

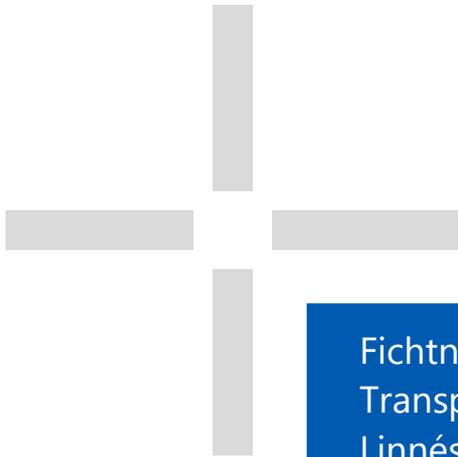


Radwegekonzept Ehrenkirchen

612-2492

Gemeinde Ehrenkirchen

Kontakt



Fichtner Water &
Transportation GmbH
Linnéstraße 5
79110 Freiburg

www.fwt.fichtner.de

Jonas Walch

+49 (761) 88505-39

jonas.walch@fwt.fichtner.de

Freigabevermerk

| | Name | Datum | Funktion | Unterschrift |
|--------------|------------|------------|--------------------|--|
| Erstellt: | F. Krentel | 26.10.2023 | Projektleitung |  Digital signiert von Krentel, Florian Datum: 2023.10.26 14:01:34 +02'00' |
| Freigegeben: | M. Weise | 26.10.2023 | Qualitätssicherung |  Digital signiert von Dr. Markus Weise Datum: 2023.10.26 10:00:03 +02'00' |

Revisionsverzeichnis

| Rev. | Datum | Erstellt | Änderungsstand | Dateiname |
|------|------------|----------|----------------|----------------------------|
| 0 | 26.10.2023 | Krentel | - | EB6122492-231026-jwal.docx |

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Aufgabenstellung | 10 |
| 2 | Ziele und Funktionen des Radverkehrskonzeptes | 11 |
| 3 | Grundlagen des Radverkehrs..... | 13 |
| 3.1 | Allgemeine Grundlagen | 13 |
| 4 | Das System Radverkehr..... | 17 |
| 4.1 | Infrastruktur | 17 |
| 4.2 | Service..... | 17 |
| 4.3 | Information | 18 |
| 4.4 | Kommunikation..... | 18 |
| 5 | Bestandsanalyse | 19 |
| 5.1 | Bestandsaufnahme vor Ort..... | 19 |
| 5.1.1 | Höchstgeschwindigkeiten im Radwegenetz | 19 |
| 5.1.2 | Durch den Radverkehr genutzte Wege | 20 |
| 5.2 | Unfallanalyse | 21 |
| 5.2.1 | Auswertung Unfallanalyse..... | 21 |
| 5.2.2 | Lage der Unfälle | 22 |
| 5.3 | Mängelanalyse aus Bestandsaufnahme..... | 22 |
| 5.3.1 | Ehrenstetten und Kirchhofen | 23 |
| 5.3.2 | Offnadingen..... | 37 |
| 5.3.3 | Norsingen | 40 |
| 5.3.4 | Scherzingen..... | 43 |
| 6 | Netzgestaltung | 48 |
| 6.1 | Methodik..... | 48 |
| 6.2 | Klassifizierung Bestandsnetz | 49 |
| 6.2.1 | Pendlerrouten | 50 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6.2.2 | Basisrouten..... | 51 |
| 6.2.3 | Verdichtungsnetz..... | 51 |
| 6.3 | Anbindung an Radschnellweg des Regionalverbands..... | 51 |
| 7 | Bürgerbeteiligung..... | 53 |
| 8 | Maßnahmenentwicklung..... | 54 |
| 8.1 | Radhauptroute als Alternative zur Ortsdurchfahrt in Ehrenstetten und Kirchhofen | 54 |
| 8.1.1 | Radverkehrsführung Ehrenstetten West..... | 55 |
| 8.1.2 | Führung Gemeindeverbindungsstraße Im Breil..... | 56 |
| 8.1.3 | Radverkehrsführung Jengerstraße | 57 |
| 8.1.4 | Radverkehrsführung Hans-Scherlin-Straße..... | 58 |
| 8.1.5 | Radverkehrsführung Krozinger Straße | 59 |
| 8.1.6 | Querungshilfe Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Straße | 60 |
| 8.2 | Radverkehrs-Maßnahmen Offnadingen | 61 |
| 8.2.1 | Lückenschluss Offnadingen-Mengen..... | 61 |
| 8.2.2 | (Rad-)Weg entlang Bienger Straße..... | 62 |
| 8.3 | Radverkehrs-Maßnahmen Norsingen | 63 |
| 8.3.1 | Radverkehrsführung entlang B 3 in Norsingen | 63 |
| 8.3.2 | (Rad-)Anbindung Engelhardhof..... | 65 |
| 8.4 | Radverkehrs-Maßnahmen Scherzingen..... | 66 |
| 8.4.1 | Lückenschluss Radverkehrsführung entlang B 3 bei Scherzingen | 66 |
| 8.4.2 | Querungshilfe B 3 im Süden von Scherzingen | 68 |
| 8.4.3 | Erweiterung Geschwindigkeitsbeschränkung auf B 3 nördlich von Scherzingen | 69 |
| 8.5 | Radfreundliche Umgestaltung Knotenpunkte | 70 |
| 8.5.1 | Umgestaltung Einmündung L 122/ Schopbachgasse | 70 |
| 8.5.2 | Umgestaltung Einmündung B 3/ Offnadinger Straße..... | 73 |
| 8.6 | Kommunikation..... | 74 |
| 8.6.1 | Aktionstage | 74 |
| 8.6.2 | Verkehrserziehung & Weiterbildung..... | 74 |
| 8.6.3 | Zusammenarbeit ADFC/VCD..... | 75 |
| 8.7 | Information | 75 |
| 8.7.1 | Öffentlichkeitsarbeit | 75 |

| | | |
|----|-----------------------------------|----|
| 9 | Umsetzung und Priorisierung | 76 |
| 10 | Controllingkonzept | 77 |
| 11 | Zusammenfassung | 78 |

Abbildungen

| | | |
|------------|--|----|
| Abb. 2-1: | Ablauf Radverkehrsnetzplanung für den Alltagsverkehr; Quelle: ERA [1] | 12 |
| Abb. 3-1: | Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs; Quelle: ERA [1] | 13 |
| Abb. 3-2: | Beispiele für Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn; Quelle: ERA [1] | 14 |
| Abb. 3-3: | Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen; Quelle: ERA [1] | 15 |
| Abb. 3-4: | Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen; Quelle: ERA [1] | 15 |
| Abb. 3-5: | Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen; Quelle: ERA [1] | 16 |
| Abb. 5-1: | Prozentuale Verteilung der Unfallbeteiligten bei Unfällen mit Radfahrern | 22 |
| Abb. 5-2: | L 122 Niederdorfstraße Ehrenkirchen..... | 24 |
| Abb. 5-3: | Wentzinger Straße - Tankstellenausfahrt..... | 25 |
| Abb. 5-4: | Wentzinger Straße - Ausleitung Radverkehr..... | 26 |
| Abb. 5-5: | Kreuzung Hofenstr./ Schwarzwaldstr. | 26 |
| Abb. 5-6: | Im Breil - zwischen Kirchhofen und Ehrenstetten..... | 27 |
| Abb. 5-7: | Buswendeschleife Jengerstraße | 28 |
| Abb. 5-8: | Sichtbeziehungen Albertstraße/ Im Breil/ Jengerstraße | 28 |
| Abb. 5-9: | Senkrechtparker am REWE-Markt - Jengerstraße | 29 |
| Abb. 5-10: | Ausleitung Staufener Straße von Geh- und Radweg | 30 |
| Abb. 5-11: | Staufener Str./ Raiffeisenstr. - Busbahnhof..... | 31 |
| Abb. 5-12: | Einmündung Wirtschaftsweg in Krozinger Straße..... | 32 |
| Abb. 5-13: | Querung am Kreisverkehr Offnadinger Straße/ L 125 | 33 |
| Abb. 5-14: | Querung an Einmündung L 122/ Schopbachgasse | 34 |
| Abb. 5-15: | Querung an Einmündung L 125/ Niedermattenstraße..... | 35 |
| Abb. 5-16: | Schäden an den Fahrbahnrandern – Oberkrozinger Weg | 36 |
| Abb. 5-17: | Gemeinsamer Geh- und Radweg Beschilderung - Marktstraße | 37 |
| Abb. 5-18: | Querung an Einmündung B 3/ Offnadinger Straße | 38 |
| Abb. 5-19: | Straßenbegleitende Führung – Bienger Straße südlich Offnadingen..... | 39 |
| Abb. 5-20: | Engstelle Eisenbahnbrücke | 39 |
| Abb. 5-21: | Fahrbahnoberfläche – Wirtschaftsweg entlang B 3 zwischen Bad Krozingen und Offnadingen..... | 40 |
| Abb. 5-22: | Engstelle B 3 Norsingen – Radverkehrsführung Gehweg Radfahrer frei | 41 |

| | | |
|------------|---|----|
| Abb. 5-23: | Mögliche Sturzgefahr durch Steine auf der Fahrbahn – Im Hägle Norsingen | 42 |
| Abb. 5-24: | Fahrbahnoberfläche – Wirtschaftsweg entlang Kirchhofer Straße – Ortseinfahrt Norsingen..... | 42 |
| Abb. 5-25: | Kirchhofer Straße Norsingen – Ausleitung Radverkehr auf Fahrbahn | 43 |
| Abb. 5-26: | Gehweg entlang B 3 bei Scherzingen | 44 |
| Abb. 5-27: | Luftbild Einmündung Wirtschaftsweg in B 3 im Süden von Scherzingen..... | 45 |
| Abb. 5-28: | Einmündung Wirtschaftsweg in B 3 im Süden von Scherzingen..... | 45 |
| Abb. 5-29: | Querung B 3 nördlich von Scherzingen | 46 |
| Abb. 5-30: | Fahrbahnbelag Wirtschaftsweg entlang der B 3 zwischen Norsingen und Scherzingen | 47 |
| Abb. 6-1: | Zielgrößen für die Gestaltung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsverkehr nach ERA [1] | 50 |
| Abb. 8-1: | Alternative Führung zur L 122 durch Kernort Ehrenkirchen (Kartengrundlage: OpenStreetMap) | 55 |
| Abb. 8-2: | Umgestaltung Kreuzung Wentzinger Str. (L 122)/ Hofenstr. Ehrenkirchen | 56 |
| Abb. 8-3: | Ausweisung Im Breil als Teil der Radhauptroute | 57 |
| Abb. 8-4: | Radverkehrsführung entlang Kirchberghalle..... | 58 |
| Abb. 8-6: | Einseitiges Parkverbot Hans-Scherlin-Straße | 59 |
| Abb. 8-7: | Gehweg mit „Rad frei“ in Krozinger Str. | 60 |
| Abb. 8-8: | Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. – Verbesserung Querungshilfe | 61 |
| Abb. 8-9: | Lückenschluss Offnadingen-Mengen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)..... | 62 |
| Abb. 8-10: | (Rad-)Weg entlang Bienger Str..... | 63 |
| Abb. 8-11: | Maßnahmen entlang Ortsdurchfahrt B 3 Norsingen (Kartengrundlage: OpenStreetMap) | 64 |
| Abb. 8-12: | Maßnahmen - Ausleitung, Aufleitung, Hinweisschild..... | 65 |
| Abb. 8-13: | (Rad-)Anbindung Engelhardhof | 66 |
| Abb. 8-14: | Ausbau Radverkehrsführung entlang B 3 bei Scherzingen | 67 |
| Abb. 8-15: | Lindenstraße - Einbahnstraße „Rad frei“ in Gegenrichtung..... | 68 |
| Abb. 8-16: | Querungshilfe über B 3 im Süden von Scherzingen..... | 69 |
| Abb. 8-17: | Geschwindigkeitsbeschränkung auf B 3 bei Querung nördlich von Scherzingen | 70 |
| Abb. 8-18: | L 122/ Schopbachgasse - Variante 1 | 71 |
| Abb. 8-19: | L 122/ Schopbachgasse - Variante 2 | 72 |
| Abb. 8-20: | L 122/ Schopbachgasse - Variante 3 | 73 |
| Abb. 8-21: | Umgestaltung Einmündung B 3/ Offnadinger Str..... | 74 |

Anlagen

| | |
|------------|-----------------------------|
| Anlage 1 | Bestandsanalyse |
| Anlage 1.1 | Bestandsplan |
| Anlage 1.2 | Unfallkarte |
| Anlage 1.3 | Bestands- und Mängelanalyse |
| Anlage 2 | Wunschliniennetz Radverkehr |
| Anlage 3 | Bürgerrückmeldungen |
| Anlage 4 | Maßnahmenentwicklung |
| Anlage 5 | Maßnahmenliste |

Abkürzungen

| | |
|-------|---|
| ADFC | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. |
| DTV | Durchschnittlicher täglicher Verkehr |
| DTV-W | Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr |
| FWT | Fichtner Water & Transportation GmbH |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| SV | Schwerverkehr: Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 t |
| RVSO | Regionalverband Südlicher Oberrhein |
| VDC | Verkehrsclub Deutschland e.V. |

Quellenverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Dezember 2010.

- [2] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, (zuletzt zugegriffen am 24.11.2021).

- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06, Ausgabe 2006.

- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Richtlinie für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008.

- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln (Herausgeber), Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, 2010.

- [6] Bau- und Verkehrsdepartment des Kantons Basel-Stadt, ed., Basel (Herausgeber), Teilbericht Velo 2013 des Kantons Basel Stadt, 2013.

1 Aufgabenstellung

Für die Gemarkung der Gemeinde Ehrenkirchen und der zugehörigen Ortsteile soll ein Radwegekonzept erstellt werden, das als Grundlage für eine sukzessive Verbesserung des Angebots an Radverkehrsanlagen dienen soll.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems mit viel Potenzial für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung innerhalb der Gemeinde Ehrenkirchen und zwischen den Ortsteilen.

Die Gemeinde Ehrenkirchen verfügt bereits über einige Rad- bzw. Wirtschaftswege, die die einzelnen Ortsteile miteinander verbinden. Allerdings gibt es in einigen Bereichen noch Netzlücken in Bezug auf den Radverkehr. Ebenso ist die Weiterführung des Radfahrers innerhalb der Ortsteile nicht überall optimal gelöst.

Das Radwegekonzept besteht daher zunächst aus einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse, in der die vorhandene Situation erhoben und anhand der einschlägigen Richtlinien und Regelwerke bewertet wird.

Hieran schließt sich die Festlegung von Planungszielen an, in der die zu erreichenden Leitbilder hinsichtlich des Radverkehrs für Ehrenkirchen abgeleitet werden.

In der Maßnahmenphase werden dann verschiedene Lösungsansätze anhand von Machbarkeitsstudien auf ihre Durchführbarkeit geprüft und Vorschläge erarbeitet, die eine Verbesserung des Angebots an Radverkehrsanlagen sowie eine Beseitigung erkannter Missstände erreichen sollen. Hierbei werden auch überregionale Entwicklungen im Radverkehr wie z.B. der Ausbau der Radschnellwegeverbindungen von und nach Freiburg des Regionalverbands Südlicher Oberrhein berücksichtigt und in die Überlegungen mit einbezogen.

2 Ziele und Funktionen des Radverkehrskonzeptes

In Radverkehrskonzepten werden die mittel- bis langfristigen angestrebten Zustände der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation) festgelegt. Es werden Ziele, Maßnahmen, Prioritäten und Verantwortlichkeiten definiert. Dadurch dient ein Radverkehrskonzept als Grundlage für Entscheidungen der Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und Bereitstellungen von Haushaltsmitteln.

Dabei umfasst ein Radverkehrskonzept in der Regel eine Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien, berücksichtigt die Wegweisung, die Standorte, die Kapazitäten und Qualitäten von Fahrradabstellanlagen, Maßnahmen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bei den Akteuren und Verkehrsteilnehmern und Art und Umfang des Serviceangebotes der öffentlichen Hand.

Die Netzplanung soll dabei Netzlücken identifizieren, um Verbindungen zu schließen, Strecken zu kategorisieren, um die damit verbundenen Qualitätsstandards zuzuweisen und eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen. Neben den allgemeinen Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Radverkehrs, der schnelle und direkte Wege bevorzugt, sind noch weitere Nutzergruppen zu berücksichtigen. Im Speziellen sind dabei Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, geübte Radfahrer („Profis“) und Radtouristen (sie spielen in dieser Untersuchung eine untergeordnete Rolle) mit ihren spezifischen Anforderungen (z.B. geringe Kfz-Belastungen, griffige Oberflächen, usw.) und Fähigkeiten zu unterscheiden und zu berücksichtigen.

Der Planungsablauf für den zielorientierten Alltagsradverkehr ist in **Abb. 2-1** nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [1] dargestellt.

Abb. 2-1: Ablauf Radverkehrsnetzplanung für den Alltagsverkehr; Quelle: ERA [1]



Dabei sollen die aufgeführten Punkte umgesetzt werden. Die Punkte 2 bis 4 erfolgen in dieser Untersuchung parallel, da diese rückkoppelnde Effekte aufeinander haben.

Die Durchführung der Schritte 2 bis 4 ermöglicht die Erstellung der Handlungskonzepte zur Verbesserung des Radverkehrs. Dabei werden planerische Lösungen zur Beseitigung von Mängeln und Netzlücken dargestellt und zu einem Maßnahmenplan zusammengefasst.

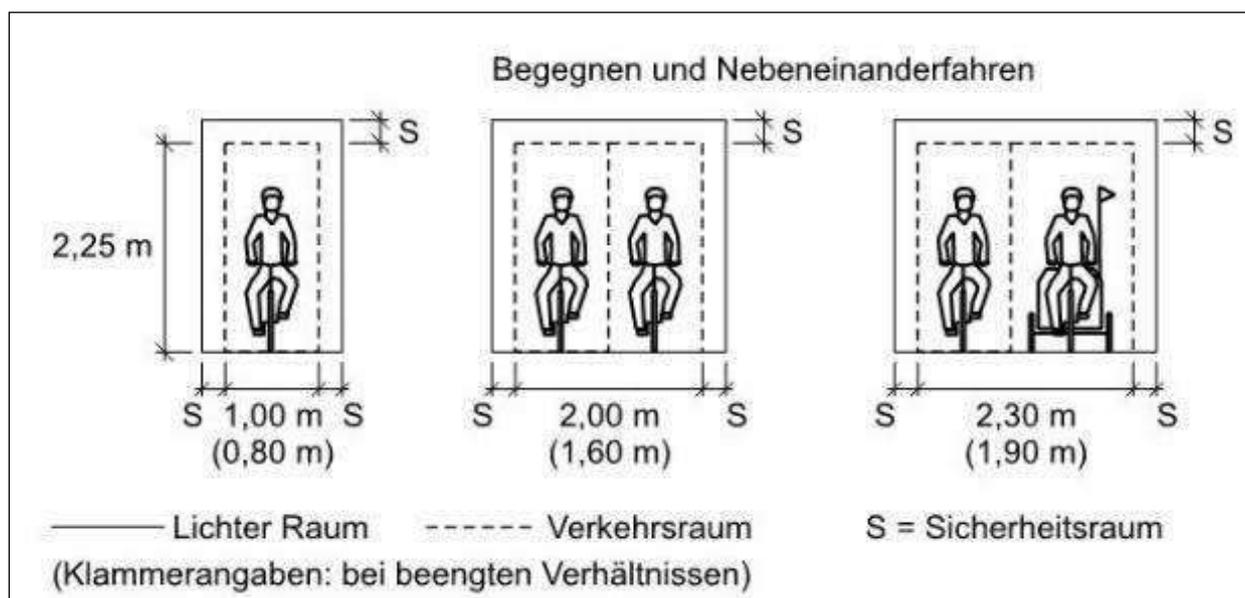
Des Weiteren erfolgt eine Kostenschätzung der einzelnen Maßnahmen.

3 Grundlagen des Radverkehrs

3.1 Allgemeine Grundlagen

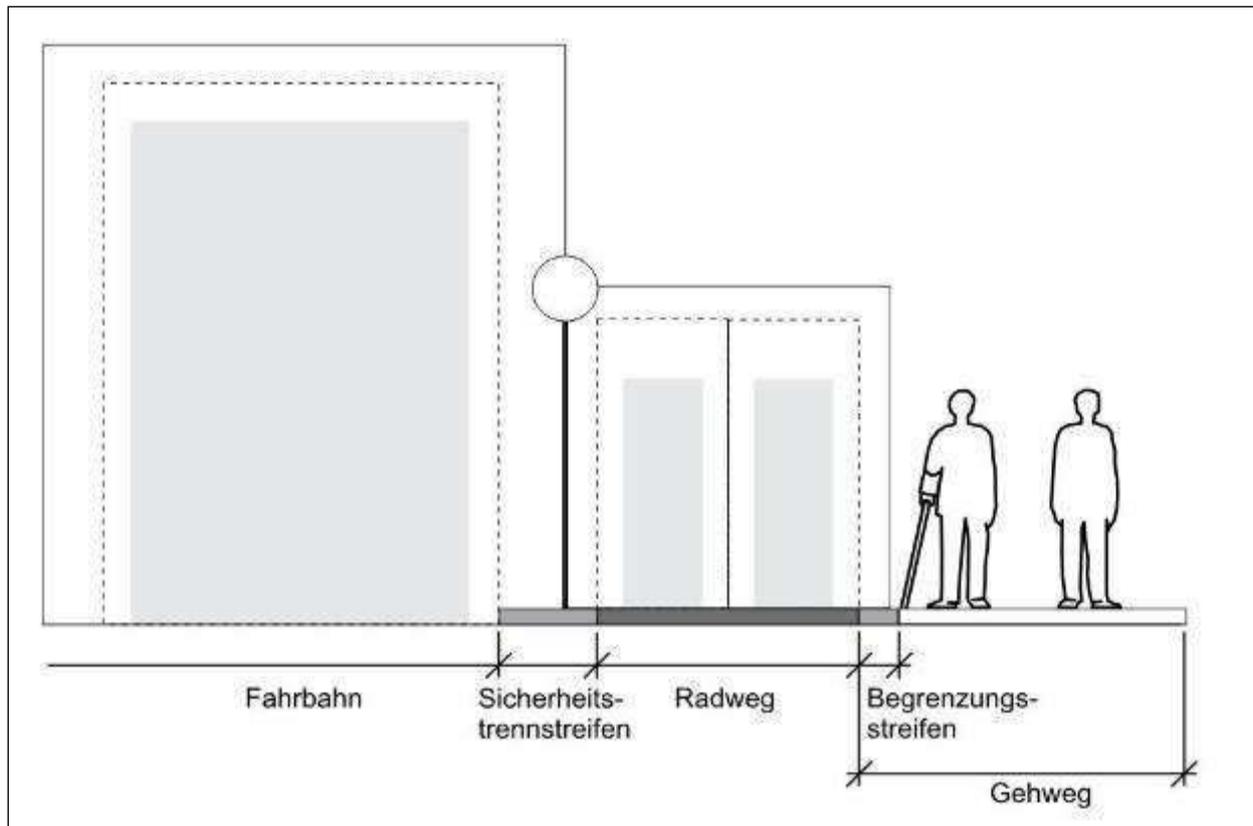
Die Entwicklung von Anlagen für den Radverkehr basiert auf den vorhandenen Richtlinien und Empfehlungen. Die planerischen Grundmaße für die vom Radverkehr genutzten Verkehrsräume lassen sich aus der Grundbreite und Höhe eines Radfahrers und den entsprechenden Bewegungsspielräumen ableiten (vgl. ERA [1]). Die lichten Räume setzen sich entsprechend aus den Verkehrsräumen und den Sicherheitsräumen zusammen (siehe **Abb. 3-1**).

Abb. 3-1: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs; Quelle: ERA [1]



Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Radverkehrsanlagen in der Regel durch Sicherheitstrennstreifen von den angrenzenden Verkehrsflächen abgesetzt werden (siehe **Abb. 3-2**). Dabei dient der Sicherheitsstreifen der Aufnahme der Sicherheitsräume sowie der festen Einbauten. Sicherheitsstreifen sind nicht Teil der Radverkehrsanlagen und verkehrlich oder baulich zu kennzeichnen. Die Breite der Sicherheitsstreifen hängt von der angrenzenden Verkehrsnutzung ab. Als Trennstreifen zu Gehwegen genügt ein anforderungsgerecht ausgeführter Begrenzungstreifen (mindestens 0,30 m) [1].

Abb. 3-2: Beispiele für Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn; Quelle: ERA [1]



Die Wahl der zweckmäßigen Führungsform des Radverkehrs an Straßen basiert auf drei Verfahrensschritten:

- Vorauswahl der geeigneten Führungsformen
- Prüfung der Realisierbarkeit
- Vergleich der geeigneten Führungsformen

Vorauswahl der geeigneten Führungsformen

Die Eignung der Führungsform hängt im Wesentlichen von der Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab. Dabei wird die werktägliche Spitzenstunde als Kfz-Belastung zugrunde gelegt (siehe **Abb. 3-3**). Es bestehen keine harten Trennlinien bei den Übergängen der Belastungsbereiche. Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien kann deshalb in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden. Je nach Belastungsbereich sind unterschiedliche Führungsformen, von der Führung auf der Fahrbahn bis zur Trennung der Kfz- und Radverkehre, zweckmäßig. Eine Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen ist in **Abb. 3-4** dargestellt.

Abb. 3-3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen; Quelle: ERA [1]

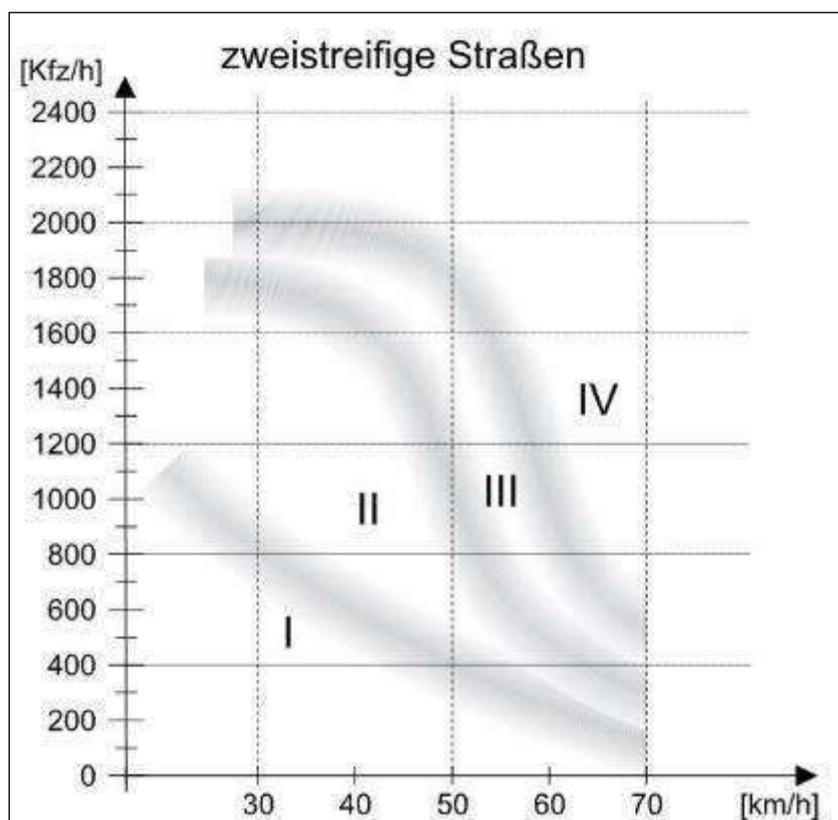


Abb. 3-4: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen; Quelle: ERA [1]

| Belastungsbereich | Führungsformen für den Radverkehr | Abschnitt | Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten |
|-------------------|--|---|--|
| I | <ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll |
| II | <ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht | <ul style="list-style-type: none"> 3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4 | <ul style="list-style-type: none"> bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrassen über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht |
| III/IV | <ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg | <ul style="list-style-type: none"> 3.3 3.4 3.6 | <ul style="list-style-type: none"> bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden |

Prüfung der Realisierbarkeit

Sollte eine Führungsform des entsprechenden Belastungsbereiches aufgrund des Flächenbedarfs oder anderer Ausschlusskriterien nicht realisierbar sein, soll geprüft werden, ob eine Führungsform aus dem nächsttieferen Belastungsbereich realisiert werden kann. Sollten im Belastungsbereich III oder IV nicht einmal Führungsformen des Bereichs II realisierbar sein, sollte geprüft werden, ob verkehrsplanerische oder verkehrsrechtliche Maßnahmen zur verträglichen Gestaltung der Führung auf der Fahrbahn getroffen werden können. [1]

Vergleich geeigneter Führungsformen

Kommen für einen Belastungsbereich mehrere Führungsformen in Frage, so wird geprüft, welche davon verkehrlich und straßenraumtechnisch zweckmäßig ist. Dabei werden Flächenbedarf und entsprechende Ausschlusskriterien berücksichtigt.

Für die verschiedenen Belastungsbereiche stehen verschiedene Führungsformen zur Verfügung. Ein Überblick der Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen ist in **Abb. 3-5** dargestellt. [1]

Abb. 3-5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen; Quelle: ERA [1]

| Anlagentyp | Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung) | | Breite des Sicherheitstrennstreifens | | |
|---|--|--------------------|--|--|--|
| | | | zur Fahrbahn | zu Längsparkständen (2,00 m) | zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen |
| Schutzstreifen | Regelmaß | 1,50 m | - | Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m | Sicherheitsraum: 0,75 m |
| | Mindestmaß | 1,25 m | | | |
| Radfahrstreifen | Regelmaß (einschließlich Markierung) | 1,85 m | - | 0,50 m bis 0,75 m | 0,75 m |
| Einrichtung- radweg | Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) | 2,00 m (1,60 m) | 0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke) | 0,75 m | 1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden) |
| beidseitiger Zwei- richtungsradweg | Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) | 2,50 m (2,00 m) | | 0,75 m | |
| einseitiger Zwei- richtungsradweg | Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke) | 3,00 m (2,50 m) | | | |
| gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts) | abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6 | ≥ 2,50 m | | | |
| gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts) | Regelmaß | 2,50 m | 1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß) | | |

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

4 Das System Radverkehr

In den vergangenen Jahrzehnten war die Förderung des Radverkehrs im Wesentlichen auf den Bau von Radverkehrsanlagen beschränkt. Eine rein durch bauliche Maßnahmen bestehende Förderung ist zumeist jedoch nicht ausreichend, um das gesamte Potenzial des Radverkehrs zu erreichen und zu fördern.

Die Förderung des Radverkehrs ist ein fortlaufender Prozess mit sich verändernden Randbedingungen (z.B. durch Pedelecs, E-Bikes). Im Zuge eines fahrradfreundlichen Gesamtkonzeptes soll der Radverkehr als System angeboten werden. Die vier Faktoren des Systems definieren sich wie folgt:

- Infrastruktur
- Serviceleistungen
- Informationen
- Kommunikation

Eine Förderung des Radverkehrs ist dann erfolgreich, wenn diese systematisch und gradlinig umgesetzt werden.

4.1 Infrastruktur

Die Basis für eine gute und verkehrssichere Führung der Radfahrer stellt die vorhandene Infrastruktur dar. Dafür verantwortlich sind verschiedene Faktoren:

- Eine sichere, klare und verständliche Führung entlang und auf Verkehrsstraßen. Dazu gehören auch Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr.
- Lückenschluss im Radwegenetz mit direkten Routen zwischen den relevanten Quellen und Zielen. Unterstützend sind dabei auch klare Beschilderungen zur Wegweisung.
- „angenehme“ Routen, die nach Möglichkeit geringe Verkehrsbelastungen aufweisen. Unnötige Widerstände, ausreichende Breiten und genügend Abstellanlagen sollen den Komfort gewährleisten.
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Eine verträgliche Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer sollte das Ziel sein.

4.2 Service

Die Komponente Service enthält Angebote, die das Radfahren unterstützen und somit dazu beiträgt, dass die Fahrradnutzung attraktiver wird.

Zu möglichen Angeboten im Bereich Dienstleistung und Service gehören beispielsweise:

- Ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen für Fahrräder anbieten. Im Bereich von zentralen Orten (Marktplätzen, Bahnhöfen) sollten auch Möglichkeiten der längeren und sicheren Abstellung von Fahrrädern gewährleistet sein.
- Auch im Bereich des Radverkehrs sind Signalabstimmungen (LSA) ein denkbare Mittel zur Verbesserung des Komforts.
- Leihradsysteme bieten eine einfache und schnelle Möglichkeit, ein Fahrrad spontan für eine Ortsveränderung zu benutzen. Dafür muss gewährt sein, dass eine Verfügbarkeit besteht und diese im Bereich von zentralen Orten (z.B. Marktplatz, Bahnhof aber auch Wohngebieten) wieder abgestellt werden können.

- Verknüpfungen von Fahrrad und ÖPNV bilden ein weiteres Angebot. Die Möglichkeit der Mitnahme erleichtert es, auch weitere Strecken mit dem Rad (multimodal) zu bewältigen.

4.3 Information

Informationen sind essenziell, um eine Verhaltensänderung im Bereich Verkehr hervorzurufen. Wege sollen von den Bürgern öfter mit dem Rad als mit dem Kfz zurückgelegt werden. Dazu muss sich das Mobilitätsverhalten der Personen verändern. Um dies zu erreichen, müssen die Vorteile des Radfahrens, neue Routen und verbesserte Serviceangebote andauernd angepriesen werden.

Entscheidende Faktoren sind hierbei:

- Eine verständliche und schnelle Orientierung im Straßenverkehr
- Verbesserte Bedingungen und Angebote im Radverkehr durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zielgruppen- und altersspezifisch zu platzieren
- Möglichkeiten der Informationsweitergabe von Bürgern an die Gemeinde

4.4 Kommunikation

Eine positive und motivierende Kommunikation ist ein zentraler Aspekt, der zur vermehrten Fahrradnutzung und zu einem Wandel des Mobilitätsverhaltens beiträgt.

Dazu gehören verschiedene Faktoren:

- Aktionstage können Bürgern die positiven Aspekte des Radfahrens vermitteln und über die sichere Teilnahme als Radfahrer im Straßenverkehr aufklären.
- Veranstaltungen, bei denen Bürger bezüglich Planungen und Entscheidungen miteinbezogen werden, sollen helfen, Hemmungen gegenüber dem Verkehrsmittel Rad abzubauen.

Eine gute Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich durch verschiedene Merkmale aus. Dabei sollen eine klare Systematik (z.B. Jahresprogramm...), eine Vielfalt an Medien und Aktionsformen (z.B. Zeitung, Events, Plakataktionen...), Kontinuität, Glaubwürdigkeit (z.B. keine unrealistischen Erwartungen, Vorbildfunktion...) und Integration (z.B. übergeordnete Planungsebenen...) gewährleistet sein.

5 Bestandsanalyse

Eine Grundlage für die weitere Bearbeitung stellt die Kenntnis der bestehenden Radverkehrssituation dar. Innerhalb einer Analyse werden daher die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten aufgenommen und hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen fachlich bewertet.

Hierfür wurde zunächst vorhandenes Datenmaterial zusammengetragen und nach seiner Relevanz für die Berücksichtigung im Verkehrskonzept eingeordnet. Dabei wurden Daten aus bestehenden Untersuchungen (z.B. Radschulwegeplan, VU Kreisel L 125 Kirchhofen), sowie Informationen aus öffentlichen Quellen (RadNETZ, ADFC, RVSO, Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (SVZ), Radroutenplaner) analysiert.

Des Weiteren wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt, um einen Einblick in den Zustand des bestehenden Radverkehrsnetzes zu erhalten.

Außerdem wurde die Gemarkung Ehrenkirchen auf Unfallhäufungspunkte untersucht. Dazu kam der Unfallatlas des Statistikportals [2] zum Einsatz.

Mithilfe dieser Daten aus der Bestandsanalyse wurden dann Linienpläne und skizzenhaften Lagepläne mit den Radführungsformen, den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und wichtigen Quellen und Zielen erstellt.

Im Anschluss daran wurden die festgestellten Mängel beschrieben und in einem Mängelplan die Position dieser Mängel verortet.

Diese Pläne wurden dann veröffentlicht und den Bürgern von Ehrenkirchen die Möglichkeit gegeben, weitere Mängel zu benennen und Anregungen in die Untersuchung einfließen zu lassen.

5.1 Bestandsaufnahme vor Ort

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde eine Befahrung per Rad am Mittwoch, den 22.09.2021, inklusive Foto-, bzw. Videodokumentation durchgeführt. Dabei wurden sowohl der allgemeine Zustand der Wege, die vorhandene wegweisende Beschilderung, wie auch Defizite im Radwegenetz aufgenommen.

An dem Tag der Bestandsanalyse konnte festgestellt werden, dass in Ehrenkirchen eine große Zahl an Radfahrern anzutreffen ist. Dabei bildeten Schüler und Freizeitradler den höchsten Anteil.

5.1.1 Höchstgeschwindigkeiten im Radwegenetz

Ein wesentliches Kriterium für die Wahl der Radverkehrsführung ist die auf der Straße zugelassene Höchstgeschwindigkeit. In Kombination mit der Anzahl der Fahrzeuge pro Stunde ergeben sich daraus verschiedene Belastungsbereiche mit den entsprechenden Führungsformen für den Radverkehr laut den ERA [1].

In den Bereichen mit einer zugelassenen Geschwindigkeit bis 30 km/h kann, abhängig von der Kfz-Belastung, eine parallele Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn die angemessene Führungsform sein.

Bei Bereichen mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h ist eine parallele Führung der Radfahrer zur Fahrbahn zu überprüfen.

In den Ortsteilen von Ehrenkirchen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit fast überall auf 30 km/h reduziert. Der Kernort von Ehrenkirchen ist im nachgeordneten Netz (nahezu) durchgängig als Tempo 30-Zone ausgelegt. Die L 122, die durch Ehrenkirchen verläuft, ist aus Lärmschutzgründen auf dem Großteil der Ortsdurchfahrt auf 30 km/h beschränkt. Lediglich im östlichen Teil der Wentzinger Straße (L 122) zwischen der Kreuzung Wentzinger Straße/ Hofenstraße und der Ortsausfahrt sind 50 km/h erlaubt. Die Marktstraße (K 4949) in Ehrenstetten ist aus Lärmschutzgründen ebenfalls auf 30 km/h limitiert. Innerhalb des Gewerbegebiets Niedermatten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Im gesamten Ortsteil Offnadingen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Auf der Ortsdurchfahrt L 187 besteht die Beschränkung aus Lärmschutzgründen und die Nebenstraßen sind als Tempo 30-Zone ausgelegt. In Norsingen ist die B 3 und die Kirchhofener Straße (K 4950) aus Lärmschutzgründen durchweg auf 30 km/h reduziert. Auf den Nebenstraßen besteht dort eine Tempo 30-Zone. Der Ortsteil Scherzingen ist vollständig als Tempo 30-Zone ausgelegt.

Im außerörtlichen Bereich wird der Radverkehr an den stärker belasteten Straßen auf fahrbahnbegleitenden Rad-/ bzw. Wirtschaftswegen geführt, während die Führung für schwächer belastete Straßen teilweise im Mischverkehr vorgesehen ist. Die Verbindungen, die im Mischverkehr geführt werden, sind die Straße Hinter den Höfen zwischen Offnadingen und Biengen, der Norsinger Weg zwischen Norsingen und Mengen, die Bärenstraße zwischen Kirchhofen und Pfaffenweiler, das Kinzinger Gäble zwischen Kirchhofen und Bad Krozingen und die Gemeindeverbindungsstraße Im Breil zwischen Kirchhofen und Ehrenstetten.

Die Straße Im Breil ist hierbei besonders hervorzuheben, da sie für den Radverkehr eine gute Verbindungsmöglichkeit zwischen den Ortsteilen Kirchhofen und Ehrenstetten darstellt, aber als Gemeindeverbindungsstraße keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Außerortsbereich hat.

5.1.2 Durch den Radverkehr genutzte Wege

Auf der Gemarkung Ehrenkirchen wird der Radfahrer auf unterschiedliche Arten geführt. Diese wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme wie folgt aufgenommen:

- Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Gehweg mit Radfahrer frei
- Wirtschaftsweg
- Radfahrerführung auf schwächer befahrenen Straßen
- Radfahrerführung auf stark befahrenen Straßen

Eine grafische Aufbereitung ist ebenfalls in der Bestandsanalyse in der **Anlage 1.1** einzusehen.

Auffällig, jedoch nicht ungewöhnlich, ist die Radverkehrsführung zwischen den Ortsteilen, die überwiegend auf Wirtschaftswegen realisiert wird. Dementsprechend konnten während der Bestandsaufnahme auch teilweise Verschmutzungen durch den landwirtschaftlichen Betrieb festgestellt

werden. Die Fahrbahnbeläge der Wege, auf denen der Radverkehr geführt wird, sind überwiegend in einem guten Zustand. Vorhandene Ausnahmen werden im Rahmen der Mängelanalyse behandelt.

5.2 Unfallanalyse

5.2.1 Auswertung Unfallanalyse

Im Rahmen des Radwegekonzeptes Ehrenkirchen wurden Unfalhhäufungspunkte aus dem Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder aus den Jahren 2016-2020 für die Fälle mit Beteiligung von Radfahrern ausgewertet. [2]

Zwischen 2016 und 2020 wurden 14 Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung in der Gemarkung Ehrenkirchen im Unfallatlas registriert. Es gilt allerdings zu beachten, dass eine weitaus höhere „Dunkelziffer“ an Unfällen existieren kann, die aufgrund der geringen Unfallfolgen nicht in der Statistik erscheinen.

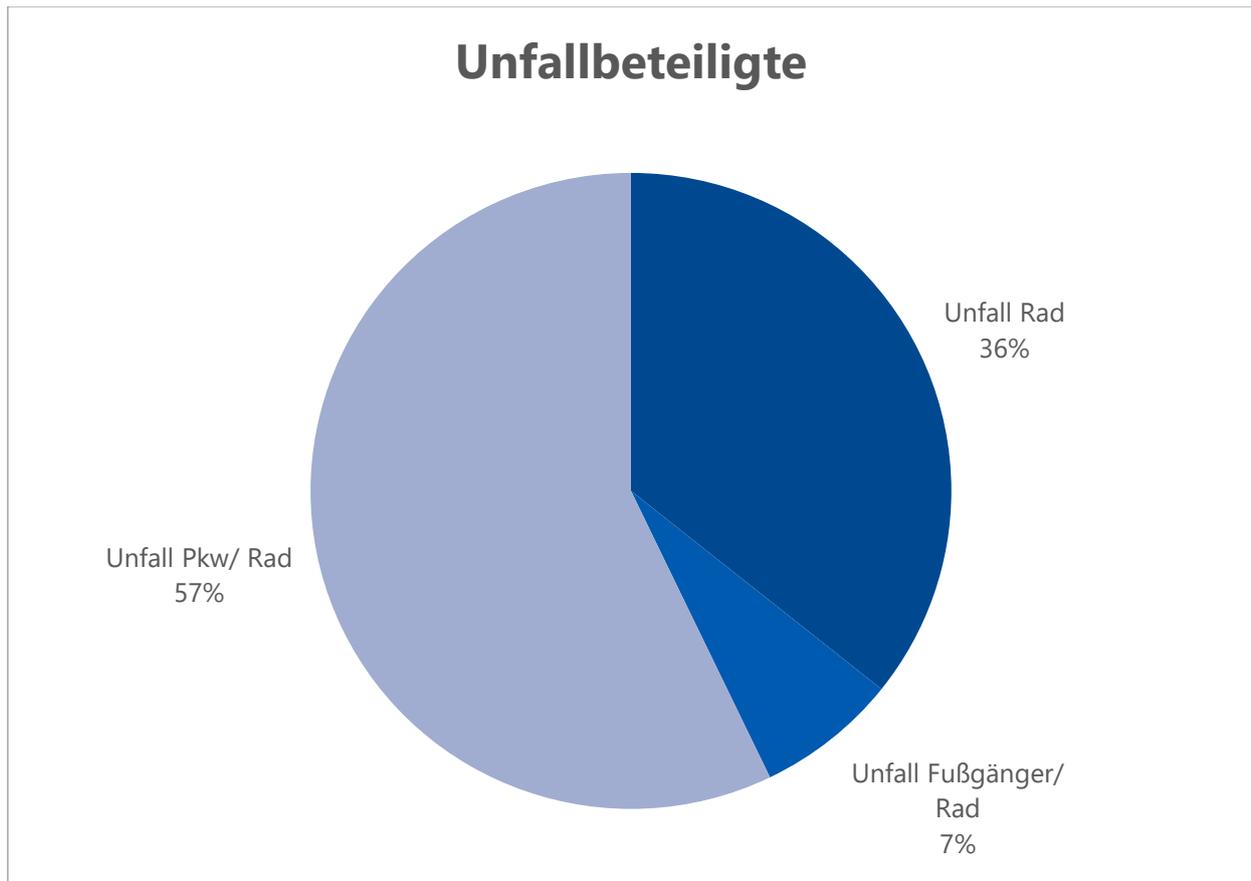
In diesem Zeitraum kam es zu keinen Unfällen mit Todesfolge. Zwei der Unfälle resultierten in (zumindest) einem Schwerverletzten. Bei den übrigen 12 Unfällen kam es lediglich zu Leichtverletzten.

Der überwiegende Teil der Unfälle von Radfahrern, insgesamt acht, fand mit dem Pkw-Verkehr statt. Fünf weitere Unfälle haben sich entweder ohne Fremdeinwirkung oder mit anderen Radfahrern ereignet und ein Unfall passierte zwischen einem Fußgänger und Radfahrer.

Interessanterweise kam es bei keinem der Unfälle mit Pkw-Beteiligung zu schweren Verletzungen. Einer der beiden Unfälle mit Schwerverletzten fand mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung und der zweite lediglich mit Fahrradbeteiligung statt.

Eine Verteilung der Unfälle auf die verschiedenen Unfallbeteiligten ist in **Abb. 5.1** dargestellt.

Abb. 5-1: Prozentuale Verteilung der Unfallbeteiligten bei Unfällen mit Radfahrern



5.2.2 Lage der Unfälle

Aus der vorangegangenen Analyse der Unfalldaten ging hervor, welche Art der Unfälle am häufigsten vertreten ist.

Um mögliche Unfallschwerpunkte zu lokalisieren, wurde die Lage der Unfälle in einem Lageplan in **Anlage 1.2** dargestellt.

Aus diesem geht hervor, dass es in der Gemarkung Ehrenkirchen keine markanten Unfallschwerpunkte bezogen auf den Radverkehr gibt. Es kam auf zwei Streckenabschnitten zu jeweils zwei Unfällen mit Fahrradbeteiligung. Die erste Stelle war auf der Offnadinger Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Ortseinfahrt von Kirchhofen. Als zweite nennenswerte Stelle lässt sich die Bärenstraße ausmachen, auf der zwei Unfälle mit Fahrradbeteiligung, darunter einer mit Schwerverletzten, auftraten.

5.3 Mängelanalyse aus Bestandsaufnahme

Basierend auf der durchgeführten Bestandsanalyse wurde eine Mängelanalyse des bestehenden Radverkehrsnetzes erarbeitet.

Durch die zunehmenden Ansprüche an die Radwege verändern sich die Art und auch die Anzahl der Mängel im Bestand. Durch die stetige Entwicklung des Radverkehrs (z.B. Pedelec, Lastenräder) werden die Ansprüche vielfältiger und komplexer. Dabei entsteht eine zunehmende Nutzungskonkurrenz in den

Seitenräumen. Höhere Geschwindigkeiten und breitere Radwege stehen in Konkurrenz zu mehr Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen.

Als Mängel zu nennen sind folgende typische Defizite:

- Fehlende Radverkehrsanlage
z.B. gemeinsame Führung Kfz und Rad auf Fahrbahn nicht mehr einsatzgerecht
- Fehlende Querung
z.B. fehlende Mittelinsel
- Mangelhafte Oberflächenqualität
z.B. Schlaglöcher, schmutzige Wegoberflächen
- Nicht radverkehrsgerecht ausgestaltete Knotenpunkte
z.B. keine markierten Aufstellbereiche, mangelhafte Linienführung
- Nutzungskonflikte in Seitenräumen
z.B. Hauseingänge, Masten, Poller
- Flächenkonkurrenz in den Seitenräumen
z.B. parkende Fahrzeuge, Außenbewirtschaftung
- Konkurrieren mit dem Kfz-Verkehr
z.B. schnelle Kfz, geringe Querschnittsbreiten
- Beschilderungsmängel
z.B. Benutzungspflicht ohne Erfordernis

In der **Anlage 1.3** sind alle aufgenommenen Mängel grafisch dargestellt. Signifikante Mängel, die bei der Bestandsanalyse aufgenommenen wurden, werden nachfolgend beschrieben.

5.3.1 Ehrenstetten und Kirchhofen

5.3.1.1 Führung Radverkehr auf der Ortsdurchfahrt (L 122) Ehrenkirchen

Die Ortsdurchfahrt von Ehrenkirchen (siehe **Abb. 5-2**) ist im Hinblick auf Verkehrsstärke und Gestaltung sehr unattraktiv für den Radverkehr. Die Straße ist zwar größtenteils auf 30 km/h beschränkt und die nach ERA vorgegebenen Belastungsbereiche erlauben noch eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (siehe **Abschnitt 3.1**), als Landesstraße ist sie allerdings vorrangig auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgelegt.

Während die Straße die schnellste Verbindung durch Ehrenkirchen darstellt und für „unerschrockene Radfahrer“ auch gut nutzbar ist, so ist sie doch insbesondere für schutzbedürftige Radfahrer, wie Kinder und Senioren, ungeeignet.

Abb. 5-2: L 122 Niederdorfstraße Ehrenkirchen



5.3.1.2 Östliche Ortseinfahrt Ehrenstetten – Wentzinger Straße

Tankstelle

Die Radführung zwischen Bollschweil und Ehrenstetten findet mit einem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der L 122 statt. Der Geh- und Radweg führt dabei an einer Tankstellenein-/ausfahrt vorbei (siehe **Abb. 5-3**). Der Radverkehr ist dort gegenüber den ein- und ausfahrenden Fahrzeugen bevorrechtigt. Es ergeben sich jedoch immer wieder Situationen, wo die Vorfahrt des Radverkehrs durch den Tankstellenverkehr missachtet wird oder der Radverkehr durch Fahrzeuge, die sich zum Ausfahren auf dem Geh- und Radweg aufstellen, behindert wird.

Ausleitung Radverkehr

Kurz nach der Ortseinfahrt von Ehrenstetten endet die Radführung. Es ist vorgesehen, dass die Radfahrer aus Richtung Bollschweil die Wentzinger Straße an der Mittelinsel überqueren und dann in den nördlichen untergeordneten Arm des Knotenpunkts Wentzinger Straße/ Hofenstraße ausgeleitet werden (siehe **Abb. 5-4**). Von dort aus soll der Radfahrer in die Hauptstraße einbiegen. Die Form der Ausleitung ist kennzeichnend für die Ideologie „Kfz-hat-Vorrang“. Es kommt dort nacheinander zu mehreren Einschränkungen der Leichtigkeit des Radverkehrs.

Diese Regelung ist insbesondere für den Radverkehr, der von Bollschweil kommend in die Hofenstraße einbiegen möchte, schwierig. Denn, um sich korrekt zu verhalten, muss er die stark belastete Wentzinger Straße zweimal queren, um in die Hofenstraße einzubiegen.

Einmündungsbereich Wentzinger Straße (L 122)/ Hofenstraße

An der Kreuzung Wentzinger Straße/ Hofenstraße ist die Ausfahrt aus der Hofenstraße sehr breit gestaltet. Zudem befindet sich die Haltelinie der Linksabbiegerspur aus der Wentzinger Straße sehr weit vor der Kreuzung. Die Kreuzung wurde so gestaltet, da dort in der Vergangenheit Holztransporte durch diesen Knotenpunkt geführt wurden. **Diese brauchten zur damaligen Zeit große Abbiegeradien. Heute besteht für diese breite Gestaltung des Knotenpunkts aber kein Grund mehr.** wieso nicht mehr?

Die Kombination aus sehr breiter Ausfahrspur und kurzem Linksabbiegerstreifen führt des Öfteren dazu, dass es zu Geisterfahrern kommt, die beim Linksabbiegen von der Wentzinger Straße die ausführende Fahrspur der Hofenstraße benutzen.

Rechts-vor-Links-Kreuzung Hofenstraße/ Schwarzwaldstraße

Direkt anschließend an die Einmündung in die Wentzinger Straße befindet sich die Rechts-vor-Links-Kreuzung Hofenstraße/ Schwarzwaldstraße. Die Nähe zu dem breiten Einmündungsbereich und die versetzten Knotenpunktarme, die durch die Einschränkungen der Bebauung und des Ehrenstetter Ahbach entstehen, machen die Situation dort unübersichtlich (siehe **Abb. 5-5**). Insbesondere für den Radverkehr aus Richtung Bollschweil ist die Führung in die Hofen-/ bzw. Schwarzwaldstraße sehr ungünstig, da die Radführung zu früh endet und den Radverkehr daher dazu verleitet, sich verkehrswidrig zu verhalten.

Abb. 5-3: Wentzinger Straße - Tankstellenausfahrt



Abb. 5-4: Wentzinger Straße - Ausleitung Radverkehr



Abb. 5-5: Kreuzung Hofenstr./ Schwarzwaldstr.



5.3.1.3 Im Breil

Die Straße Im Breil (siehe **Abb. 5-6**) ist eine Gemeindeverbindungsstraße (GVS) zwischen Ehrenstetten und Kirchhofen. Die Straße wird von einem hohen Anteil an Schülern aus Ehrenstetten als (Rad-)Schulweg genutzt.

Allerdings verläuft die Straße im außerörtlichen Bereich und hat keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Sie ist zudem sehr schmal und hat keinen Gehweg. Auch der landwirtschaftliche Verkehr ist dort stark vertreten. Problematisch ist dort auch der Schleichverkehr, der in Richtung Jenger Straße oder in Richtung Bad Krozingen fahren möchte.

Abb. 5-6: Im Breil - zwischen Kirchhofen und Ehrenstetten



5.3.1.4 Jengerstraße

Die Jengerstraße ist ein zentraler Ort mit vielen Zielpunkten in Ehrenkirchen. An ihr liegt beispielsweise das Gemeindezentrum, das Schulzentrum, ein Kindergarten, die Feuerwehr und ein Nahversorger. Entsprechend stark ist diese Straße belastet. Außerdem ist die Straße durch die Buswendeschleife (siehe **Abb. 5-7**), die Parkplatz-Ein-/Ausfahrten und die generelle Straßenraumaufteilung sehr unübersichtlich. Auch die schlechten Sichtbeziehungen an der Einmündung Albertstraße/ Im Breil/ Jengerstraße (siehe **Abb. 5-8**) und die Senkrechtparker (siehe **Abb. 5-9**) am REWE-Markt sind Problempunkte an der Straße.

Die Summe dieser Faktoren führt dazu, dass die Führung auf der Straße ein hohes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr als schwächsten Verkehrsteilnehmer darstellt.

Abb. 5-7: Buswendeschleife Jengerstraße



Abb. 5-8: Sichtbeziehungen Albertstraße/ Im Breil/ Jengerstraße



Abb. 5-9: Senkrechtparker am REWE-Markt - Jengerstraße



5.3.1.5 Übergang/Überleitung von Staufener Straße auf Geh- und Radweg

Der Übergang vom Prälat-Stiefvater-Weg in die Staufener Straße wurde vor kurzem durch das Ingenieurbüro Biechele infra consult neugestaltet (siehe **Abb. 5-10**). Die Situation wurde dadurch deutlich verbessert. Der Gehweg nördlich des Prälat-Stiefvater-Wegs wurde auf einer Strecke von ca. 100 m zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg, inkl. einer Ausleitung gegenüber der Straße Im Kirschgarten, ausgebaut.

Allerdings gibt es dort weiterhin Problempunkte. Der erste Problempunkt ist die Ausweisung als Geh- und Radweg. Zum einen führt dies zu einer Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage, was für Radfahrer, die in Richtung Staufen fahren und nicht in den Prälat-Stiefvater-Weg abbiegen möchten, zu einer ungünstigen Situation und zu einer unnötigen Gefährdung führt. Die Radfahrer müssen für eine ca. 100 m lange Strecke die Straße queren, um dann im Kurvenbereich zurück in die Straße auszufahren.

Für den auffahrenden Radverkehr ist zudem die vorhandene Bordsteinhöhe nach dem Fußgängerüberweg unbequem. Die Bordsteinhöhe einer Auffahrt sollte bei 0 mm liegen.

Abb. 5-10: Ausleitung Staufener Straße von Geh- und Radweg



5.3.1.6 Raiffeisenstraße/ Busbahnhof (Hans-Scherlin-Straße)

Eine weitere Problemstelle ist der Busbahnhof Raiffeisenplatz (siehe **Abb. 5-11**). Die Situation ist in diesem Bereich für den Radverkehr sehr unübersichtlich. Eine Ein-/Ausfahrt mündet in die Staufener Straße, nördlich der Hans-Scherlin-Straße. Die andere Ein-/Ausfahrt befindet sich in der Raiffeisenstraße.

Abb. 5-11: Staufener Str./ Raiffeisenstr. - Busbahnhof



5.3.1.7 Ende Wirtschaftsweg Kreuzung/ Einmündung in Krozinger Straße

Südlich des Knotenpunkts Offnadinger Straße/ Krozinger Straße/ Lazarus-Schwendi-Straße/ Larenstraße endet der Wirtschaftsweg, auf dem der Radverkehr entlang der L 122 außerörtlich geführt wird und mündet in die Krozinger Straße ein (siehe **Abb. 5-12**). Die Sichtverhältnisse für die Radfahrer, die in die Krozinger Straße einbiegen, werden durch den Winkel der Einmündung, die Beschilderung und die Bepflanzung dort eingeschränkt. Dies ist insbesondere für Radfahrer gefährlich, die vom Wirtschaftsweg rechts in die Krozinger Straße einbiegen, da diese durch die Gestaltung der Einmündung nicht zum Abbremsen gezwungen werden.

Abb. 5-12: Einmündung Wirtschaftsweg in Krozinger Straße



5.3.1.8 Querung Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Straße

Am außerörtlichen Kreisverkehrsplatz L 125/ Offnadinger Straße (siehe **Abb. 5-13**) gibt es eine stark frequentierte Querung am südlichen Arm der L 125. Insbesondere für die Radverbindung Kirchhofen-Offnadingen, aber auch für die Anbindung des Gewerbegebiets, ist diese Querung wichtig. Bei einer mehrtägigen Zählung im Jahr 2018 wurden an dem Arm Querschnittsbelastungen von bis zu 18.500 Kfz/24h und 670 SV/24h erhoben. Die maximale Spitzenstundenbelastung betrug dort rund 1.600 Kfz/h. Damit ist der Kreisverkehr sehr stark belastet.

Hinzu kommt, dass die Querungsstelle ca. 15 m vom Außenring des Kreisverkehrs entfernt ist, damit die Befahrbarkeit durch den landwirtschaftlichen Verkehr möglich ist. Die große Entfernung zum Kreisverkehr bedeutet allerdings, dass die Aufweitung am Fahrbahnteiler nicht genutzt werden kann, um eine Aufstellfläche für Radfahrer in der Fahrbahnmitte herzustellen. Nach RASt [3] sollte die Querung lediglich 5-6 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt sein.

Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass der Wirtschaftsweg und der gemeinsame Geh- und Radweg auf der westlichen Seite unmittelbar vor der Querung aufeinandertreffen. Je nach Fahrbeziehung kann dies zu Konflikten führen. Dazu trägt insbesondere der spitze Winkel bei, in dem der Wirtschaftsweg auf die Querungsstelle trifft. Grundsätzlich sollten die Wege möglichst senkrecht zur Fahrtrichtung der Kraftfahrzeuge an den Fahrbahnrand herangeführt werden.

Abb. 5-13: Querung am Kreisverkehr Offnadinger Straße/L 125



5.3.1.9 Einmündung L 122/ Schopbachgasse - Querung Radverkehr

Die Radverbindung zwischen Bollschweil und Ehrenstetten verläuft straßenbegleitend entlang der L 122 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Östlich von Ehrenstetten kreuzt der Weg die Einmündung L122/ Schopbachgasse (siehe **Abb. 5-14**).

Die Schopbachgasse ist eine untergeordnete Straße mit 4,0 m bis 4,5 m Breite, die lediglich zur Erschließung von ein paar Grundstücken und Feldern dient. Die Einmündung der Gasse ist jedoch sehr stark überdimensioniert und sogar mit einer Dreiecksinsel ausgestattet.

Aufgrund dieser Dreiecksinsel muss der ansonsten straßenbegleitend geführte Radweg ca. 20 m vom Einmündungsbereich weggeleitet werden, bevor die Schopbachgasse überquert werden kann. Die Querungsstelle selbst weist zudem einige Problemstellen auf.

Zunächst ist zu erwähnen, dass sich die beiden Radweg-Einmündungen nicht gegenüber liegen, was die Leichtigkeit des Radverkehrs einschränkt.

Dann sind die Sichtverhältnisse in die Schopbachgasse aus Richtung Bollschweil kommend sehr schlecht. Der Radfahrer muss also trotz der sehr geringen Kfz-Belastung auf der Schopbachgasse nahezu zum Stillstand kommen, um die Straße sicher überqueren zu können.

Außerdem befindet sich ein unbefestigter Parkplatz auf der Ostseite der Einmündung. Dieser führt dazu, dass der Radweg häufig voller Kies ist und damit im dortigen Kurvenbereich eine hohe Sturzgefahr für den Radfahrer besteht.

Abb. 5-14: Querung an Einmündung L 122/ Schopbachgasse



5.3.1.10 Querung Niedermattenstraße an der Einmündung in die L 125 – Gewerbegebiet Niedermatten

Der Radverkehr auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der L 125 wird durch die Gestaltung der Querung Niedermattenstraße in seiner Leichtigkeit eingeschränkt. Die Querungsstelle ist knapp 35 m von der Einmündung abgesetzt und wird nicht an die Fahrbahn herangeschwenkt (siehe **Abb. 5-15**). Es müssen vom Radverkehr daher sehr enge Radien gefahren werden, die bei entgegenkommendem Radverkehr zu Konflikten führen können. Es gibt dort keine Aufstellfläche für den Radverkehr.

Durch den spitzen Winkel, in dem der Radverkehr an die Querung herangeführt wird, werden außerdem die Sichtfelder zur Straße hin stark eingeschränkt.

Aufgrund der hohen Bedeutung dieser Strecke für den Radverkehr (Verbindung zwischen Ehrenkirchen/ Gewerbegebiet/ Bad Krozingen, Trasse des geplanten Radschnellwegs) sind diese Einschränkungen nicht unerheblich.

Abb. 5-15: Querung an Einmündung L 125/ Niedermattenstraße



5.3.1.11 Oberkrozinger Weg zwischen Kirchhofen und Bad Krozingen

Der Oberkrozinger Weg ist sehr schmal und die vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs führen dazu, dass der Radverkehr durch überholende und entgegenkommende Fahrzeuge an den Straßenrand gezwungen wird. Die Seitenräume der Straße sind an vielen Stellen ausgewaschen und die Fahrbahnoberfläche in den Randbereichen teilweise brüchig (siehe **Abb. 5-16**). Es besteht also die Gefahr, dass ein in den Randbereich gedrängter Radfahrer von der Fahrbahn abkommt und stürzt.

Bei der Gemeinde bestehen allerdings schon Überlegungen, die Strecke künftig für den Kfz-Verkehr zu sperren.

Abb. 5-16: Schäden an den Fahrbahnrändern – Oberkroizinger Weg



5.3.1.12 Beschilderung Geh- und Radweg am Knotenpunkt Marktstraße/ Im Breil

Der Standort des Verkehrszeichens Z. 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ suggeriert, dass dieser in Geradeausrichtung fortgeführt wird (siehe **Abb. 5-17**). Der Geh- und Radweg wird allerdings nicht weitergeführt und der Radverkehr wird in den östlichen Knotenpunktarm ausgeleitet. Zusätzlich ist der Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite nicht abgesenkt, was dazu führen kann, dass Radfahrer, die das Ende des Geh- und Radwegs nicht rechtzeitig wahrnehmen, plötzlich auf die Marktstraße ausscheren.

Das Ende von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird in der Regel mit dem Verkehrszeichen Z. 240 mit dem Zusatzzeichen Z. 1012-31 „Ende“ geregelt. Alternativ kann auch das Verkehrszeichen Z. 239 „Gehweg“ angebracht werden. Auf die Kennzeichnung des Endes eines gemeinsamen Geh- und Radwegs kann nur verzichtet werden, wenn zweifelsfrei erkennbar ist, dass er endet. Dies ist hier allerdings nicht der Fall und durch das Wiederholen des Verkehrszeichens so kurz vor dem Ende der Führungsform wird die Situation unnötig unübersichtlich gestaltet.

Abb. 5-17: Gemeinsamer Geh- und Radweg Beschilderung - Marktstraße



5.3.2 Offnadingen

5.3.2.1 Radverbindung Offnadingen/ Mengen

Zwischen Offnadingen und dem nördlich gelegenen Mengen gibt es im Bestand keine geeignete Radführung. Die Landesstraße L 187, die die beiden Orte verbindet ist für eine Rad-Nutzung ungeeignet. Von der Stadt Schallstadt bestehen jedoch bereits Planungen zu einem Geh- und Radweg entlang der L 187 zwischen Offnadingen und Mengen.

5.3.2.2 Querung Offnadinger Straße an der Einmündung in die B 3

Die vorfahrtsgeregelte Einmündung B 3/ Offnadinger Straße befindet sich im außerörtlichen Bereich südlich von Offnadingen. Für den Radverkehr, der die Offnadinger Straße überqueren möchte, besteht keine Aufstellmöglichkeit in der Fahrbahnmitte, da die Querung aufgrund des bewegten Geländes sehr weit vom Tropfen abgesetzt ist und auch für den landwirtschaftlichen Verkehr befahrbar sein muss (siehe **Abb. 5-18**).

Abb. 5-18: Querung an Einmündung B 3/ Offnadinger Straße



5.3.2.3 Straßenbegleitende Führung – Bienger Straße (L 187) südlich Offnadingen

Für den Rad- und auch den Fußverkehr steht südlich der Ortsausfahrt von Offnadingen lediglich ein sehr schmaler und mangelhaft ausgebauter Weg zur Verfügung (siehe **Abb. 5-19**). Der Weg verläuft entlang der Böschung zum Bach „Möhlin“, wodurch die Platzverhältnisse dort etwas eingeschränkt sind. Der Weg geht dann in einen Gehweg über, während der Radverkehr im außerörtlichen Bereich auf die Bienger Straße ausgeleitet wird.

Für den Fuß- und Radverkehr hat dieser Weg eine wichtige Funktion für Verbindungen von Offnadingen mit den umliegenden Orten (z.B. Offnadingen-Kernort Ehrenkirchen, Offnadingen-Norsingen, Offnadingen-Bad Krozingen, Offnadingen-Schallstadt).

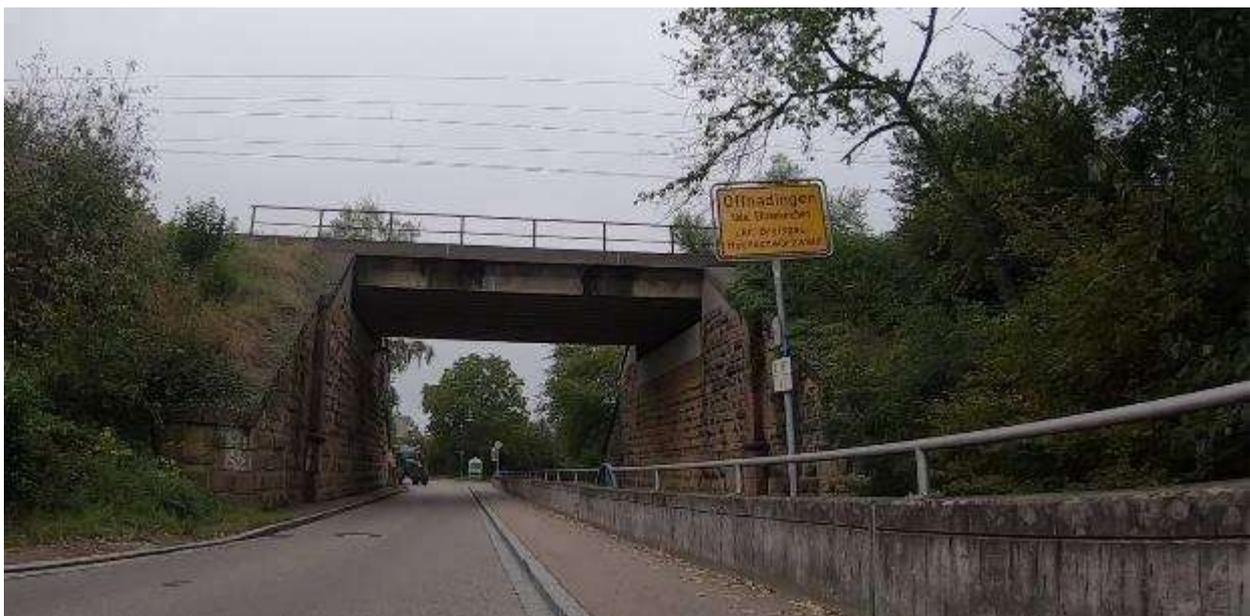
Abb. 5-19: Straßenbegleitende Führung – Bienger Straße südlich Offnadingen



5.3.2.4 Engstelle Bahnbrücke - Bienger Straße Offnadingen

An der Engstelle durch die Bahnbrücke wird das VZ. 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ von manchen Fahrzeugen ignoriert, wenn es sich um entgegenkommende Fahrräder handelt. Erschwert wird die Situation durch den Hochbord des Gehwegs. Der Radfahrer findet sich eingeklemmt zwischen dem Fahrzeug und der hohen Bordsteinkante (siehe **Abb. 5-20**).

Abb. 5-20: Engstelle Eisenbahnbrücke



5.3.2.5 Wirtschaftsweg entlang der B 3 zwischen Bad Krozingen und Offnadingen

Die Fahrbahnoberfläche ist auf dem parallel zur B 3 verlaufenden Wirtschaftsweg zwischen Bad Krozingen und Offnadingen in einem relativ schlechten Zustand (siehe **Abb. 5-21**).

Für den Radverkehr ist die Befahrung aufgrund der Schäden und durch die unebene und raue Oberfläche sehr unbequem.

Abb. 5-21: Fahrbahnoberfläche – Wirtschaftsweg entlang B 3 zwischen Bad Krozingen und Offnadingen



5.3.3 Norsingen

5.3.3.1 Führung des Radverkehrs in Norsingen entlang der B 3:

Auf der B 3 innerhalb von Norsingen wird der Radverkehr zwischen der nordöstlichen Ortseinfahrt und der Einmündung der Bergstraße auf der westlichen Straßenseite mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auf dem Gehweg geführt. Südlich der Bergstraße ändert sich die Führungsform zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg. Beide Streckenteile sind in beide Richtungen befahrbar.

Während der gemeinsame Geh- und Radweg im südlichen Teil vergleichsweise gut ausgebaut ist, bestehen im nördlichen Teil einige Einschränkungen für den Radverkehr. Beispielsweise wird die erforderliche Mindestbreite von 3,25 m (gemeinsamer Geh- und Radweg: 2,50 m; Sicherheitsstreifen: 0,50 m; Sicherheitsabstand zu Gebäuden: 0,25 m) vielerorts nicht eingehalten (siehe **Abb. 5-22**). Zudem befinden sich zahlreiche Hauseingänge unmittelbar am Gehweg, die zum einen eine Kollisionsgefahr zwischen dem Radverkehr und den ausfahrenden Kfz darstellen, zumal das starke Gefälle der Straße dem Radverkehr hohe Geschwindigkeiten ermöglicht. Zum anderen verursachen die Bordsteinabsenkungen an den zahlreichen Ausfahrten eine teils unbequeme und holprige Fahrt.

Abb. 5-22: Engstelle B 3 Norsingen – Radverkehrsführung Gehweg Radfahrer frei



5.3.3.2 Straße Im Hägle – Südwesten von Norsingen

Fahrzeuge, die von den geschotterten Parkplätzen entlang der Straße Im Hägle ausfahren, verteilen die Steine auf der Fahrbahn und erzeugen damit eine mögliche Sturzgefahr für Radfahrer (siehe **Abb. 5-23**). Zur Beseitigung der Sturzgefahr durch die Steine auf der Fahrbahn sollte eine Asphaltierung der geschotterten Parkplätze erwogen werden. Sollte dies nicht durchführbar sein, da es sich um ein Privatgrundstück handelt, müsste eine Möglichkeit gefunden werden, die Fahrbahn regelmäßig zu reinigen.

Abb. 5-23: Mögliche Sturzgefahr durch Steine auf der Fahrbahn – Im Hügle Norsingen



5.3.3.3 Wirtschaftsweg entlang Kirchhofer Straße – Ortseinfahrt Norsingen

Die Fahrbahnoberfläche ist vor dem Gefälle auf dem Wirtschaftsweg entlang der Kirchhofer Straße vor der Ortseinfahrt nach Norsingen rissig und es bildet sich auch Bewuchs in den Rissen (siehe **Abb. 5-24**).

Abb. 5-24: Fahrbahnoberfläche – Wirtschaftsweg entlang Kirchhofer Straße – Ortseinfahrt Norsingen



5.3.3.4 Kirchhofer Straße – westliche Ortseinfahrt Norsingen

Ähnlich wie in Ehrenstetten West erfolgt die Ausleitung hier am Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs in eine Nebenstraße, wodurch der Radverkehr sowohl gegenüber dem Verkehr auf der Hauptstraße als auch dem Verkehr auf der Nebenstraße untergeordnet wird (siehe **Abb. 5-25**). Aufgrund der häufig hohen Geschwindigkeit des Radverkehrs, die sich durch die Gefällestrecke ergibt, besteht dort ein sehr hohes Unfallrisiko.

Abb. 5-25: Kirchhofer Straße Norsingen – Ausleitung Radverkehr auf Fahrbahn



5.3.4 Scherzingen

5.3.4.1 Radverbindung in Scherzingen – entlang der B 3 auf nördlicher Seite

In Scherzingen besteht eine Netzlücke für den Radverkehr. Für Radfahrer, die auf der Westseite der B 3 von Schallstadt Richtung Norsingen fahren möchten, besteht keine StVO-konforme Möglichkeit, ohne einen größeren Umweg an Scherzingen vorbeizufahren.

Der gemeinsame Geh- und Radweg endet an der Einmündung B 3/ Lindenstraße und wird auf der gegenüberliegenden Seite als Gehweg fortgeführt und darf daher nicht vom Radverkehr genutzt werden (siehe **Abb. 5-26**). Parallel dazu verläuft die Lindenstraße als Einbahnstraße in die entgegengesetzte Richtung. Ein Radfahrer, der sich regelkonform verhält, müsste daher einen erheblichen Umweg durch Scherzingen fahren.

Es ist auch keine Beschilderung/Hinweistafel vorhanden, die dem Radfahrer die korrekte Route aufzeigen würde.

Abb. 5-26: Gehweg entlang B 3 bei Scherzingen



5.3.4.2 Fehlende Querungsmöglichkeit B 3 im Süden von Scherzingen

Für den Radverkehr auf der östlichen Seite der B 3 gibt es nur eine Möglichkeit, diese bei Scherzingen zu überqueren. Diese Möglichkeit befindet sich nördlich des Ortsteils, was einen nicht unerheblichen Umweg für den Radverkehr darstellt, der aus südlicher Richtung nach Scherzingen will. Auch für den Radverkehr aus Norden können Umwege entstehen, da nicht unbedingt ersichtlich ist, dass es nur eine Querungsstelle gibt, zumal diese rund 250 m von der Ortseinfahrt entfernt liegt und im Bestand relativ unattraktiv für den Radverkehr ist.

Wie sich aus dem Luftbild **Abb. 5-27** und der **Abb. 5-28** erkennen lässt, wird die Straße daher am Anschluss des Wirtschaftswegs im Süden häufig über den Grünstreifen gekreuzt.

Abb. 5-27: Luftbild Einmündung Wirtschaftsweg in B 3 im Süden von Scherzingen



Abb. 5-28: Einmündung Wirtschaftsweg in B 3 im Süden von Scherzingen



5.3.4.3 Querung B 3 nördlich von Scherzingen

Für den Radverkehr, der auf dem Wirtschaftsweg auf der östlichen Seite der B 3 bei Scherzingen verkehrt, besteht nur eine Möglichkeit, die B 3 zu queren. Die Querung befindet sich rund 250 m nördlich von der Orteinfahrt Scherzingen im außerörtlichen Bereich (siehe **Abb. 5-29**). Es ist dort keine Mittelinsel und keinerlei Markierung vorhanden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h, die an der Einmündung nach Scherzingen auf der B 3 besteht, wird bereits vor der Querungsstelle aufgehoben.

Durch die Lage der Querungsstelle abseits der Bebauung auf einem Streckenabschnitt ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und ohne Querungshilfe ist für den Kraftfahrzeugverkehr nicht unmittelbar erkennbar, dass es sich um eine potenzielle Gefahrensituation handelt, die besondere Achtsamkeit erfordert.

Abb. 5-29: Querung B 3 nördlich von Scherzingen



5.3.4.4 Wirtschaftsweg entlang der B 3 zwischen Norsingen und Scherzingen

Die Fahrbahnoberfläche des Wirtschaftswegs zwischen Norsingen und Scherzingen auf der östlichen Seite der B 3 ist teilweise sehr rau (siehe **Abb. 5-30**). Im Norden bei Scherzingen wurde die Oberfläche bereits erneuert, der südliche Teil fehlt allerdings noch.

Abb. 5-30: *Fahrbahnbelag Wirtschaftsweg entlang der B 3 zwischen Norsingen und Scherzingen*



6 Netzgestaltung

6.1 Methodik

Eine Stärkung des Radverkehrs ist wesentlich, um die Gemeinde von verzichtbaren Kfz-Fahrten zu entlasten, die damit verbundenen Lärm und Abgasemissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Eine reine Fortentwicklung des bestehenden Wegeangebotes für den Radverkehr ist für eine flächendeckende Radverkehrsplanung nicht ausreichend. Vielmehr müssen fahrradfreundliche Entwicklungen des Wegenetzes auch abseits des Kfz-Verkehrs stattfinden, da der Radverkehr und der Kfz-Verkehr unterschiedliche Anforderungen bezüglich der Verbindungsfunktion und Streckenführung haben.

Um die Fahrradnutzung zu fördern, muss also ein geeignetes Radverkehrsangebot vorhanden sein, das sich aus der Sicherung des vorhandenen Wegeangebots sowie einer Stärkung der Fahrradnutzung zusammensetzt. Somit muss sich eine Planung an der potenziellen Fläche orientieren. Dabei spielen Verbesserungen im Bereich des Radverkehrsnetzes basierend auf den Quell- und Zielrelationen eine essenzielle Rolle. Es wird davon ausgegangen, dass zwischen wichtigen Quellen und Zielen eine Nachfrage besteht und diese mit einem Wegeangebot abgedeckt werden muss (Luftlinienverknüpfung). In diesem Zuge wurde die übergeordnete Quell-/Ziel-Relation in **Anlage 2** dargestellt.

Bei der Analyse der potenziellen Quell-/Zielpunkte wurden Ausbildungsstätten, Orte des öffentlichen Lebens (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) sowie die Flächennutzung (z.B. Wohnflächen) berücksichtigt. Somit werden zunächst die Alltagsrouten mit möglichst direkten und sicheren Verbindungen zum Ziel als oberste Priorität angesehen.

Bei der Gestaltung des Netzkonzepts ist insbesondere auch die parallel vom Regionalverband Südlicher Oberrhein durchgeführte Machbarkeitsstudie zu einem Radschnellweg, dessen vorgesehene Trassierung durch die Gemarkung Ehrenkirchen führen würde, zu berücksichtigen.

Des Weiteren gibt es zu beachten, dass der Radverkehr gewisse Anforderungen aufweist, die im Folgenden dargestellt werden:

- Sichere Führung des Radverkehrs innerhalb von Verkehrsstraßen
- Hindernisse (natürlich und nutzungsbedingt) müssen mit Maßnahmen (baulich) überwunden oder umfahren werden
- Die gefühlte Sicherheit (z.B. Kfz-Belastungen, Sichtbarkeit, Zustand des Weges...) beeinflusst die Wahl des Radfahrers
- Attraktive Routen (interessant/abwechslungsreich) sind wünschenswert

Außerdem sind die folgenden Belange zusätzlich zu berücksichtigen:

- Das Bestandsnetz sollte, wenn möglich, weitestgehend integriert werden, um den Investitionsaufwand im Rahmen zu halten

- Maßnahmen im Radverkehr sollten nicht zu Lasten von schwächeren Verkehrsteilnehmern gehen (Fußgänger)
- Bauliche Maßnahmen sollen bestehende Verkehrsproblematiken nicht in benachbarte Straßen drängen
- Unfallschwerpunkte und gefährliche Streckenabschnitte sind gezielt zu entschärfen
- Die Vernetzung von einzelnen Wegstrecken ermöglicht eine flächendeckende Erschließung
- Netze sollen konsistent sein und einen häufigen Wechsel der Radverkehrsführung nach Möglichkeit vermeiden und deutliche und verständliche Wegweisung besitzen
- Zusätzlich zu den Radverkehrsanlagen sind Infrastruktureinrichtungen (Informationssysteme, Serviceeinrichtungen, Abstellanlagen...) ein wesentlicher Baustein für ein gutes Radverkehrsnetz

6.2 Klassifizierung Bestandsnetz

Ähnlich wie im Straßennetz für den Kfz-Verkehr, das durch Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Erschließungsstraßen aufgebaut ist, gibt es auch im Radverkehrsnetz unterschiedliche Verbindungstypen in Abhängigkeit der Funktion des Radweges. Die Nomenklatur orientiert sich hierbei an ERA bzw. RIN.

Je höherklassig eine Verbindungsrouten ist desto direkter also umwegfreier sollte sie geführt werden und desto weniger Zeitverluste (z.B. durch vorfahrtsberechtigten Knotenpunkte oder Signalanlagen) sollten beim Befahren vorhanden sein.

In Anlehnung an den Teilbericht Velo 2013 des Kantons Basel-Stadt [6] wurden die in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [4] und der ERA [1] genannten Kategorien für den Radverkehr für die Gemeinde Ehrenkirchen wie folgt angepasst:

Außerhalb bebauter Gebiete:

- | | | |
|---------------------------------------|--------------------|-------------------|
| ▪ überregionale Radverkehrsverbindung | = Pendlerroute | nach RIN = AR II |
| ▪ regionale Radverkehrsverbindung | = Basisroute | nach RIN = AR III |
| ▪ nahräumige Radverkehrsverbindung | = Verdichtungsnetz | nach RIN = AR IV |

Innerhalb bebauter Gebiete:

- | | | |
|--|--------------------|-------------------|
| ▪ innergemeindl. Radschnellverbindung | = Pendlerroute | nach RIN = IR II |
| ▪ innergemeindl. Radhauptverbindung | = Basisroute | nach RIN = IR III |
| ▪ innergemeindl. Radverkehrsverbindung | = Verdichtungsnetz | nach RIN = IR IV |

Die Zusammenhänge zwischen den abgeleiteten Klassifizierungen und den dafür erforderlichen Qualitätsansprüchen werden in **Abb. 6-1** dargestellt.

Abb. 6-1: Zielgrößen für die Gestaltung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsverkehr nach ERA [1]

| Kategorie | | angestrebte Fahr- geschwindigkeiten in km/h ²⁾ | daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km | Beleuchtung | Wegweisung |
|-----------|---|---|---|-------------|---------------|
| AR II | überregionale Radverkehrsverbindung | 20 bis 30 | 15 s | - | x |
| AR III | regionale Radverkehrsverbindung | 20 bis 30 | 25 s | - | x |
| AR IV | nahräumige Radverkehrsverbindung | 20 bis 30 | 35 s | - | ¹⁾ |
| IR II | innergemeindliche Radschnellverbindung | 15 bis 25 | 30 s | x | x |
| IR III | innergemeindliche Radhauptverbindung | 15 bis 20 | 45 s | x | x |
| IR IV | innergemeindliche Radverkehrsverbindung | 15 bis 20 | 60 s | x | ¹⁾ |
| IR V | innergemeindliche Radverkehrsanbindung | - | - | - | - |

Auf Netzebene anzustrebende Qualitäten:

- die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen
- minimale Umwege (Umfwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen
- Erfüllung der in der Tabelle 4 (Seite 15) benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs
- Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III)
- sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z. B. zu Nachtzeiten

¹⁾ sofern Teil des Wegweisungsnetzes
²⁾ einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach den RIN)

6.2.1 Pendlerrouten

Pendlerrouten stellen Hauptradwegeverbindungen dar, auf denen ein schnelles Fahren zum zügigen Vorankommen ermöglicht werden soll. Das dabei angestrebte Ziel ist es, durchgängige Routen über längere Streckenabschnitte hinweg mit qualitativ guten Radverkehrsanlagen auszustatten.

Wenig Störeinflüsse und eine gleichmäßige Reisegeschwindigkeit sollen gewährleistet werden, um die Sicherheit zu erhöhen. Dazu gehören kontinuierliche Führungsformen, bevorrechtigte Führungen über Nebenstraßen sowie langfristige Zielsetzungen für Radschnellwege.

Pendlerrouten dienen dem Alltagsverkehr auf Entfernungen von über fünf Kilometern und stellen beispielsweise geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt und Umland sowie innerorts für größere Entfernungen dar. Basierend auf einer langfristigen Planung sind hohe Qualitätsstandards für geplante Pendlerrouten vorgesehen. Grundlagen hierfür bilden die ERA [1] und die RIN [4].

Pendlerrouten sind (nach RIN Radschnellverbindungen) innerörtliche und überregionale Radverkehrsverbindungen außerorts, mit angestrebten Geschwindigkeiten von 20 - 30 km/h.

Ein Beispiel für Pendlerrouten in der Gemarkung Ehrenkirchen ist die Radverbindung entlang der L 125 zwischen Bad Krozingen und Ehrenkirchen, die weiter über die Bärenstraße in Richtung Freiburg geht.

6.2.2 Basisrouten

Regionale, innergemeindliche und nahräumige Radverkehrsverbindungen werden als Basisrouten bezeichnet. Generell sind dies z.B. Strecken von Ortsteilen zur Kernstadt und zwischen Ortsteilen.

Dabei sollen Basisrouten eine sichere Führung an Knotenpunkten gewähren, eine gute Visualisierung beinhalten, entsprechende Radwegweisung besitzen, touristische Radrouten einbeziehen und die Qualitätsmerkmale der ERA beinhalten.

Dabei werden Basisrouten in drei Stufen unterteilt:

- Basisrouten I. Ordnung:
Verbindung über Gemarkungsgrenzen hinaus
(z.B. Arbeitsplätze mit Wohngebiet)
- Basisrouten II. Ordnung:
Verbindung (gemeindeübergreifend) zwischen zwei Kommunen
(z.B. Erschließung benachbarter Schulen)
- Basisrouten III. Ordnung:
Anbindung der Ortsteile an die Kerngemeinde

Bei den Basisrouten handelt es sich neben den Pendler Routen auch um wichtige Hauptradverbindungen. Wahlfreie Führungsformen und Führung in Nebenstraßen sind hier in Betracht zu ziehen.

Basisrouten wären z.B. die ausgewiesene Radroute auf der Ortsdurchfahrt L 122 durch Ehrenstetten und Kirchhofen, sowie die Radroute durch Offnadingen, Norsingen und Scherzingen entlang der B 3.

6.2.3 Verdichtungsnetz

Die niedrigste Ebene des Radverkehrsnetzes bildet das Verdichtungsnetz. Aufgabe des Verdichtungsnetzes ist es, Anwohnern eine Radroute anzubieten, die auf das Hauptradverkehrsnetz (Basis- und Pendler Routen) führt. Es handelt sich um ein lokales Radverkehrsnetz zur Herstellung der erforderlichen Netzdichte.

Für das Verdichtungsnetz bestehen keine grundsätzlichen Anforderungen gegenüber entstehenden Zeitverlusten.

Zum Verdichtungsnetz von Ehrenkirchen gehört der Großteil des nachgeordneten Netzes, das entweder durch Tempo 30-Zonen oder durch eine separate Radverkehrsführung für den Radverkehr geeignet ist. Beispiele sind die Marktstraße, der Prälat-Stiefvater-Weg und die Hofenstraße.

6.3 Anbindung an Radschnellweg des Regionalverbands

Im Dezember 2020 wurde die Erstellung von fünf Machbarkeitsstudien für Radschnellwege vom Regionalverband Südlicher Oberrhein beschlossen. Die vorgesehene Trasse des Radschnellwegs mit dem Korridor Freiburg – Bad Krozingen – Heitersheim – Müllheim verläuft durch die Gemarkung Ehrenkirchen. Der Radschnellweg wird entlang der L 125 geführt.

Im Falle einer Realisierung dieses Radschnellwegs wäre mit einer Erhöhung des nachgefragten Radverkehrs zu rechnen. Insbesondere für Berufspendler würde sich die Bereitschaft erhöhen, längere Strecken von 5 bis 15 km mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Der Radschnellweg soll daher in dem Radwegekonzept von Ehrenkirchen berücksichtigt und Überlegungen zu möglichen Anbindungen an den Radschnellweg angestellt werden.

7 Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Mängelanalyse und der Maßnahmenentwicklung fanden zwei Online-Bürgerbeteiligungen statt.

In der ersten Bürgerbeteiligung, die Mitte 2022 stattfand, lag der Fokus auf der Mängelanalyse. Die Bürger von Ehrenkirchen sollten die Möglichkeit erhalten, den vorgestellten Mängel-Plan zu ergänzen und auch Maßnahmenvorschläge einzubringen. Die zweite Bürgerbeteiligung fand Ende 2022 statt. Bei dieser Bürgerbeteiligung sollten die Bürger ihre Meinung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen einbringen.

Die am häufigsten hervorgebrachten Punkte waren:

- **Querung Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str.:**
 - Unzureichende Querung
- **Radverkehrsführung entlang der B 3 in Norsingen:**
 - Mangelhafte Gestaltung der Radführung
 - Gefahr durch hohe Rad-Geschwindigkeiten bergab und mangelnde Sichtbeziehungen
- **Im Breil, inkl. Einmündung in die Jengerstr.:**
 - Hohe Geschwindigkeiten/ kein Seitenbereich
 - Nördl. Einmündung - fehlende Sichtbeziehungen und Gefahr durch Senkrechtparker am REWE
- **Ehrenstetten Tankstelle Wentzinger Str.:**
 - Vorfahrt des Radverkehrs wird nicht respektiert
- **Radverkehrsführung an außerörtlichen Knotenpunkten:**
 - Verschwenkung des Radverkehrs und Ausbremsung durch Unterordnung
- **Albertstraße anstatt Prälat-Stiefvater-Weg für Radhaupttroute:**
 - Keine Möglichkeit für Radverkehrsanlagen
 - Schlechte Sichtbeziehungen an Einmündung Staufener Str.
- **Bärenstraße als Fahrradstraße:**
 - Gestaltung der Bärenstraße als außerörtliche Fahrradstraße
- **Rückmeldungen-/ fragen zu Fahrradstraße Hofenstraße:**
 - Generell positive Rückmeldungen

Die Bürgerschreiben wurden gesammelt und die einzelnen Punkte in einer Tabelle aufgelistet und kommentiert (siehe **Anlage 3**).

8 Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge unter Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern entwickelt.

Diese wurden mit der Verwaltung besprochen und ergänzt. In weiteren Abstimmungsgesprächen mit dem Gemeinderat wurden die Maßnahmen vorgestellt und diskutiert. Die Durchführbarkeit der Maßnahmen wurde dann mit den Verkehrsbehörden (vor-)abgestimmt.

Die Maßnahmenvorschläge, die als Ausschnitt von Übersichtsplänen oder Lageplänen abgebildet sind, sind zusätzlich noch in **Anlage 4** dargestellt.

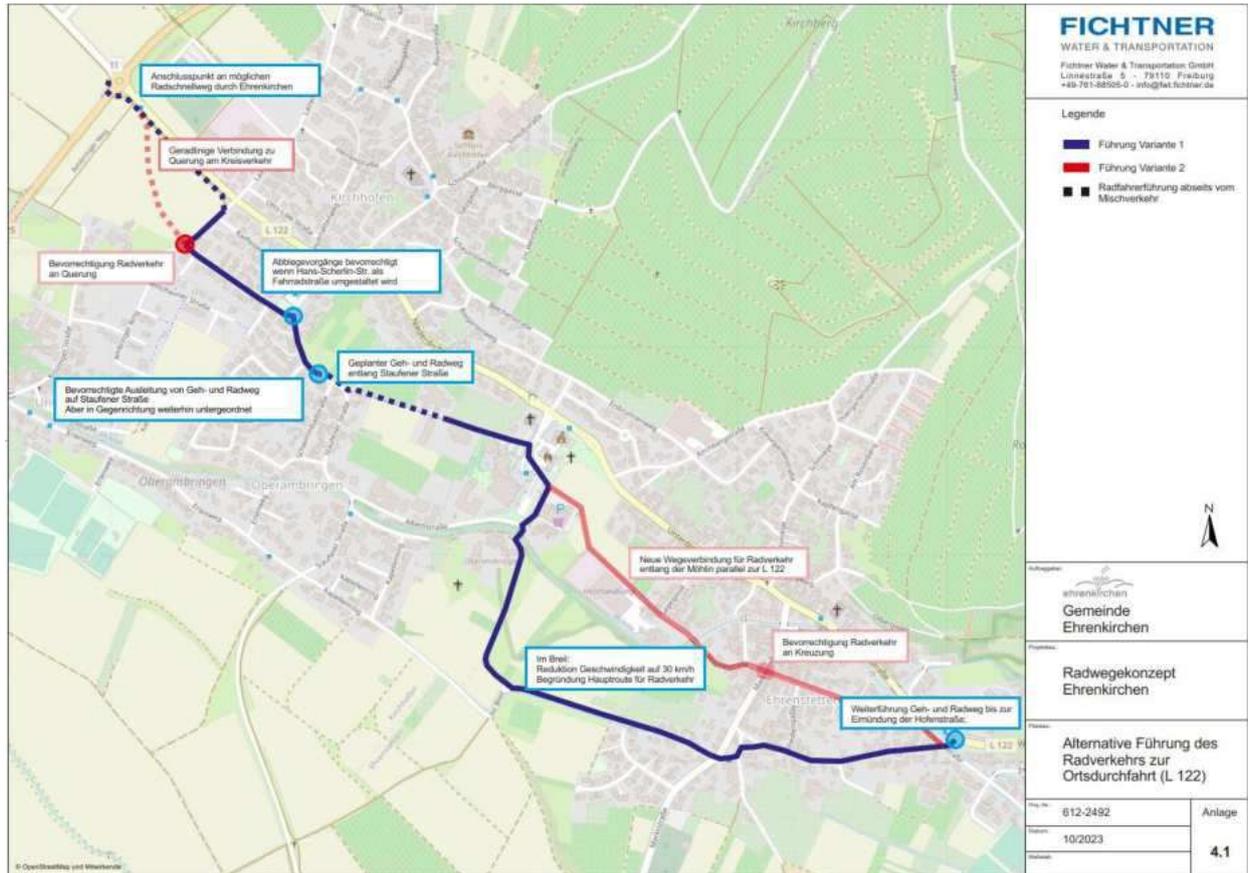
8.1 Radhauptroute als Alternative zur Ortsdurchfahrt in Ehrenstetten und Kirchhofen

Die Hauptstraße L 122 durch den Kernort Ehrenstetten und Kirchhofen weist, wie in Abschnitt 5.3 beschrieben, einige Probleme auf. Insbesondere für schwächere Radfahrer, wie z.B. Kinder und Senioren, kann dieser Streckenabschnitt eine Herausforderung darstellen. Um das Problem zu lösen, wurde im ersten Schritt überlegt, dort einen beidseitigen Schutzstreifen zu markieren. Das war allerdings aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, selbst wenn man das Mindestmaß ansetzt, nicht möglich. Die Anlage von einseitigen und alternierenden Schutzstreifen ist theoretisch möglich, allerdings ergeben sich dadurch oftmals nur einseitige Verbesserungen, während sich die Situation auf der Seite ohne Schutzstreifen teilweise sogar verschlechtern kann. Auch sind die Gehwegbreiten zu unregelmäßig, als dass ein gemeinsamer Geh- und Radweg, bzw. ein Gehweg mit „Rad frei“ angeordnet werden könnte.

Aus diesem Grund soll eine alternative Führung durch das nachgeordnete Netz von Ehrenkirchen zwischen der östlichen Ortseinfahrt von Ehrenstetten und der Trasse des vom Regionalverband Südlicher Oberrhein geplanten Radschnellwegs an der L 125 für den Radverkehr mit einer geringeren Stresstoleranz geschaffen werden. Es wurden dazu zwei Routenvarianten vorgeschlagen (siehe **Abb. 8-1**). Die blaue Route ist die kurzfristig umsetzbare Variante, während die rote Route mehr eine Wunschroute darstellt, die sich eventuell nach einer Neuordnung des Gebiets zwischen Ehrenstetten und Kirchhofen durchführen lässt.

Um die Leichtigkeit und die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern, wurden entlang dieser neuen Radhauptroute verschiedene Maßnahmen geplant. Entlang dieser Route werden wichtige Quellen und Ziele angebunden, wie z.B. die Schulen, der REWE-Markt und das Gemeindezentrum. Am Ende schließt diese Radroute an die vorgesehene Route des Radschnellwegs an. Diese Route durch den Kernort von Ehrenkirchen ist jedoch nicht verpflichtend und Radfahrer, die sich auf der Landesstraße sicher genug fühlen und die schnellste Route bevorzugen, können diese natürlich weiterhin nutzen. Außerdem führt die geplante Route an vielen wichtigen Zielen von Ehrenkirchen vorbei, wodurch viele Radfahrer die Strecke auch abschnittsweise nutzen werden.

Abb. 8-1: Alternative Führung zur L 122 durch Kernort Ehrenkirchen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)



8.1.1 Radverkehrsführung Ehrenstetten West

Die erste Maßnahme entlang der Rad-Haupttroute ist die Umgestaltung des KTP Wentzinger Straße (L 122) / Hofenstraße (siehe **Abb. 8-2**):

- 1) Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung des Radverkehrs soll der Geh- und Radweg vor den Tankstellenein-/ausfahrten rot markiert werden. Um allerdings auch den Radverkehr auf die Gefahrensituation hinzuweisen, die sich aus den schlechten Sichtbeziehungen zwischen den Ausfahrten und dem Geh- und Radweg ergibt, soll das Verkehrszeichen VZ.101 „Gefahrenstelle“ für den Radverkehr aus Richtung Bollschweil kommend auf den Radweg aufgezeichnet werden.
- 2) Um die im Bestand dort häufiger auftretenden Geisterfahrer zu reduzieren, die von der Wentzinger Straße auf der falschen Spur in die Schwarzwaldstraße einbiegen, soll eine Einengung der Ausfahrt stattfinden. Zudem soll eine Verlängerung der Linksabbiegerspur dazu führen, dass die Abbiegesituation verständlicher wird.
- 3) Mit dem gewonnen Platz aus der Einengung der Einmündung soll eine Erweiterung des Geh- und Radwegs über die Brücke in die Hofenstraße erfolgen. Dort soll der Radverkehr an der Kreuzung Schwarzwaldstraße/ Hofenstraße ausgeleitet werden.

4) Es ist zudem vorgesehen, an der Kreuzung Schwarzwaldstraße/ Hofenstraße an allen Zufahrten Haltelinien anzubringen, damit die Vorfahrtsregelung verständlicher wird und die Haltepunkte klar definiert sind.

Abb. 8-2: Umgestaltung Kreuzung Wentzinger Str. (L 122) / Hofenstr. Ehrenkirchen



8.1.2 Führung Gemeindeverbindungsstraße Im Breil

Für die Gemeindeverbindungsstraße Im Breil ist vorgesehen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch das Verkehrszeichen VZ. 274.30 auf 30 km/h zu reduzieren. Zusätzlich soll der Radverkehr durch das Verkehrszeichen VZ. 277.1 - „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ geschützt werden (siehe **Abb. 8-3**). Dies soll auch zum Schutz der Schüler geschehen, da diese Route eine der Hauptachsen für den Schülerverkehr ist, sowohl fußläufig als auch mit dem Rad.

Das Überholverbot und die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sind zwar eine Einschränkung für den Kfz-Verkehr, aber es besteht eine Alternative für den Kfz-Verkehr über die Hauptstraße L 122. Zudem ist der Attraktivitätsverlust für den Kfz-Verkehr auf dieser Straße gewollt, da ein großer Teil der Kfz-Verkehre dort Schleichverkehre sind. Die einzigen Kfz-Verkehre, die diese Straße benutzen müssen, sind landwirtschaftliche Verkehre, für die diese Maßnahme keine große Einschränkung darstellt.

Ursprünglich wurde geplant, den Schleichverkehr in Richtung der Straße Kapellenring zu unterbinden, indem man den südlichen Abschnitt der Straße Im Breil durch das Verkehrszeichen VZ. 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“, mit dem Zusatz „Anlieger und landwirtschaftlicher Verkehr frei“ sperrt. Da mittlerweile aber Planungen bestehen, die Verbindung Ehrenkirchen-Bad Krozingen über den

Oberkroizinger Weg für den Kfz-Verkehr zu sperren, ist die Gemeinde zuversichtlich, dass damit auch die Verbindung Im Breil-Kapellenring unattraktiver wird und auf eine zusätzliche Sperrung des südlichen Teils der Straße Im Breil verzichtet werden kann.

Abb. 8-3: Ausweisung Im Breil als Teil der Radhaupttroute



8.1.3 Radverkehrsführung Jengerstraße

Die Radverkehrsführung auf der sehr unübersichtlichen und stark befahrenen Jengerstraße soll abseits der Straße entlang der Kirchberghalle erfolgen (siehe **Abb. 8-4**). Die Aufleitung soll im Süden über die bestehende Rampe erfolgen. Im Norden soll der Radverkehr dann am Parkplatz in den Prälat-Stiefvater-Weg ausgeleitet werden.

Die Dringlichkeit dieser Maßnahme ist allerdings nicht sehr hoch und kann umgesetzt werden, wenn es zu einer Neuordnung im Bereich der Kirchberghalle kommt.

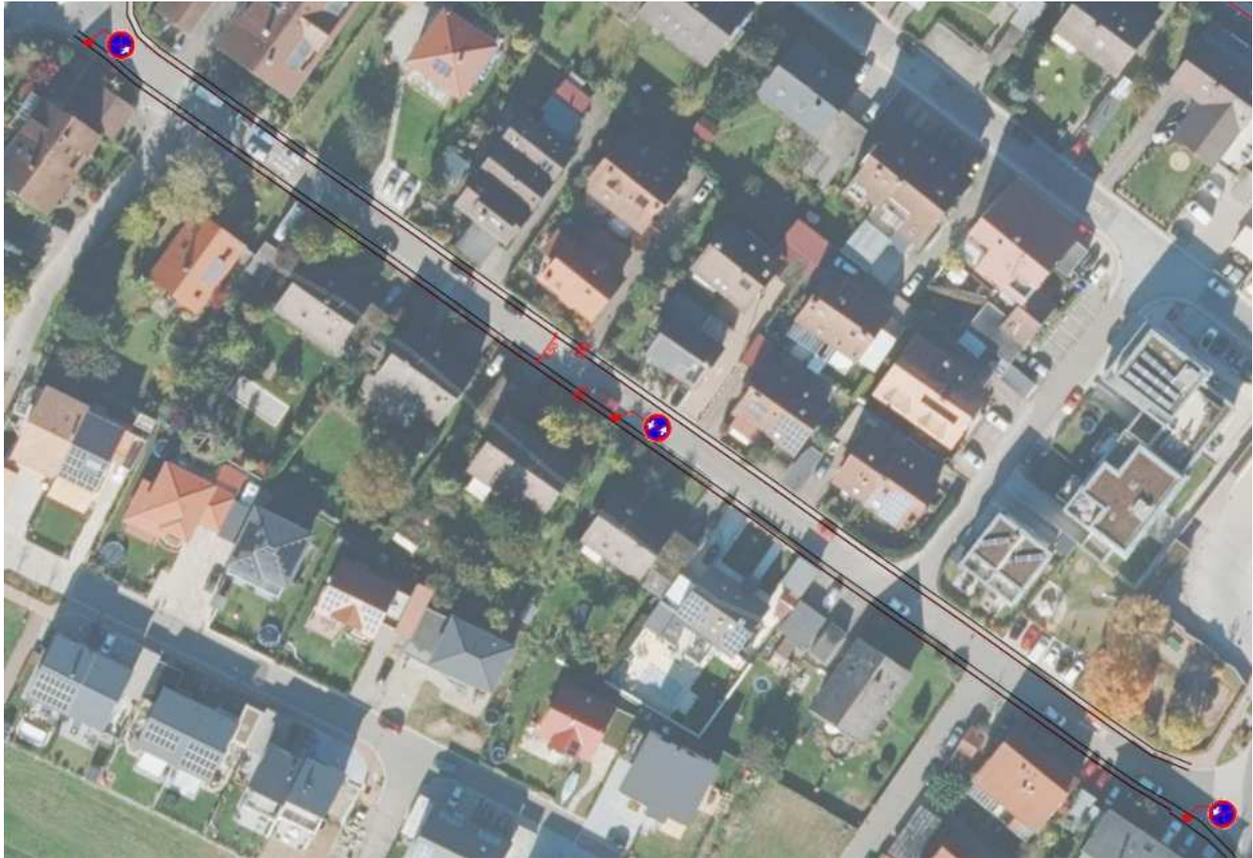
Abb. 8-4: Radverkehrsführung entlang Kirchberghalle



8.1.4 Radverkehrsführung Hans-Scherlin-Straße

Um die Führung des Radverkehrs am unübersichtlichen Busbahnhof vorbei, zu vermeiden, wird die Radhaupttroute nicht über die Raiffeisenstraße geführt, sondern stattdessen über die Hans-Scherlin-Straße. Im Bestand gibt es dort bereits ein fast durchgängiges einseitiges Parkverbot. Im Zuge der Radhaupttroute soll das einseitige Parkverbot durchgängig gestaltet werden, so dass entlang der gesamten Südseite der Hans-Scherlin-Straße nicht geparkt werden darf (siehe **Abb. 8-6**).

Abb. 8-5: Einseitiges Parkverbot Hans-Scherlin-Straße

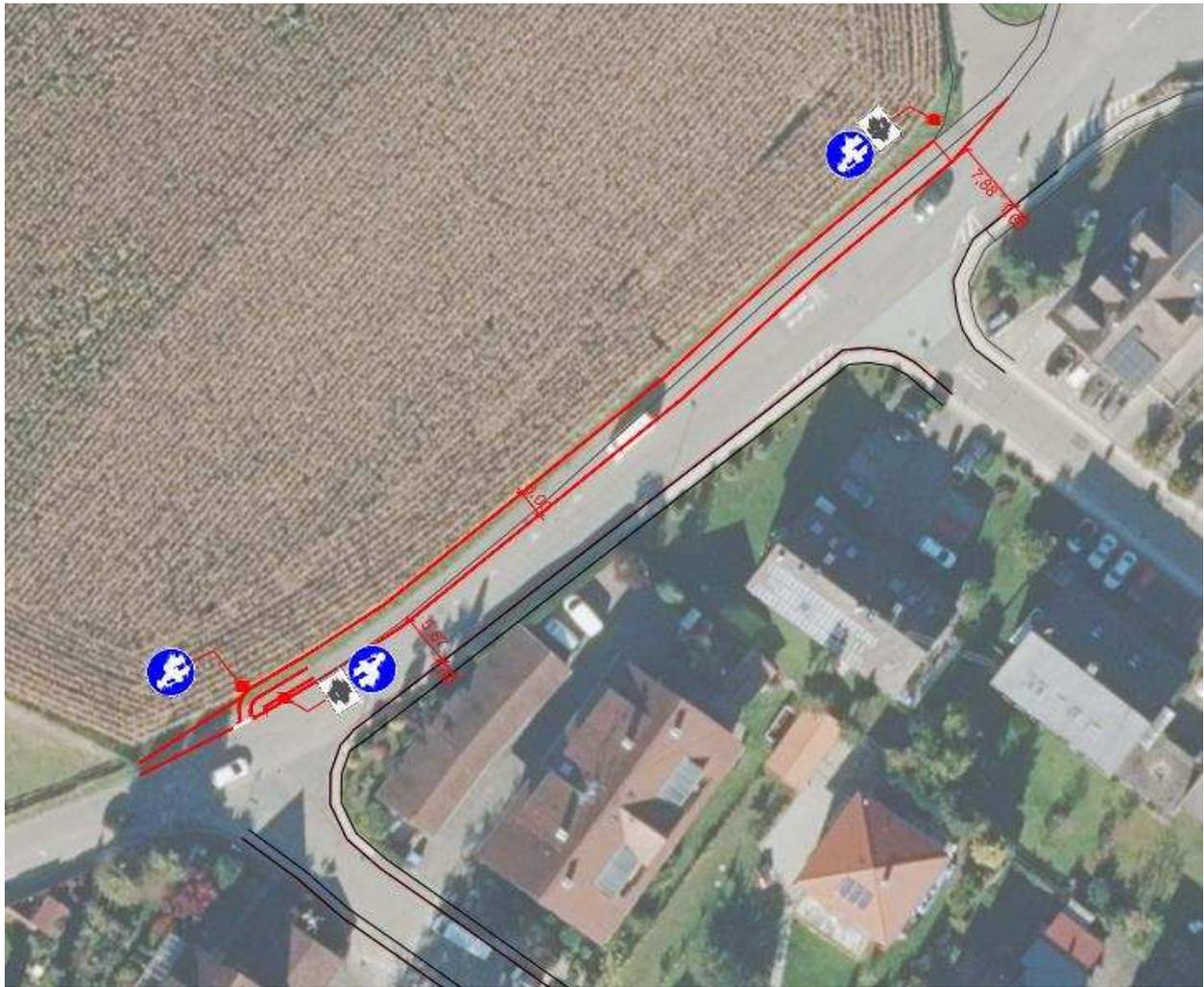


8.1.5 Radverkehrsführung Krozinger Straße

In der Krozinger Straße ist vorgesehen den vorhandenen Gehweg auf der Nordseite zwischen der Hans-Scherlin-Straße und der Einmündung des Wirtschaftswegs zu einem Gehweg mit „Rad frei“ auszubauen (siehe **Abb. 8-7**). Mit dieser Maßnahme kann zudem die überbreite Krozinger Straße etwas verengt werden.

Diese Maßnahme hat allerdings eine geringe Priorität und muss nicht in den nächsten Jahren umgesetzt werden, sondern kann ins Auge gefasst werden, wenn es zu einer Bebauung der Nordseite der Krozinger Straße kommen sollte.

Abb. 8-6: Gehweg mit „Rad frei“ in Krozinger Str.



8.1.6 Querungshilfe Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Straße

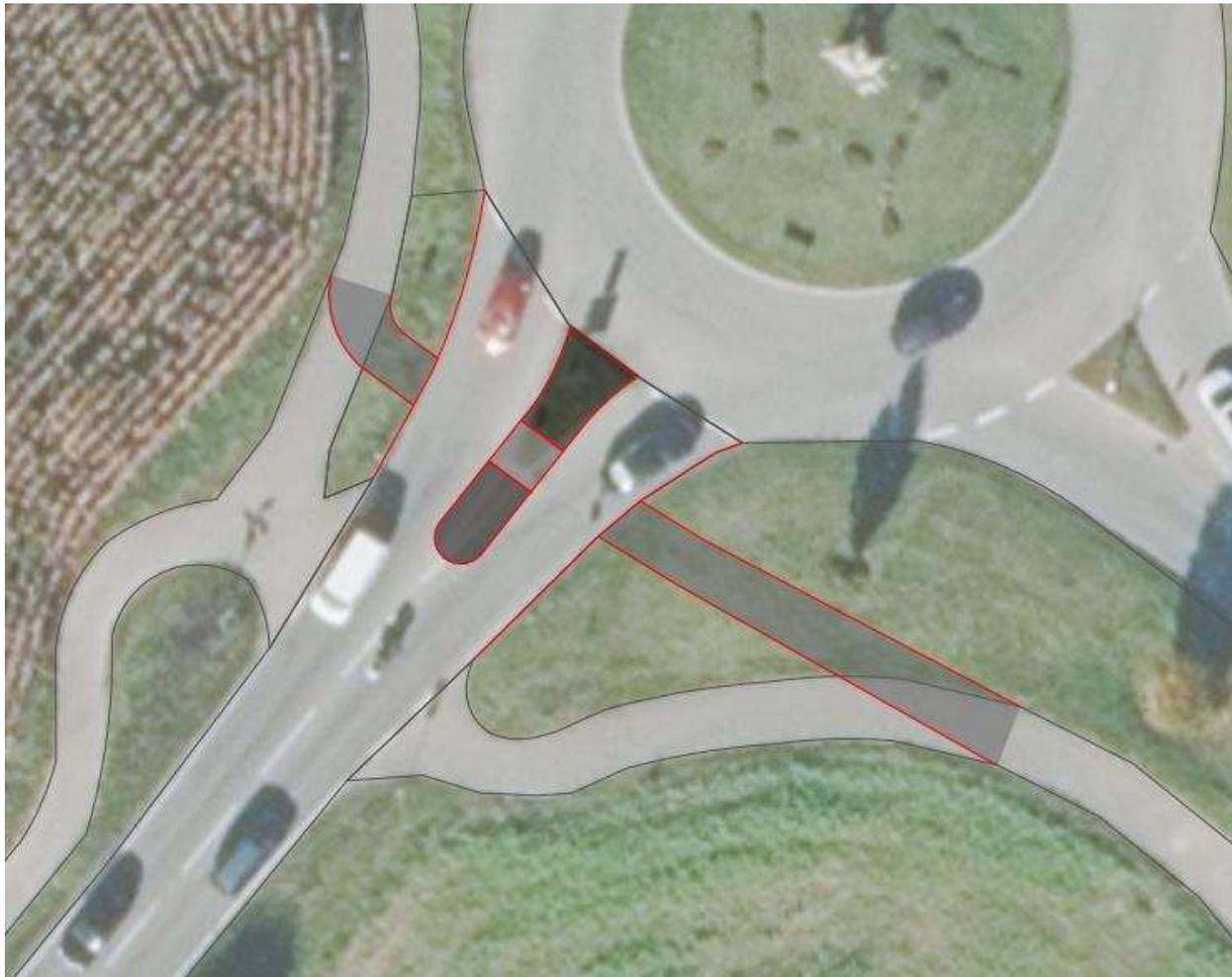
Die stark belastete Querung des außerörtlichen Kreisverkehrs L 125/ Offnadinger Straße soll im Zuge des Radwegekonzepts ebenfalls angepasst werden. Die Maßnahme ist zwar schon im Radschnellwegkonzept Freiburg-Müllheim des Regionalverbands Südlicher Oberrhein enthalten, aber da es sich um eine große Problemstelle handelt, soll sie hier nochmals aufgeführt werden. Zudem kann diese Maßnahme zum Anlass für einen Umbau des überlasteten Kreisverkehrs genommen werden.

Um den Radverkehr dort zu sichern, soll eine Querungshilfe mit Aufstellbereich auf dem Fahrbahnteiler hergestellt werden. Um die nötige Breite am Fahrbahnteiler zu haben, soll die Querungshilfe nur ca. 5 m vom Kreisverkehr abgesetzt sein. Im Bestand findet die Querung ca. 14 m vom Kreisverkehr statt.

Dazu soll vom fahrbahnbegleitenden Wirtschaftsweg ein Abzweig geschaffen werden, der den Rad- und Fußverkehr näher an den Kreisverkehr heranführt.

Es ist vorgesehen, die bestehende Querung beizubehalten, damit es dem landwirtschaftlichen Verkehr auch weiterhin möglich ist, die L 125 an dieser Stelle zu queren (siehe **Abb. 8-8**).

Abb. 8-7: Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. – Verbesserung Querungshilfe



8.2 Radverkehrs-Maßnahmen Offnadingen

8.2.1 Lückenschluss Offnadingen-Mengen

Zwischen dem Ortsteil Offnadingen und Mengen ist im Bestand keine Radverkehrsführung vorhanden. Um diese Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen, soll nun ein gemeinsamer Geh- und Radweg auf der Ostseite der L 187 zwischen den beiden Orten entstehen (siehe **Abb. 8-9**). Es bestehen dazu bereits Planungen von Mengen, bzw. von der Stadt Schallstadt.

Abb. 8-8: Lückenschluss Offnadingen-Mengen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)



8.2.2 (Rad-)Weg entlang Bienger Straße

Südlich von Offnadingen, zwischen der Einmündung B 3/ Bienger Straße und der Bahnbrücke, soll der straßenbegleitende Weg, der im Bestand sehr schmal und schlecht ausgebaut ist, zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgebaut werden. Die Breite soll auf 2,5 m erweitert werden und ein 1,75 m breiter Sicherheitsstreifen im südlichen Teil eingehalten werden (siehe **Abb. 8-10**).

Abb. 8-9: (Rad-)Weg entlang Bienger Str.



8.3 Radverkehrs-Maßnahmen Norsingen

8.3.1 Radverkehrsführung entlang B 3 in Norsingen

Die Radverkehrsführung entlang der B 3 in Norsingen erfolgt auf der westlichen Seite auf einem Geh- und Radweg, bzw. einem Gehweg mit „Rad frei“. Wie in Abschnitt 5.3.3.1 beschrieben, weist diese Führungsform insbesondere im nördlichen Teil von Norsingen durch die geringe Breite, die starke Längsneigung und die vielen Hauseinfahrten Probleme auf.

Um die mangelhafte Situation zu beheben, wurde untersucht, wie sich die Situation an der B3 in Norsingen verbessern lässt (siehe **Abb. 8-11**). Die B 3 ist innerhalb von Norsingen nicht breit genug für einen beidseitigen Schutzstreifen. Daher wurde als mögliche Lösung ein einseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Ostseite in Betracht gezogen.

Der Beginn des Schutzstreifens ist am westlichen Ortseingang auf Höhe der Straße Inneres Imlet. Der Schutzstreifen wird vom straßenbegleitenden Wirtschaftsweg durch eine Aufleitung auf die

Bundesstraße geführt. Der Schutzstreifen endet am östlichen Ortsausgang auf Höhe der Weinbergstraße und wird dort in den straßenbegleitenden Wirtschaftsweg ausgeleitet.

Damit der Schutzstreifen auch genutzt werden darf, ist es erforderlich, die Benutzungspflicht, die mit der Ausweisung als Geh- und Radweg im Bestand gilt, aufzuheben. Dazu wird der Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Osten zum Gehweg mit „Rad frei“ umgewidmet.

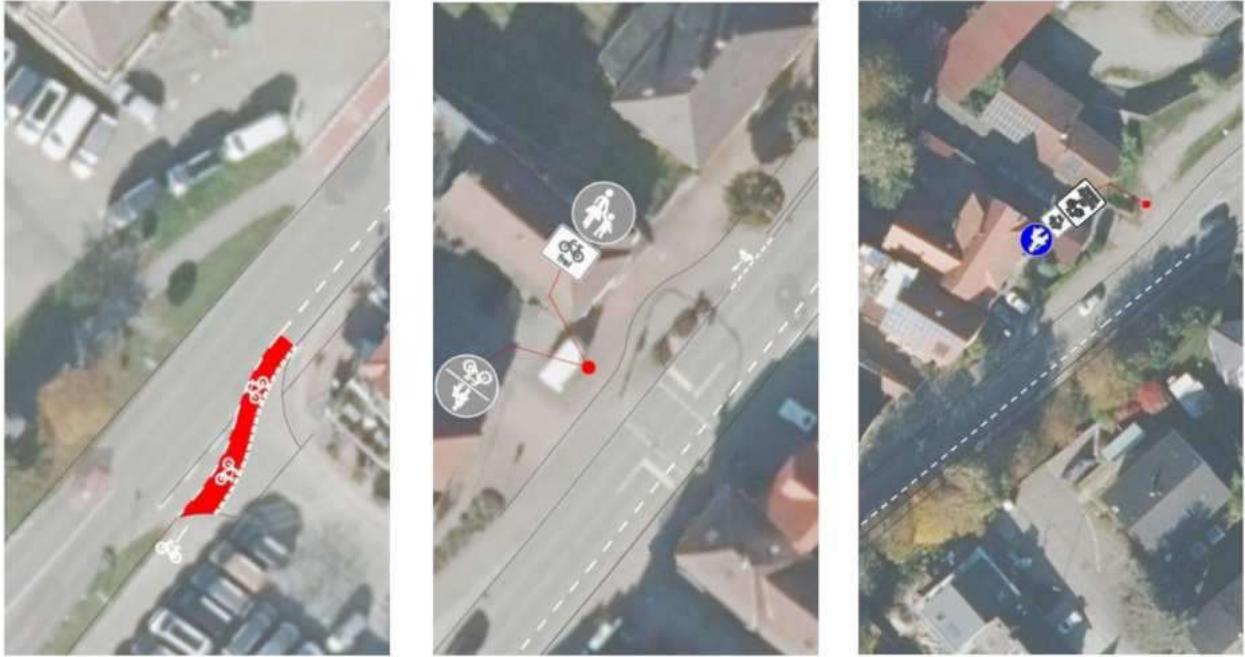
In Gegenrichtung, also in Richtung Westen, wird Radfahrern weiterhin im Seitenraum zugelassen. Um schnellere Radfahrer und E-Bikes darauf hinzuweisen, dass im Bereich Gehweg mit „Rad frei“ keine Benutzungspflicht herrscht und sie dazu zu motivieren, auf der Straße zu fahren, soll das Hinweisschild „Radfahrer auf der Fahrbahn erlaubt“ angebracht werden. In der Ortsmitte, bei der Fußgängerampel, beginnt der Geh- und Radweg und der Radverkehr wird dann wieder in den Seitenraum geleitet (siehe **Abb. 8-12**).

Normalerweise gilt es, asymmetrische Querschnittsaufteilungen wie diese, wenn möglich, zu vermeiden. Einseitige Schutzstreifen führen häufig dazu, dass der Radfahrer auf der Seite ohne Schutzstreifen stärker gefährdet ist als bei einer reinen Mischverkehrsführung. Da der Radverkehr auf der Seite ohne Schutzstreifen jedoch im Seitenraum geführt wird oder auf der Gefällestrecke die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs halten kann, ist von keinen nennenswerten Einschränkungen durch den einseitigen Schutzstreifen auszugehen.

Abb. 8-10: Maßnahmen entlang Ortsdurchfahrt B 3 Norsingen (Kartengrundlage: OpenStreetMap)



Abb. 8-11: Maßnahmen - Ausleitung, Aufleitung, Hinweisschild



8.3.2 (Rad-)Anbindung Engelhardhof

Eine weitere Maßnahme in Norsingen ist die Anbindung des Engelhardhofs an den straßenbegleitenden Geh- und Radweg der Kirchhofer Straße (K 4950). Dazu soll ein ca. 60 m langer straßenbegleitender Geh- und Radweg auf der Westseite der K 4950 bis zum Beginn des Geh- und Radwegs auf der Ostseite gezogen werden (siehe **Abb. 8-13**).

Die fehlende Verbindung wurde mehrmals in der Bürgerbeteiligung erwähnt und wurde daher aufgenommen. Für das Radwegekonzept ist diese Maßnahme allerdings nicht von sehr hoher Priorität und wird eher als langfristige Maßnahme vorgeschlagen.

Abb. 8-12: (Rad-)Anbindung Engelhardhof



8.4 Radverkehrs-Maßnahmen Scherzingen

8.4.1 Lückenschluss Radverkehrsführung entlang B 3 bei Scherzingen

Für den Lückenschluss der Radverbindung in Scherzingen besteht zum einen die Möglichkeit, den Gehweg entlang der B 3 durch das Zusatzzeichen „Rad frei“ (Z. 1022-10) zu öffnen (siehe **Abb. 8-14**). Allerdings sind die Anforderungen an die Breite eines Gehwegs mit „Radfahrer frei“ nicht gegeben und der Gehweg führt an einer Bushaltestelle vorbei, wodurch Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und dem Radverkehr entstehen könnten. Der Radweg müsste daher auch ausgebaut werden. Da Überlegungen bestehen, die Haltestelle aufzugeben, ist diese Maßnahme als langfristige Variante denkbar.

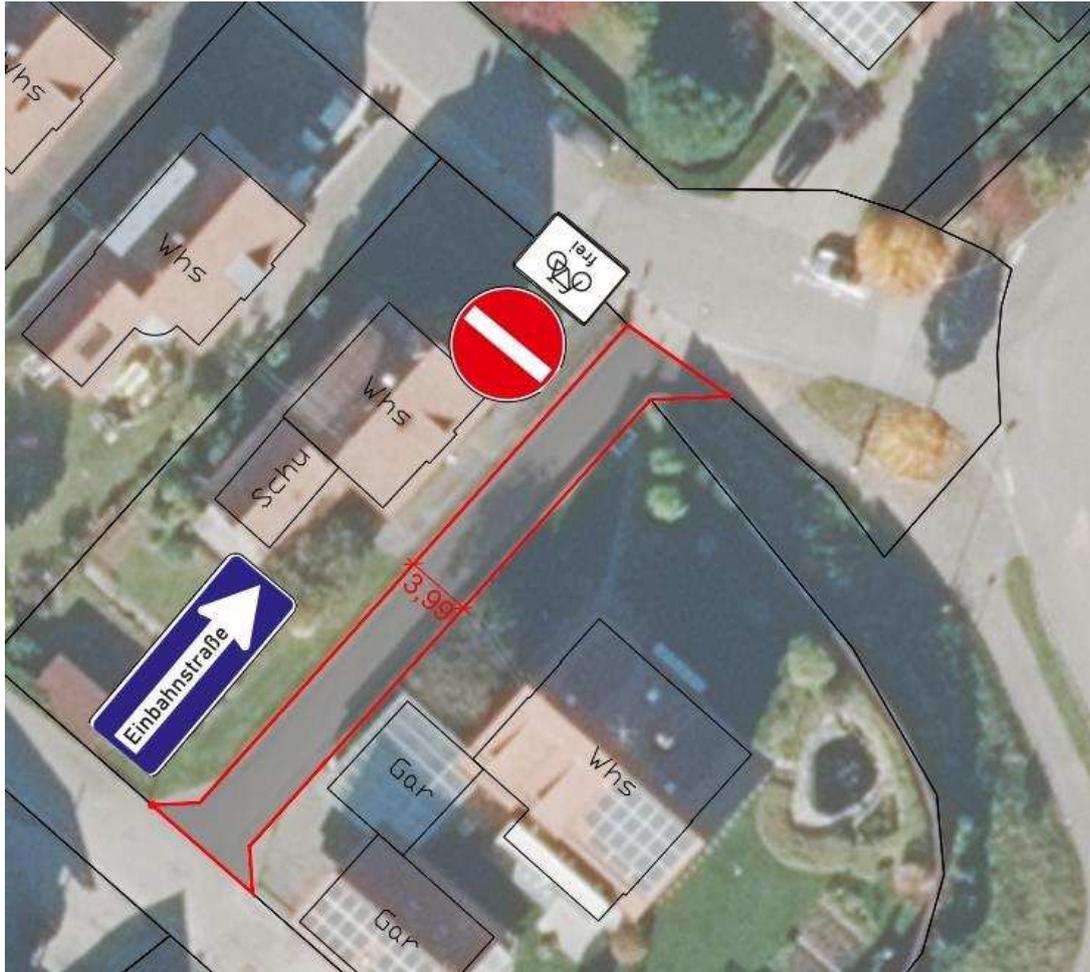
Alternativ kann eine Öffnung der Einbahnstraße Lindenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geprüft werden (siehe **Abb. 8-15**). Die Mindestbreite von 4,0 m wird gerade eingehalten. Nachteilig bei dieser Alternative ist, dass dort beide Seiten der Fahrbahn durch Grundstückseinfriedungen begrenzt sind und es keine Möglichkeit für den Radfahrer gibt, in den Seitenraum auszuweichen. Hinsichtlich der geringen Verkehrsmengen dort und der sehr kurzen Länge der Einbahnstraße, stellt dies allerdings kein großes Problem dar und es ist nicht von einer hohen Zahl von Konflikten auszugehen.

Diese Alternative ist außerdem weitaus kostengünstiger und mit geringerem Aufwand verbunden als der Ausbau des schmalen Gehwegs entlang der B 3.

Abb. 8-13: Ausbau Radverkehrsführung entlang B 3 bei Scherzungen



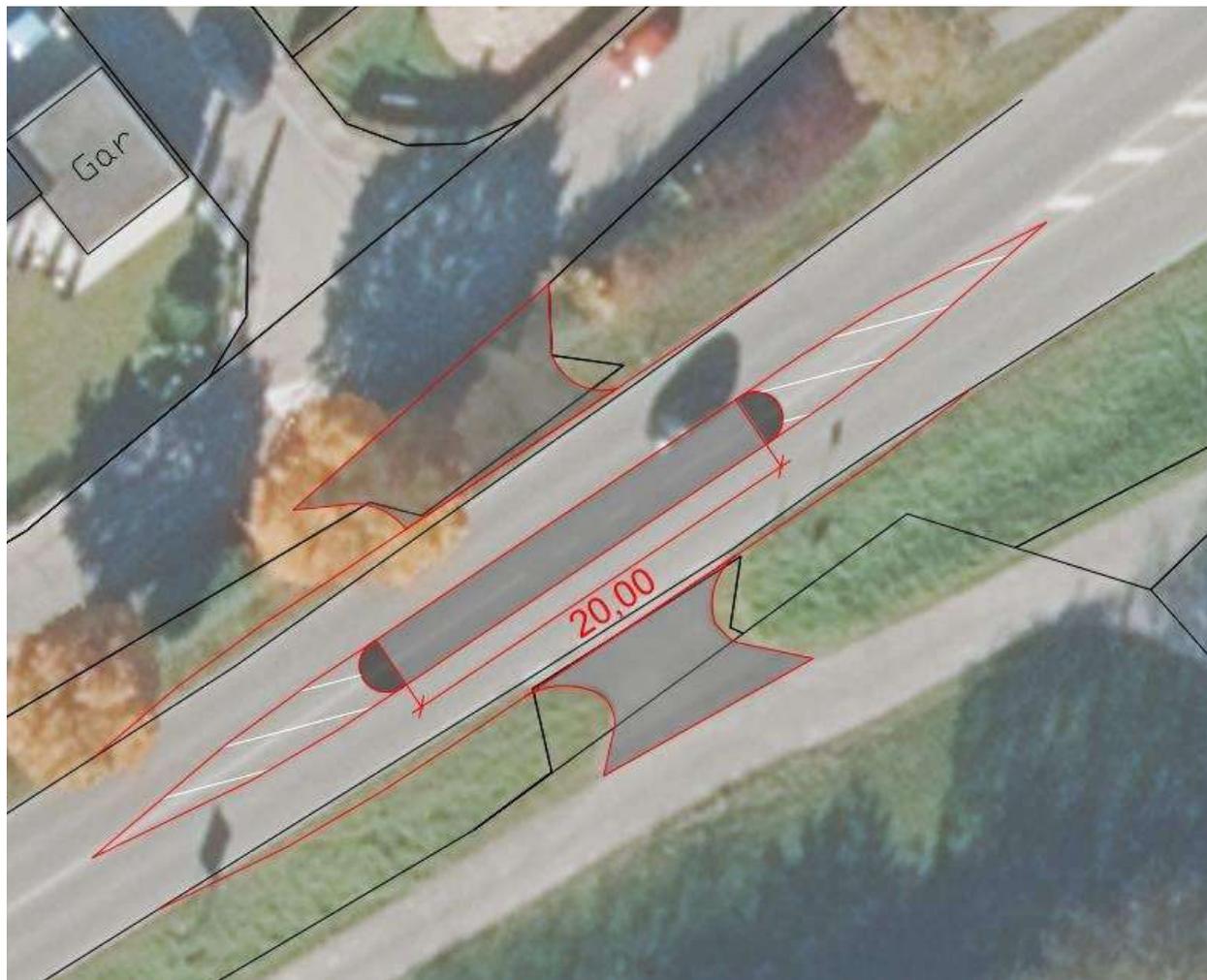
Abb. 8-14: Lindenstraße - Einbahnstraße „Rad frei“ in Gegenrichtung



8.4.2 Querungshilfe B 3 im Süden von Scherzingen

Damit der Radverkehr die Möglichkeit hat, im Süden von Scherzingen die B 3 zu queren, kann der bestehende Anschluss des Wirtschaftswegs an die B 3 als Querungsstelle für den Radverkehr ausgebaut werden (siehe **Abb. 8-16**). Dazu soll auf der gegenüberliegenden Seite ein Anschluss an die Straße Im Kleinfeldedele entstehen. Auf der B 3 soll eine Querungshilfe mit einem 20 m langem Aufstellbereich hergestellt werden, der es dem landwirtschaftlichen Verkehr erlaubt, dort ein-/abzubiegen. Aus verkehrlicher Sicht eignet sich diese Stelle deutlich besser zur Abwicklung des Radverkehrs von und nach Scherzingen und ist auch für ortsfremde Radfahrer leichter zu verstehen. Im Gegensatz zur nördlichen Querungsstelle ist dort bereits im Bestand die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert.

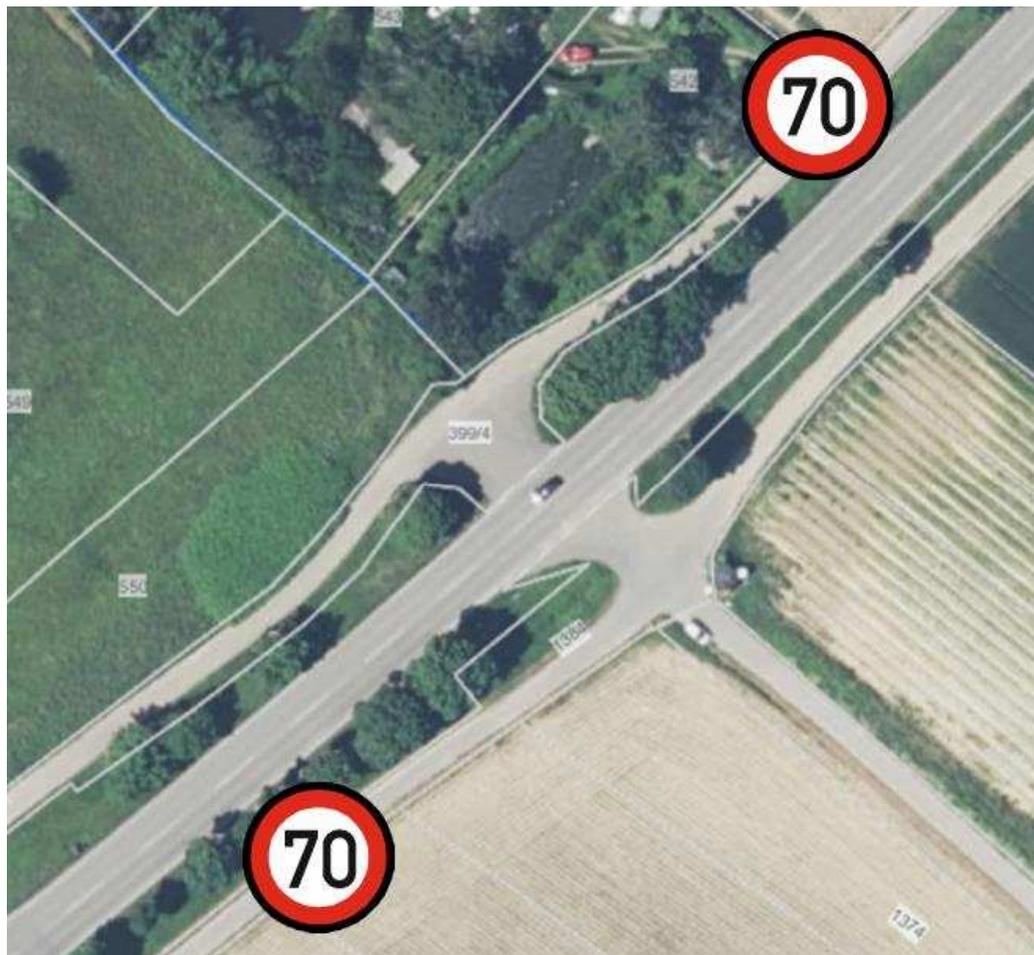
Abb. 8-15: Querungshilfe über B 3 im Süden von Scherzingen



8.4.3 Erweiterung Geschwindigkeitsbeschränkung auf B 3 nördlich von Scherzingen

Um die Querung der B 3 nördlich von Scherzingen sicherer zu gestalten, soll die im Bereich der Einmündung nach Scherzingen bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h erweitert werden, so dass sie ca. 100 m nördlich der Querungsstelle beginnt (siehe **Abb. 8-17**). Außerdem könnte erwogen werden, mit dem Gefahrenzeichen „Radfahrer“ VZ. 138-10 auf die Querungsstelle hinzuweisen.

Abb. 8-16: Geschwindigkeitsbeschränkung auf B 3 bei Querung nördlich von Scherzingen



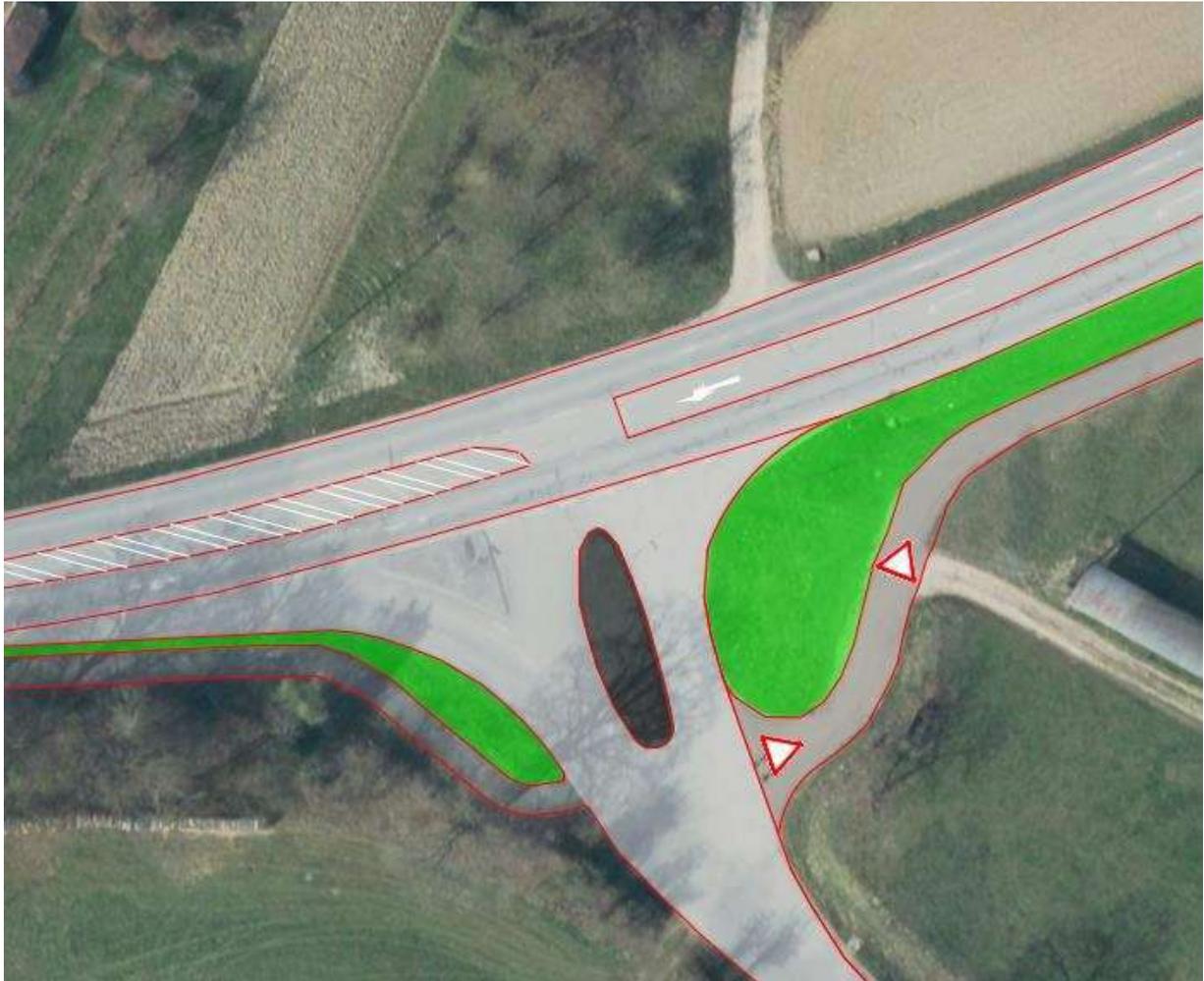
8.5 Radfreundliche Umgestaltung Knotenpunkte

8.5.1 Umgestaltung Einmündung L 122/ Schopbachgasse

Die Umgestaltung der Einmündung L 122/ Schopbachgasse soll in drei Stufen durchgeführt werden.

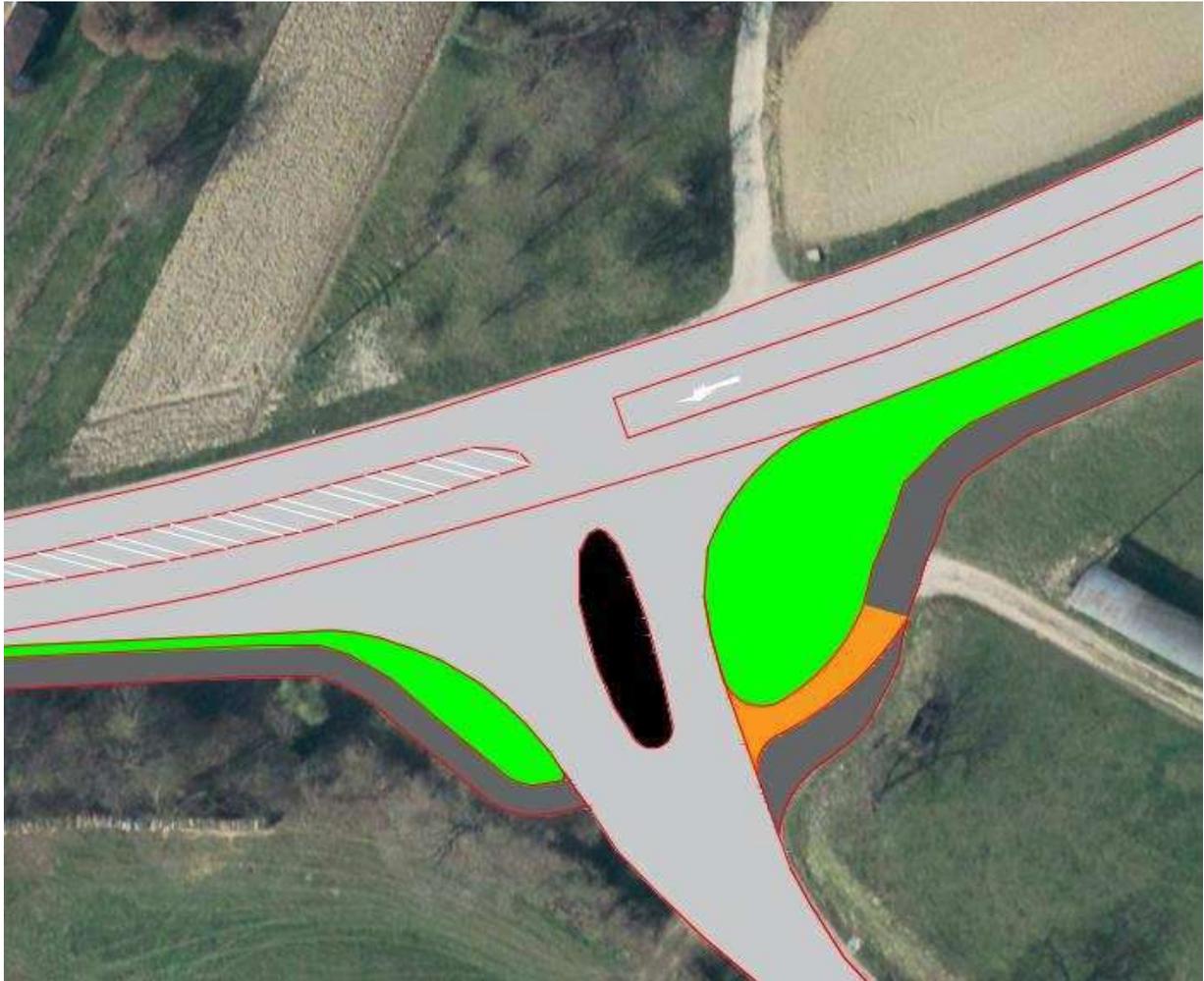
Im ersten Schritt sollen als kurzfristige Maßnahme zwei „Vorfahrt gewähren“-Schilder (VZ.205) vor der Querung auf dem östlichen Geh- und Radweg auf dem Boden markiert werden (siehe **Abb. 8-18**).

Abb. 8-17: L 122/ Schopbachgasse - Variante 1



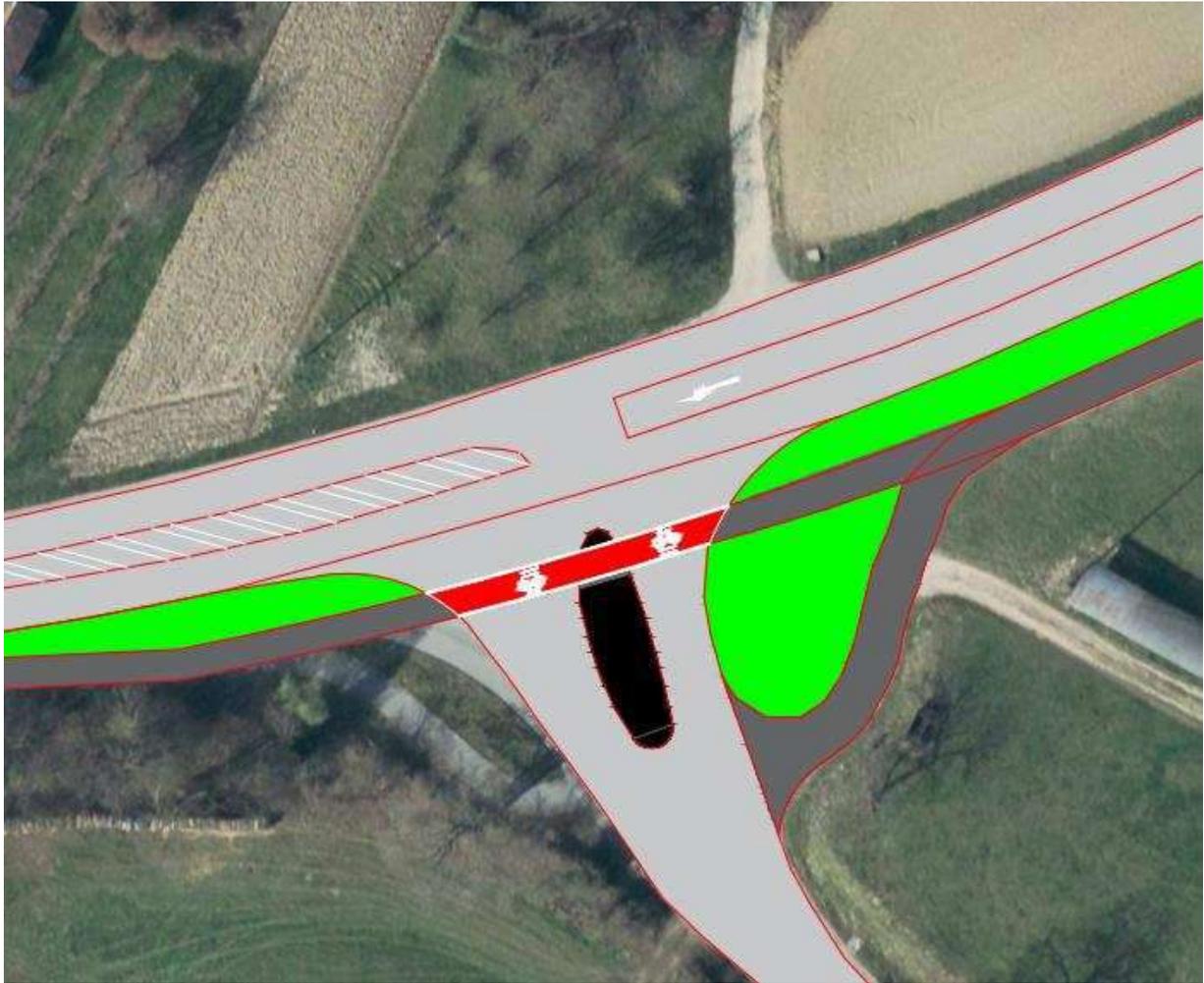
Anschließend soll im zweiten Schritt die östliche Ausfahrt des Geh- und Radwegs so umgestaltet werden, dass sich die beiden Seiten des Geh- und Radwegs geradlinig gegenüberliegen (siehe **Abb. 8-19**).

Abb. 8-18: L 122/ Schopbachgasse - Variante 2



Als langfristig angestrebte Lösung, die im Falle eines Umbaus der Einmündung umgesetzt werden kann, soll der Radverkehr bevorrechtigt über die Schopbachgasse geführt werden. Dazu soll der Geh- und Radweg auf 4 m an die Einmündung herangeführt, die Ausfahrt der Einmündung verschmälert und die Dreiecksinsel rückgebaut werden (siehe **Abb. 8-20**).

Abb. 8-19: L 122/ Schopbachgasse - Variante 3



8.5.2 Umgestaltung Einmündung B 3/ Offnadinger Straße

An der Einmündung B 3/ Offnadinger Straße wurde aufgrund der topographischen Einschränkungen die Radführung ein wenig anders gelöst. Anstatt für den Radverkehr einen festen Einbau als Querungshilfe zu schaffen, soll der Tropfen durch Markierungen verlängert werden, sodass genügend Platz für eine Aufstellfläche entsteht (siehe **Abb. 8-21**). Dies hat zudem den Vorteil, dass die markierte Aufstellfläche weiterhin von landwirtschaftlichen Fahrzeugen überfahren werden kann.

Abb. 8-20: Umgestaltung Einmündung B 3/ Offnadinger Str.



Was ist mit der Unterquerung der B3 bei der Möhlinbrücke?

8.6 Kommunikation

8.6.1 Aktionstage

Aktionstage für den Radverkehr wie z.B. ein Radlerfrühstück (einzelne Tage, an denen auf den Hauptradrouten ein kostenloses Frühstück verteilt wird), kostenlose Radservicetage oder Infotage (Erklärung der Technik am Fahrrad) fördern die Motivation und das Interesse am Radverkehr.

8.6.2 Verkehrserziehung & Weiterbildung

Die klassische Verkehrserziehung (Radführerschein an Grundschulen) bildet nur einen Grundstein für den Radverkehr. Darauf aufbauende Maßnahmen z.B. in weiterführenden Schulen stellen einen Aspekt dar. Zudem hat sich der Radverkehr in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Es gibt neue Formen in der Radinfrastruktur, deren Anwendung und Bedeutung verdeutlicht werden kann.

Für ältere Menschen, insbesondere Umsteiger vom Kfz auf das Rad, stellen Schulungen ein wichtiges Hilfsmittel zur Orientierung im Straßenverkehr innerhalb des NIV dar. Auch dort besteht Bedarf im Blick auf neue Regelungen und Infrastrukturen.

8.6.3 Zusammenarbeit ADFC/VCD

Eine Zusammenarbeit mit den örtlichen Verbänden kann in vielen Bereichen des Radverkehrs gesucht werden. Dabei stellen die beiden oben genannten Punkte gute Möglichkeiten der Zusammenarbeit dar. Des Weiteren können Kommunen von dem Fachwissen und den vorhandenen Strukturen der Verbände profitieren.

8.7 Information

8.7.1 Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen einer guten Öffentlichkeitsarbeit bezüglich des Radverkehrs sind verschiedene Dinge zu berücksichtigen. Durch eine nachvollziehbare Systematik (z.B. Jahresprogramm) und Kontinuität (regelmäßige Informationen) soll dem externen Betrachter eine Nachvollziehbarkeit ermöglicht werden. Dabei sollen Aktionen und Medien vielseitig genutzt werden. So sind Aktionstage für unterschiedliche Alters -und Zielgruppen unter Einbindung der örtlichen Vereine und Organisationen immer öffentlichkeitswirksam. Auch die Nutzung der verfügbaren Medien ist zur Förderung des Radverkehrs empfehlenswert. Dabei dürfen jedoch keine unrealistischen Erwartungen gegenüber dem Bürger geweckt werden.

Generell bestehen viele Möglichkeiten den Radverkehr in diesem Bezug zu fördern:

- Radschulwegepläne
- Eintragungen der Radwege in den Stadtplan/Verweis Tourismus Gastronomie
- Informationen zu Radwegen/Routen/Abstellanlagen auf der Homepage der Gemeinde
- Vorbildcharakter der Gemeindeverwaltung, wenn sie mit dem Rad oder E-Bike fährt.

9 Umsetzung und Priorisierung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vielzahl an kleinen und großen Bausteinen zur Erreichung der Planungsziele dar. Die Umsetzung des vorgestellten Maßnahmenpakts erfordert daher eine gewisse Strukturierung.

In Abhängigkeit der Zuständigkeiten, der jeweiligen Kosten sowie der Priorität der Maßnahmen muss eine ungefähre Reihenfolge der Realisierung abgeleitet werden.

Die tatsächliche Umsetzung hängt auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und muss letztlich vom Gemeinderat entschieden werden.

In Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung und dem Gemeinderat wird die in **Anlage 5** enthaltene Maßnahmenliste vorgeschlagen.

10 Controllingkonzept

Das Radverkehrskonzept stellt letztlich eine Art roter Faden zur verkehrlichen Optimierung des Radverkehrssystems der Gemeinde Ehrenkirchen dar. Ein Controlling-System dient der regelmäßigen Überprüfung dieser Fortschritte bei der Umsetzung.

Hier bietet es sich an, alle zwei bis drei Jahre einen Maßnahmenbericht zur Information des Gemeinderates und der Öffentlichkeit zu erstellen, der eine Übersicht zum Stand der umgesetzten Maßnahmen, der durchgeführten Aktivitäten und der gewonnenen Erkenntnisse bietet.

11 Zusammenfassung

Zur zielgerichteten und strukturierten Verbesserung des Radverkehrssystems wurde ein Radverkehrskonzept für Ehrenkirchen und die angrenzenden Ortsteile erstellt.

In Anlehnung an die klassischen Planungsabläufe im Verkehrswesen erfolgte auch die Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Wesentlichen in drei großen Schritten: Bestandsanalyse, Planungszieldiskussion und Maßnahmenentwicklung.

Das Radverkehrskonzept stellt eine Leitlinie und eine Art „roter Faden“ für die verkehrliche Optimierung des Radverkehrssystems in den nächsten Jahren dar. Mit den erarbeiteten Maßnahmen sollen die festgelegten Planungsziele erreicht werden.

Die Inhalte und Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes wurden hierbei mit der Verwaltung, dem Gemeinderat und der Verkehrsbehörde abgestimmt.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde der Radverkehr hinsichtlich des vorhandenen Angebots ortsteilfein untersucht und nach den fachlichen Richtlinien und Vorgaben bewertet.

Die Schwachpunkte im Bestand wurden in einem Bestands- und Mängelplan dargestellt. Hierbei können im Wesentlichen genannt werden:

- Belastungen/ Führung Rad in Ortsdurchfahrt Ehrenkirchen
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten an außerörtlichen Strecken mit Mischnutzung
- Keine richtlinienkonforme Radverkehrsführung auf B 3 im nördlichen Teil von Norsingen
- Fehlende/ unzureichende Querungen außerorts (z.B. Kreisverkehr L 122/ Offnadinger Straße)

Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurden für den Kernort und die jeweiligen Ortsteile eine Reihe von Maßnahmen erarbeitet, um die beschriebenen Zielvorstellungen zu erreichen. Dabei wurden stets die Wechselwirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Diese Maßnahmen sowie weitere Punkte wurden mit der Verwaltung und den Gemeinderäten diskutiert, abgestimmt und ergänzt.

Zu den Maßnahmen zählen z.B.:

- die Radhaupttroute durch den Kernort Ehrenkirchen als Alternative zu der stark befahrenen Ortsdurchfahrt L 122,
- die Umgestaltung der Kreuzung Wentzinger Str./ Hofenstr.
- die Verbesserung der Querungshilfe am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str.
- die angepasste Radverkehrsführung entlang der B 3 in Norsingen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen eine Vielzahl an kleinen und großen Bausteinen zur Erreichung der genannten Planungsziele dar. Die Umsetzung des vorgestellten Maßnahmenpaktes sollte daher nach einer gewissen Struktur erfolgen. In Abhängigkeit der Zuständigkeiten, der jeweiligen Kosten sowie der Priorität der Maßnahmen wurde daher eine ungefähre Reihenfolge der Realisierung abgeleitet. Die tatsächliche Umsetzung hängt vielfach auch mit der Finanzierbarkeit bzw. Mittelbereitstellung zusammen und ist letztlich vom Gemeinderat zu entscheiden.

Mit dem vorgestellten Radverkehrskonzept ist die Gemeinde Ehrenkirchen bestens gerüstet, um die verkehrlichen Herausforderungen der kommenden Jahre zu meistern.



Anlage 1

Bestandsanalyse



Anlage 1.1

Bestandsplan



Anlage 1.2

Unfallkarte

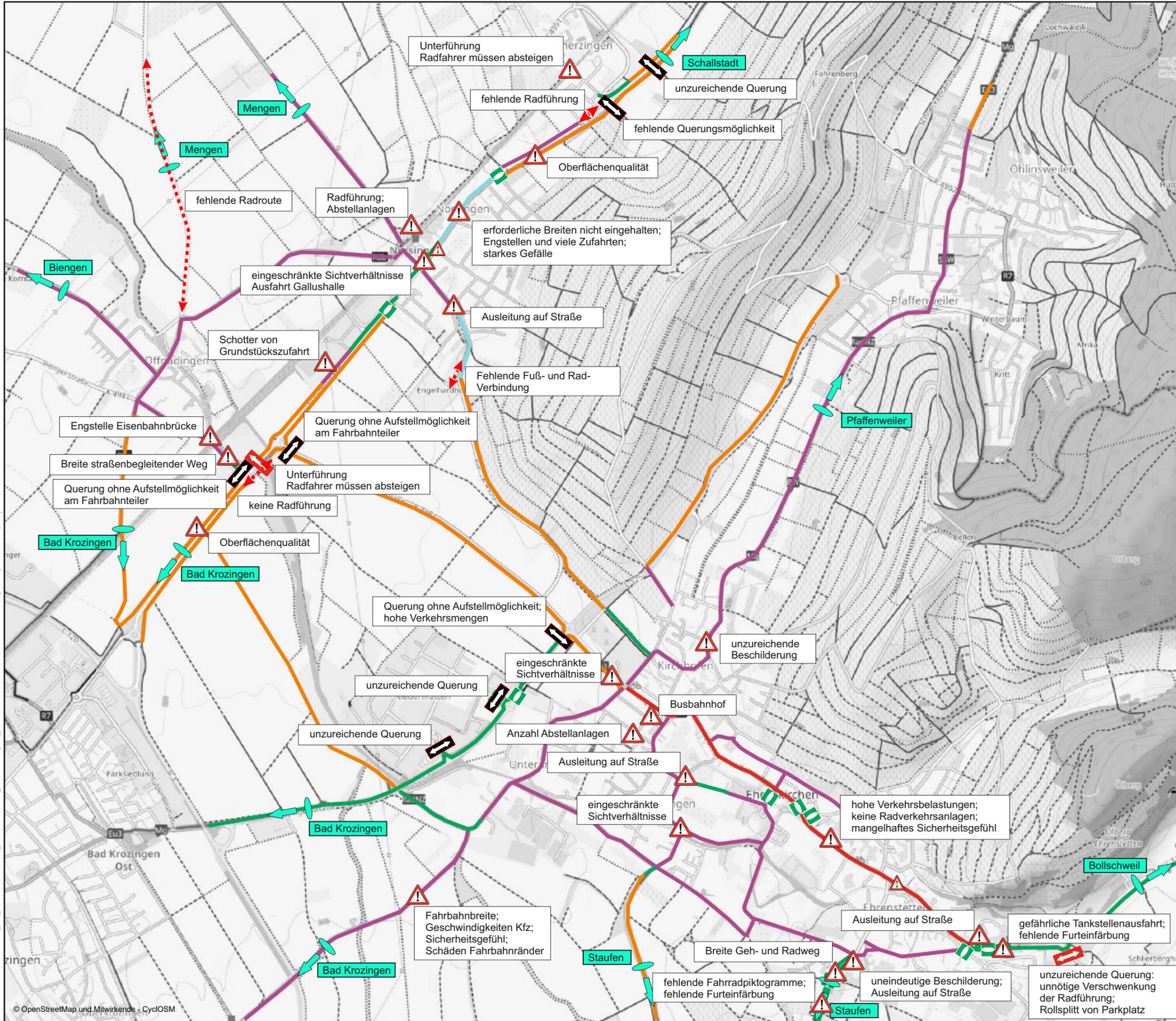


Anlage 1.3

Bestands- und Mängelanalyse

Legende

-  Gemeinsamer Geh-/Radweg
-  Gehweg mit Radfahrer frei
-  Wirtschaftsweg
-  Radfahrerführung auf schwächer befahrener Straße
-  Radfahrerführung auf stark befahrener Straße
-  Querungshilfe
-  Schnittstelle überörtliches Netz
-  fehlende oder unzureichende Querung bzw. Verknüpfung
-  fehlende Radroute
-  Gefahren-/Engstelle



| | |
|--|----------------------|
| Auftraggeber:  Gemeinde Ehrenkirchen | |
| Projektbez.: Radwegekonzept Ehrenkirchen | |
| Planbez.: Bestands- und Mängelanalyse Radverkehr Ehrenkirchen | |
| Proj.-Nr.: 612-2492 | Anlage 1.3 |
| Datum: 10/2023 | |
| Maßstab: | |

P:\612\2492-2492-2492_RK_Ehrenkirchen\500_Planung\520_Bearbeitung\02_Bestandsaufnahme\Bestands- und Mängelanalyse-211105-jwal.pdf



Anlage 2

Wunschliniennetz Radverkehr

Legende

- Quell-/ Ziel-Relationen
- Wohngebiet
- öffentliche Einrichtung
- ▲ Schule
- ▲ Kindertagesstätte
- Sportstätte/Freizeitanlage
- ◆ Versorgung
- Gewerbe



Auftraggeber:



Projektbez.:

Radwegekonzept
Ehrenkirchen

Planbez.:

Wunschliniennetz
Radverkehr

Proj.-Nr.:

612-2492

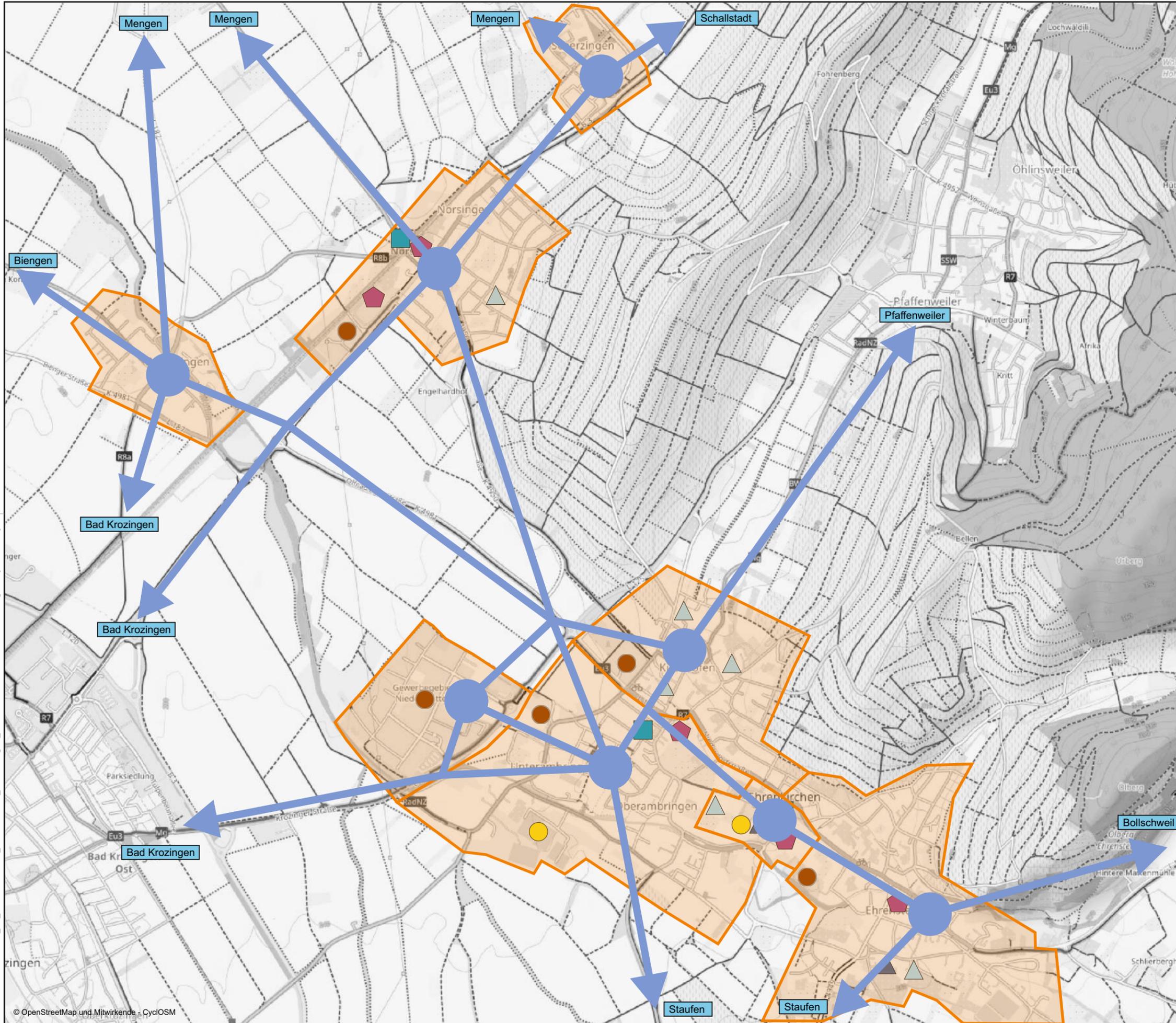
Anlage

Datum:

10/2023

Maßstab:

2





Anlage 3

Bürgerrückmeldungen

| | | |
|------|--|----|
| A | BÜRGERBETEILIGUNG 1 - MÄNGEL UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE | 2 |
| A.1 | Bürger/in 1 | 2 |
| A.2 | Bürger/in 2 | 3 |
| A.3 | Bürger/in 3 | 4 |
| A.4 | Bürger 4 | 6 |
| A.5 | Bürger 5 | 7 |
| A.6 | Bürger 6 | 7 |
| A.7 | Bürger 7 | 8 |
| A.8 | Bürger 8 | 10 |
| A.9 | Bürger 9 | 10 |
| A.10 | Bürger 10 | 11 |
| A.11 | Bürger 11 | 12 |
| A.12 | Bürger 12 | 12 |
| A.13 | Bürger 13 | 13 |
| A.14 | Bürger 14 | 14 |
| A.15 | Bürger 15 | 15 |
| A.16 | Bürger 16 | 15 |
| A.17 | Bürger 17 | 15 |
| B | BÜRGERBETEILIGUNG 2 - MAßNAHMENVORSCHLÄGE | 17 |
| B.18 | Bürger 18 | 17 |
| B.19 | Bürger 19 | 18 |
| B.20 | Bürger 20 | 19 |
| B.21 | Bürger 21 | 21 |
| B.22 | Bürger 22 | 21 |
| B.23 | Bürger 23 | 22 |
| B.24 | Bürger 24 | 23 |
| B.25 | Bürger 25 | 24 |
| B.26 | Bürger 26 | 24 |
| B.27 | Bürger 27 | 24 |
| B.28 | Bürger 28 | 25 |

A BÜRGERBETEILIGUNG 1 - MÄNGEL UND MAßNAHMENVORSCHLÄGE

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------|---|--|
| A.1 Bürger/in 1 | | |
| A.1.1 | An der Abzweigung zum Kohlerhof [Eimündung L 122/ Schopbachgasse] am östlichen Ortseingang [von Ehrenstetten] werden Radfahrer, die in Richtung Freiburg fahren, durch die Vorfahrtsregelung wie auch eine Verschwenkung ausgebremst, während motorisierte Verkehrsteilnehmer direkt und mit Vorfahrt geradeaus fahren können. | Wird in das Radwegekonzept aufgenommen. Wegen der Dreiecksinsel darf der Radverkehr aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht näher an den Knotenpunkt herangeführt werden. Im Radwegekonzept wird ein Rückbau der Dreiecksinsel und Heranführung des straßenbegleitenden Wegs als langfristige Maßnahme vorgesehen. |
| A.1.2 | Zu erwähnen wäre hier auch die private Aufforderung der Firma Gutmann an Radfahrer, langsam zu fahren - was auf mich wirkt, als wolle man die Vorfahrt des Radweges dort nicht akzeptieren. Der motorisierte Verkehr jedenfalls wird dort nicht eigens zum Abbremsen aufgefordert. | Wird in das Radwegekonzept aufgenommen. Durch Markierungen im Bereich der Ein-/Ausfahrten der Tankstelle Gutmann soll dazu beigetragen werden, dass die Vorfahrt der Radfahrer durch die Autofahrer besser wahrgenommen wird. |
| A.1.3 | An den Kreisverkehren an der L 125 [KVP: L 125/Offnadinger Str.; KVP: L 125/ Gewerbestraße] werden Radfahrer um die Vorteile gebracht, die diese an sich bieten. Radfahrer müssen nach wie vor im klassischen Kreuzungsverkehr die Autofahrbahnen queren, was sowohl gefährlicher als auch mit potentiell längeren Wartezeiten verbunden ist. | Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert und eine Maßnahme vorgeschlagen. Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Radschnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. geplant. [Annahme: Vorteile des Radverkehrs = Bevorrechtigung des Radverkehrs] Aus verkehrsrechtlichen Gründen ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an einem außerörtlichen Kreisverkehr nicht möglich. |
| A.1.4 | Für die Einfahrt in das Gewerbegebiet (Niedermattenstraße) gilt das gleiche wie für die Abzweigung Kohlerhof. Ich kann mich an Zeiten erinnern, als die Radspur (mehr oder weniger) direkt parallel zu den Autospuren weiter in Richtung Bad Krozingen führte. Zu der zweifelsohne an solchen Stellen bestehenden Gefahr für Radfahrer ist festzuhalten, dass diese vom motorisierten Verkehr ausgeht, nicht von den Radfahrern. Gelöst wird das Problem aber zulasten letzterer, während ersterer quasi noch mit der Vorfahrt belohnt wird. | Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert. Die Eimündung liegt auf Trasse des Radschnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs geplant. In der Präsentation, die im GR vorgestellt wurde, ist eine mögliche Gestaltung als Entwurf beigefügt. |
| A.1.5 | In Norsingen wird der von Osten kommende Radverkehr in der Kirchhofener Straße durch eine Verschwenkung und die Vorfahrtsregelung ausgebremst, im Gegensatz zum motorisierten Verkehr. | Wird als Mangel in das Radverkehrskonzept aufgenommen. Es ist allerdings abzuwägen, ob eine Bevorrechtigung bei der Bergabfahrt eine gefährlichere Situation schaffen würde, da der Radverkehr dann ungebremst auf die Kirchhofener Straße auffahren könnte. |
| A.1.6 | Zu nennen wäre ferner die Radwegführung an der Abzweigung der Marktstraße von der L 125, | Grundsätzlich ein guter Hinweis. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs würde allerdings auch den Umbau des Knotenpunkts erfordern. Aufgrund der |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------|--|--|
| | | Rückstufung der L 125 wurde diese Maßnahme nicht priorisiert, kann allerdings ggf. bei einer Fortschreibung des Radwegekonzepts aufgenommen werden. |
| A.1.7 | sowie der teilweise doch sehr schmale Radweg entlang der Markstraße in Richtung Friedhof Ehrenstetten. | Wird in das Radwegekonzept aufgenommen |
| A.1.8 | Und die Zufahrt zum Weingut Herbster an der Krozinger Straße. | An dieser Stelle gibt es Überlegungen des Landes Umbaumaßnahmen vorzunehmen. |
| A.2 Bürger/in 2 | | |
| A.2.1 | Bekannte gefahrene aktuelle und vergangene Zielorte im Rahmen der Arbeit/Schule Bahnhof Bad Krozingen (selbst) Bahnhof Norsingen (selbst) Kindergrippe Marienheim (A. Linsenmeier) Freiburg | Wird im Radwegekonzept berücksichtigt. |
| A.2.2 | Bekannte Relationen Freizeit/Einkaufen: Rewe Norsingen Einkaufsläden Bad Krozingen Halle/Rathaus Ehrenkirchen Weinfeste/Hocks Mengen, Biengen, Kirchhofen, Ehrenstetten, Staufen, Pfaffenweiler Pizzeria/Eisdiele Ehrenstetten | Wird im Radwegekonzept berücksichtigt. |
| A.2.3 | Norsingen – Weg hinter der Bahn statt B3: Radfahrer kommen von: (1) Offnadingen (Friedhofsstraße) (2) Bad Krozingen (Sportplatz) Wollen nach: (3) Scherzingen rechts B3 Alternativen: B3 vs. „hinter der Bahn“; B3 könnte somit vermieden werden | Wurde im Zuge des Radwegekonzept erwogen; allerdings als zu umwegig befunden. Lösung FWT: Trennung des Radverkehrs durch Asymmetrische Querschnittsaufteilung (einseitiger Schutzstreifen östlich/ Gehweg mit Rad frei - ohne Benutzungspflicht westlich) |
| A.2.4 | Staufen – kürzere Alternativen? Routenplaner: Weg westl. Neumagen (rot) 8,89 km 108m+ 42m- Weg östl Bahn Feldwege (blau) 7,67 km 77m+ 11m- Weg über R6 (gelb) 9,17 km 89m+ 23m- | Das Radwegekonzept hat keinen Einfluss auf die im Radroutenplaner BW hinterlegten Routen. Hinweise zur Verbesserung des Radroutenplaner BW können auf deren Webseite eingereicht werden. GoogleMaps schlägt korrekte Route vor. |
| A.2.5 | Rathaus Ehrenkirchen Routenplaner schlägt Weg über Herrenstraße vor. Kenne niemanden, der so | Das Radwegekonzept hat keinen Einfluss auf die im Radroutenplaner BW hinterlegten Routen. Hinweise zur Verbesserung des Radroutenplaner BW können auf deren Webseite eingereicht werden. |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------|--|---|
| | fährt. Scheint ein Fehler im Routenplaner (www.radroutenplaner-bw.de) zu sein. (Prälat-Stiefvater Weg wird nicht verwendet) | GoogleMaps schlägt korrekte Route vor. |
| A.2.6 | <p>Raiffeisenstraße – Prälat Stiefvaterweg</p> <p>Problemstellen</p> <p>(1) Übergang von Offnadinger Straße in die Raiffeisenstraße</p> <p>(2) Busbahnhof</p> <p>(3) Staufener Straße Entlang und Einfädung in Prälat Stiefvater Weg</p> | <p>zu 1) Maßnahme wird im Radwegekonzept geprüft.</p> <p>zu 2) Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert; zufriedenstellende Lösung schwierig, daher wird Radvorrangroute durch Hans-Scherlin-Str. vorgeschlagen.</p> <p>zu 3) Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert; Maßnahme wird bereits von einem anderen Büro durchgeführt</p> |
| A.2.7 | <p>Probleme Auto - Fahrräder</p> <p>Problemstrecken:</p> <p>(1) K4981 Richtung Biengen</p> <p>(2) L 187 Richtung Mengen (Ortsausgang)</p> <p>(3) L 187 Richtung Mengen (weiterer Verlauf)</p> | <p>zu 1) Grundsätzlich ein guter Vorschlag. Die K 4981 ist jedoch nicht Teil der Radführung und wichtige überörtlicher Route. U.u. wäre eine solche Maßnahme bei einer Fortschreibung des Radwegekonzepts zu berücksichtigen. Die offizielle Radführung zwischen Offnadingen und Biengen verläuft über die Belzgasse/ Hinter den Hofen.</p> <p>zu 2) / zu 3) Maßnahme wurde als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert; Planungen für eine Radverkehrsverbindung zwischen Offnadingen und Mengen werden bereits von anderer Stelle durchgeführt.</p> |
| A.3 Bürger/in 3 | | |
| A.3.1 | <p>Grundsätzlich habe ich mich spontan gefragt, wo es innerhalb des Ortes Kirchhofen und Ehrenstetten (kann ich nur beurteilen) überhaupt offizielle Radwege gibt (sicherlich gibt es welche), aber mir sind absolut keine eingefallen.</p> <p>Eigentlich sind mir immer nur die Radwege eingefallen, die aus dem Ort herausführen z.B. in Richtung Staufen.</p> | <p>Die bestehenden Führungsformen des Radverkehrs können im Bestandsplan, der der Bürgerbeteiligung beilag, eingesehen werden.</p> <p>Führung im Mischverkehr innerorts nicht unüblich, insbesondere wenn zulässige Höchstgeschwindigkeit fast durchgängig bei 30 km/h liegt.</p> <p>Der Mischverkehr ist laut den Regelwerken die geeignete Führungsform bei 30 km/h und unter einer Belastung von 800 Kfz/h, was innerhalb von Ehrenkirchen fast überall der Fall ist.</p> |
| A.3.2 | <p>Ein weiteres wichtiges Thema ist die Radweganbindung an alle Kindertages- Schul- und Sportstätten speziell für Kinder, dies scheint leider nicht im Scope zu sein. Beispiele: Grundschule Ehrenstetten und Kirchhofen, Marienheim, Fußballplatz Ehrenkirchen etc.</p> | <p>Quell- und Zielbeziehungen von wichtigen Zielen wurden im Zuge des Radwegekonzepts geprüft.</p> <p>Ein Radschulwegeplan für die zwei Schulen im Kernort wurde bereits in einem früheren Projekt erstellt.</p> <p>Sowohl die Grundschule Ehrenstetten als auch Schule Kirchhofen kann über die geplante Radhauptachse erreicht werden.</p> <p>Der Fußballplatz kann größtenteils über Radhauptachse erreicht werden; die restliche Strecke liegt in Tempo 30-Zone und kann daher gut im Mischverkehr befahren werden.</p> <p>Das Marienheim liegt in einer Nebenstraße in einer Tempo 30-Zone, es sind daher keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen notwendig, zumal Kinder in diesem Alter normalerweise nicht Rad fahren.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|--------|--|---|
| A.3.3 | <p>Wo fühle ich mich nicht wohl als Radfahrer:</p> <p>- Einfahrt und Ausfahrt Ehrenstetten in/aus Richtung Staufen —> gefährliche Querung am Friedhof, Übergang in Richtung Breil Über die Insel sehr gefährlich da Autos oft zu schnell, zusätzlich Fahrradweg zu schmal hinsichtlich angrenzender privater Häuser mit Ein- und Ausfahrten —> Zebrastreifen Markts. Übergänge in alle Richtungen gefährlich</p> | <p>Querung Friedhof wurde bereits als Mangel in das Radwegekonzept aufgenommen;</p> <p>Breite Geh- und Radweg Markstraße wird als Mangel in das Radwegekonzept aufgenommen;</p> |
| A.3.4 | <p>- Rewe Ein- und Ausfahrt sehr gefährlich da teilweise unübersichtlich mit anliegenden Parkplätzen an der Straße —> hier wurde ich schon fast mehrfach auf die Motorhaube genommen</p> | <p>Wird in das Radwegekonzept aufgenommen. Die Senkrechtparkplätze am REWE befinden sich in privater Hand und können nicht Rückgebaut werden.</p> <p>Im Zuge der Radhaupttroute durch Ehrenkirchen besteht der Vorschlag den Radverkehr an der Kirchberghalle vorbeizuleiten.</p> |
| A.3.5 | <p>- Kirchhofen Schule kein durchgehender Rad oder Gehweg</p> | <p>Mit der geplanten Radhaupttroute sollen unter anderem auch die Wege zur/von der Schule für den Radverkehr verbessert werden.</p> |
| A.3.6 | <p>- Grundsätzlich das Thema Rad und Fußwege Markierungen hinsichtlich Kinder im Straßenverkehr —> meine Kinder wissen am Beispiel Kreuzung Marktstr./Im Breil nie genau wie sie idealerweise diese Kreuzung gefahrenfrei überqueren</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| A.3.7 | <p>(gleiches gilt auch für Rewe —> kommend von Im Breil)</p> | <p>[Annahme: gemeint ist Einmündung Albertstr./Jengerstr./ Im Breil]</p> <p>Wird bereits im Radwegekonzept berücksichtigt</p> <p>[Wenn tatsächlich REWE gemeint ist:]</p> <p>normale Ausfahrt - Verkehr auf der Straße, bzw. Gehweg ist gegenüber den vom Parkplatz ausfahrenden Fahrzeugen bevorrechtigt</p> |
| A.3.8 | <p>- Radweg Ausgang Kirchhofen Krozingerstr. Radweg nur einseitig und Auf-/Abfahrt gefährlich</p> | <p>Die Radführung dort ist Teil eines überörtlichen Radwegs und es bestehen bereits Überlegungen vom Land BW dort eine Querungshilfe einzurichten.</p> |
| A.3.9 | <p>- Kreuzung Wentzingerstr. / Hofenstr. / Schwarzwaldstraße. Sehr unübersichtlich und Übergang/Ausleitung (kommend aus Bollschweil) in den Gegenverkehr Hofenstr. Schwarzwaldstr.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Maßnahmen werden geprüft</p> |
| A.3.10 | <p>—> zusätzliche Gefahr mit Tankstelle Gutmann und kreuzendem Radweg</p> | <p>Wird in das Radwegekonzept aufgenommen.</p> <p>Es wird vorgeschlagen die Bevorrechtigung des Radverkehrs durch eine Roteinfärbung der Ausfahrt zu verdeutlichen.</p> |
| A.3.11 | <p>- Übergänge Fuß/Radweg altes Rathaus Ehrenstetten (Marktstr. bei Heitzmann) sehr eng und unübersichtlich auch hier speziell mit Kindern extrem gefährlich</p> | <p>Es gibt dort keine separate Radführung. Es wurde im Zuge des Radwegekonzepts geprüft, ob dort Radführungsformen mögliche sind, was allerdings nicht der Fall war.</p> <p>Die Führung im Bestand ist im Mischverkehr.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------|---|--|
| A.3.12 | - Fahrbahnüberquerungen generell schlecht oder nicht markiert gilt im gesamten Ort | Fehlende Markierungen an bevorrechtigten Radverkehrsfurten wurde bereits als Mangel in das Radwegekonzept aufgenommen; Es werden verschiedene Maßnahmen geprüft. |
| A.3.13 | - Fahrbahn für Fahrräder in rot markieren zumindest in gefährlicheren, mit Autos geteilter Fahrbahn, Stellen | Für einen durchgehenden Radfahrstreifen sind die Straßen in Ehrenkirchen zu eng und "Rot-Markierungen" im Längsverkehr sind, ohne eine separate Radführung zu haben verkehrsrechtlich nicht zulässig. |
| A.3.14 | - Ausfahrt Gebrüder-Dorner-Str. Auf Professor Waldvogelstr.: Straße zu eng und Autos schneiden immer Kurve und dann Ausfahrt Professor-Waldvogelstr. (Autos parken auf Gehweg) auf Marktstr.: Autos schneiden Kurve (Kinder müssen auf der Straße fahren bzw. erst Pof.Waldv.Str. kreuzen um Richtung Insel auf der Marktstr. zu gelangen → Schulweg) | Auf einer Wohnstraße ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr i.d.R. durchaus vertretbar. Gehwegparken durch Gemeindevollzugsdienst kontrollieren lassen. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs über Marktstraße entlang der vorgeschlagenen Radhauptachse wurde vom GR abgelehnt. |
| A.3.15 | Wo fühle ich mich wohl: - zwischen den Reben (Landforstwirtschaftliche Wege) → Achtung selten Traktoren etc. die nicht zwingend mit Rad Verkehr rechnen, hier wäre eine sinnvolle ausgewiesene Fahrradstrecke sehr schön → Beispiel nördlicher Ortsrand Ehrenstetten / Kirchhofen (nördlich Eisbrunnweg) mit Verbindung bzw. Anschluss in Richtung Pfaffenweiler / Freiburg oder Norsingen/ Staufen / Bad Krozingen Alternative zu den Varianten Im Breil / Möhlin - auf allen für Fahrräder ausgewiesenen Strecken (exklusiv und ohne Autos), am besten etwas abgetrennt von Fußgängern (auch notfalls mit Markierung machbar) | Mit geplantem Radschnellweg von RSO entstehen neue Verbindungen, in denen Radfahrer priorisiert wird. Vorgeschlagene Radhaupttroute im Radwegenetz beseitigt Kfz auf der Strecke nicht, bevorrechtigt allerdings den Radfahrer und erhöht die Sicherheit. |
| A.3.16 | Wo ist der Belag schlecht oder die Straße zu schmal: - Schotter / Teer Mischpisten vermeiden. Aktuell durch Glasfaser Ausbau extrem gefährlich für Kinder und schnellere Radfahrer aufgrund Löcher und unvorhersehbarer Rutschgefahr im gesamten Ort!! | Wird zur Kenntnis genommen. |
| A.3.17 | - Im Breil ist es für beidseitigen Verkehr mit Autos Fußgängern und Fahrrädern viel zu eng! Zusätzlich gibt es keinerlei Lichter, Gehwege mit Bordsteine oder ähnliches... Eingang und Ausgang in die Straße sind sehr diffus. Aufgrund neuem Baugebiet im Breil ist ein Ausbau dieser Strecke generell angebracht. Aktuell ist die Straße am Fahrbahnrand in schlechtem Zustand, Schotter und Graben sowie abschüssig mit Bachlauf | Maßnahmen für die Stärkung des Radverkehrs Im Breil werden im Radwegekonzept geprüft. |
| A.4 | Bürger 4 | |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|----------------------------|--|---|
| A.4.1 | <p>1.) Albert- und Jengerstrasse bis zur Unterdorfstrasse in Kirchhofen als Fahrradstrasse einrichten</p> <p>Verkehrsberuhigung in dieser Zone</p> <p>Fahrradfahrer hätten Vorrang</p> <p>-Dies wäre auch von Vorteil für die vielen Schüler der Jengerschule.</p> <p>-Desweiteren wäre für Fahrradfahrer, die von Stufen kommen und nach Freiburg fahren, die Fahrt über Albert- und Jengerstrasse, Eisbrunnenweg, Biegarthenweg, Belchenstrasse, Schauinslandstrasse, Salzgasse, Batzenberstrasse vor bis zur Bärenstrasse zwar ein Umweg, aber der Weg wäre weitaus sicherer. Dies ist zumindest meine Perspektive.</p> | <p>Situation vor Jengerschule nicht optimal und unübersichtlich, daher grundsätzlich ein guter Vorschlag.</p> <p>Aber Fahrradstraße aufgrund der Bedeutung für Kfz-Verkehr (Gemeindezentrum, Einkaufsmarkt, Sport-/Veranstaltungshalle, sowie Bushaltestelle) nicht umsetzbar. Unser Vorschlag ist es den Radverkehr separat entlang der Kirchberghalle zu führen.</p> <p>Im Radwegekonzept wird Radhaupttroute entlang Im Breil, Jenger Straße, Prälat-Stiefvater-Weg geprüft.</p> <p>Alle Straßen in der vorgeschlagenen Route nach Freiburg sind im Radnetz von Ehrenkirchen vorhanden und können durch den Radverkehr genutzt werden. Diese Streckenführung gegenüber der bestehenden Führung mit einer Beschilderung auszuweisen, wäre aber nicht möglich.</p> |
| A.4.2 | <p>2.) Ich würde mir auch eine eindeutige Markierung auf den Strassen wünschen, wenn Fahrradwege Ein-/Ausfahrstrassen kreuzen. Bei einer entsprechenden Markierung auf der Fahrbahn sind die Autofahrer doch aufmerksamer als ohne.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Maßnahmen werden geprüft</p> |
| A.4.3 | <p>3.) Es wäre schön, wenn die Gemeinde Ehrenkirchen mit den Gemeinden Pfaffenweiler und Schallstadt zewcks Einrichtung einer Fahrradstrasse in den Dialog treten könnten.</p> <p>Ich meine hier die Strecke von Kirchhofen über Pfaffenweiler bis Schallstadt (Bärenstrasse => Kirchhofer Weg => Kirchstrasse => Mittlere Strasse => Hengleweg => Staufener Strasse => Basler Strasse)</p> <p>Diese Strecke ist morgens wie abends sehr von Fahrradfahrern frequentiert und wäre hier für die Fahrradfahrer von Vorteil, wenn sie in Wohngebieten nicht auf die Regel „rechts vor links“ achten müssten, sondern zügig durchfahren könnten.</p> <p>Ich glaube, das würde weitere Menschen dazu bewegen auf das Fahrrad umzusteigen.</p> | <p>Grundsätzlich ein guter Vorschlag. Die Trasse wurde im Zuge des Radwegekonzepts geprüft, ist jedoch aufgrund der vorgesehenen parallel verlaufenden Radschnellwegtrasse schwierig zu begründen.</p> <p>Wenn neue Informationen zum Radschnellweg vorliegen, lassen sich Maßnahmen an alternativen Strecken neu evaluieren.</p> |
| <p>A.5 Bürger 5</p> | | |
| A.5.1 | <p>Im Ortsteil Norsingen fehlt für Radfahrer und Fußgänger, die von der Kirchhofener Straße zum Engelhardthof wollen, ein Stück Radweg. Man ist gezwungen ca. 50 m auf der Straße zu gehen/fahren.</p> <p>Ein kurzes Stück Rad/Fußweg auf der westlichen Seite der Kirchhofener Straße in dem Bereich würde helfen, siehe roter Pfeil.</p> | <p>Im Radwegekonzept wurde eine Maßnahme vorgeschlagen, die einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite vorsieht.</p> |
| <p>A.6 Bürger 6</p> | | |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------|---|---|
| A.6.1 | <p>Problemstelle 1:</p> <p>Ende des Radweges auf der L122 von Bollschweil kommend vor der Brücke neben der Tankstelle von Autohaus Gutmann. Wer von dort kommt, muss in jedem Fall die Straße queren. Entweder zur Weiterfahrt auf der Wentzingerstraße muss die Wentzingerstraße überquert werden (viel Verkehr) oder zur Weiterfahrt auf der Hofen- oder Schwarzwaldstraße (Richtung Süden) muss die Fahrbahn auf der Brücke überquert werden oder zur Weiterfahrt auf der Schwarzwaldstraße (Richtung Norden) muss die Schwarzwaldstraße überquert werden. Da sich an dieser Stelle 4 Straßen treffen und manche Autos sichtbehindernd parken, ist jede der drei o.g. Varianten riskant.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> |
| A.6.2 | <p>Problemstelle 2:</p> <p>Ortsdurchfahrt auf der Wentzingerstraße. Wer auf der Wentzingerstraße fährt, ist seit Einführung der 30-km/h-Zone deutlich sicherer und angenehmer unterwegs. Trotzdem ist es unbefriedigend, dass man sich die Straße mit dem Kfz-Verkehr teilen muss und oft überholt wird. Das löst jedes Mal Unbehagen aus.</p> | <p>Ortsdurchfahrt L 122 Ehrenkirchen bereits als Mangel im Radwegekonzept definiert.</p> <p>Maßnahmen an der Straße sind jedoch aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.</p> <p>Mit Radhaupttroute des Radwegekonzepts südlich der L 122 soll eine Alternative geschaffen werden.</p> |
| A.6.3 | <p>Problemstelle 3:</p> <p>Kreisverkehr am Ortsausgang Kirchhofen am Friedhof. Wer von Kirchhofen oder von der B31 kommt, muss den Kreisverkehr am östlichen Rand queren. Das ist insofern problematisch und auch gefährlich, weil die aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Autos hier beschleunigen und v.a. nicht auf den querenden Radweg achten. Als Autofahrer geht es mir selbst so, dass ich mit dem Ausfahren aus dem Kreisverkehr gefühlt nun wieder „sicher“ bin (es müssen keine Vorfahrtsregeln mehr beachtet werden) und querende Radfahrer nicht wahrnehme.</p> <p>Dasselbe gilt für die Querung der Fahrbahn in nördlicher Richtung (zwischen Friedhof und Bushaltestelle).</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Kreisverkehr ist Teil der Führung des geplanten Radschnellwegs Freiburg-Müllheim. Im Zuge der Umsetzung des Radschnellwegs sollen dort Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung stattfinden.</p> <p>Es ist jedoch aus verkehrsrechtlichen Gründen keine Bevorrechtigung an außerörtlichen Kreisverkehren möglich.</p> |
| A.6.4 | <p>Problemstelle 4:</p> <p>Kreisverkehr vor Bäckerei Kaiser am Gewerbegebiet. Hier gilt dasselbe wie beim Kreisverkehr am Ortsausgang Kirchhofen.</p> | <p>Kreisverkehr ist Teil der Führung des geplanten Radschnellwegs Freiburg-Müllheim;</p> <p>es sind jedoch keine Maßnahmen von der RSO geplant, es ist aus verkehrsrechtlichen Gründen auch keine Bevorrechtigung an außerörtlichen Kreisverkehren möglich.</p> |
| A.7 | Bürger 7 | |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|--------|---|---|
| A.7.1 | - sichere Verbindung vom Engelhardhof Norsingen zum Radweg oberhalb der Kirchhofener Straße | Im Radwegekonzept wurde eine Maßnahme vorgeschlagen, die einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite vorsieht. |
| A.7.2 | - Der Radweg an der Krichhofner Straße Richtung Ortsmitte Norsingen endet ungünstig. Hier wäre ein früherer Übergang auf die Straße sinnvoll um den Kreuzungsbereich zu entschärfen. | Situation wurde als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert. |
| A.7.3 | - für das sichere Fahren mit kleinen Kindern fühlen wir uns auf Fahrbahnmarkierungen auf Straßen nicht sicher, Radwege sollten abgegrenzt sein, evtl mit Grünstreifen. | Dies wäre aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse durch die gewachsene Bebauung nur sehr eingeschränkt möglich. Maßnahmen des Radverkehrs dürfen andere Verkehrsmittel auch nicht unverhältnismäßig einschränken. |
| A.7.4 | - es sollten sichere Radwege für Schüler/Kinder von den Grundschulen, Gemeinschaftsschule und Kindergärten zu Bahnhof bzw. Busbahnhof führen | Die geplante Radhaupttroute führt an der Jengerschule und am Busbahnhof vorbei und endet am Kreisverkehr L 122/ Offnadinger Str. am geplanten Radschnellweg. Norsingen kann von dort über die straßenbegleitenden Wege an der Offnadinger Str. und dann B 3 oder über die Kirchhofer Str. erreicht werden. Eine Vollständige Radführung bis zum Bahnhof ist allerdings voraussichtlich nicht möglich. |
| A.7.5 | - Scherzingen: von Schallstadt Richtung Norsingen endet der Radweg auf der rechten Seite an der Bushaltestelle Scherzingen, dort kann man nicht verkehrskonform weiterfahren (entweder entgegen der Einbahnstrasse oder auf dem Gehweg) | Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert; Maßnahmen werden geprüft |
| A.7.6 | - Gefahrenstelle ist in Norsingen die Ausfahrt an der Gallushalle, Radfahrer werden regelmäßig übersehen. | Wird in das Radwegekonzept aufgenommen. |
| A.7.7 | - der Radweg durch Norsingen an der Hauptstraße ist gefährlich, da zu schmal und Treppen sind im Weg. ggf. wäre eine deutliche und breite Markierung auf der Straße besser | Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert. Maßnahmen werden geprüft. |
| A.7.8 | - am Straßenübergang Ortsausgang und -Eingang Norsingen wäre ein Zebrastreifen mit roter Fahrradmarkierung nötig, hier stehe ich häufig mit dem Fahrradanhänger noch auf der Straße | Eine bevorrechtigte Querung einer Bundesstr. im Ortsausgangsbereich bedarf einer guten Begründung, um von den Verkehrsbehörden zugelassen zu werden, z.B.: - wichtige Querung - besonders schutzbedürftige Fuß- und Radfahrer |
| A.7.9 | - Gefahrenstelle am China Restaurant Norsingen, auf der geteilten Zufahrt wird man regelmäßig übersehen, auch von ausparkenden Autos | Parkplatz bereits als Mangel identifiziert. |
| A.7.10 | - Kreisverkehr Kirchhofen Ortseingang, hier wäre ein Übergang mit rot markiertem Fahrradweg hilfreich um über beide Straßenübergänge zu kommen | Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert. Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Radschnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|----------------------------|--|---|
| | | <p>sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. geplant</p> <p>Aber: Eine Bevorrechtigung ist verkehrsrechtlich nicht möglich, da sich der Kreisverkehr im außerörtlichen Bereich befindet.</p> |
| A.7.11 | <p>- Radweg an den Reben, von Norsingen Richtung Kirchhofen: Am Friedhof Kirchhofen muss man nach der Abfahrt von der Brücke, rechts vor links beachten. Hier wäre eine klare Vorfahrtsregel (für den Radweg) sinnvoll.</p> | <p>Einen Wirtschaftsweg gegenüber einer Straße zu bevorzugen, lässt sich nur schwer Begründen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme erschließt sich mir nicht ganz, außer vllt., dass der Radfahrer die Bergabfahrt ausnutzen möchte.</p> |
| A.7.12 | <p>- Offnadinger-Kreuzung: Das Überqueren der Straße nach Offnadingen oder der Straße nach Kirchhofen ist für langsame Radfahrer (z.B. Kinder oder ältere Menschen) gefährlich, da der Autoverkehr sehr schnell um die Kurve kommt, bzw. abbiegt.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> |
| <p>A.8 Bürger 8</p> | | |
| A.8.1 | <p>Gefährliche Ausfahrt bei der Tankstelle/Autohaus Gutmann</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> |
| A.8.2 | <p>Fahrzeuge des AH Gutmann verengen den Radweg (Kurve)</p> | <p>Der Kurvenbereich soll im Zuge des Kreuzungsumbaus verbreitert werden.</p> <p>Alternativ kann auch der Gemeindevollzugsdienst angefragt werden die Situation im Auge zu behalten.</p> |
| A.8.3 | <p>Kreuzung Schwarzwald- Hofenstraße unübersichtlich</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> |
| A.8.4 | <p>Radweg zwischen Grundschule und Friedhof Ehrenstetten (Kurve), durch Hecke und Stromkasten eng</p> | <p>Wurde als Mangel in das Radwegekonzept aufgenommen.</p> |
| A.8.5 | <p>Rad- / Landw. Weg bei der Abzweigung Kohlerhof bzw. Verkaufsstand durch Kies des neuen "Parkplatzes" permanent unreinigt.</p> | <p>Wird in das Radwegekonzept aufgenommen;</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Radführung an der Einmündung werden geprüft.</p> |
| <p>A.9 Bürger 9</p> | | |
| A.9.1 | <p>westliche B 3 Norsingen kombinierter Rad- und Fußweg in beide Richtungen:</p> <p>diesbezüglich habe ich einen Verbesserungsvorschlag, der den Anwohnern der westlichen Seite der B 3 zwischen in Norsingen zu mehr Sicherheit bei der Ausfahrt aus den Grundstücken verhelfen könnte.</p> <p>Ich selbst wohne im Anwesen Bundesstraße 7 a. Bei der Ausfahrt aus unserem Grundstück ist es trotz großer Vorsicht sowohl meiner Ehefrau Martina wie auch mir bereits mehrfach zu gefährlichen Situationen gekommen, da wir den kombinierten</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Maßnahmen zur Verlagerung der schnellen Radfahrer auf die Straße werden geprüft.</p> <p>Beidseitige Schutzstreifen sind auf der B 3 in Norsingen nicht möglich, da die Anforderungen an die Mindeststraßenbreite nicht gegeben sind.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-------------|--|--|
| | <p>Rad- und Fußweg (beidseitige Richtungsnutzung) queren müssen.</p> <p>Fußgänger sind aufgrund der langsamen Geschwindigkeit eigentlich kein Problem, diese kann man bei vorsichtiger Fahrweise aus dem Grundstück gut erkennen und dementsprechend reagieren.</p> <p>Das Problem aber stellen die Radfahrer dar, die eben sowohl von Nord nach Süd wie umgekehrt erlaubt fahren. Hierbei sind mittlerweile nicht nur normale Fahrräder im Gebrauch, vielmehr immer mehr der sog. E-Bikes und auch Elektroroller (E - Scooter). Diese Fahrzeuge erreichen auf dem Radweg Geschwindigkeiten über 25 km/h, da die B 3 in diesem Bereich immer leicht abschüssig ist und somit eine automatische Geschwindigkeitserhöhung stattfindet.</p> <p>Nun mein Vorschlag:</p> <p>Warum kann man entlang der B 3 in Norsingen nicht das gleiche Radwegekonzept anwenden, welches in Schallstadt zu finden ist? Da wurden beidseits der B 3 nahezu durch die gesamte Ortschaft auf der Straße Radwegstreifen eingezeichnet, welche vom Fahrzeugverkehr auch benutzt werden können, sofern eben kein Radfahrerverkehr herrscht. Ich denke, Sie verstehen, was ich meine.</p> <p>Für den Radverkehr durch Norsingen wäre das auch aufgrund der 30 km/h - Begrenzung analog zu Schallstadt sicherlich eine Verbesserung der Sicherheit im Gegensatz zur Nutzung eines Fußweges.</p> <p>Und für den Fahrzeugverkehr wäre es nicht von Nachteil, da eh die 30 km/h Begrenzung gilt.</p> <p>Und alle Anwohner westlich der B 3 entlang in Norsingen hätten keine großen Probleme mehr mit kreuzendem Radverkehr.</p> | |
| A.10 | Bürger 10 | |
| A.10.1 | <p>Die Führung des Radverkehrs ist sehr überzeugend, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung Hofenstr. als Fahrradstr. - Bevorrechtigung Radverkehr Kreuzung Marktstr. - Reduktion Geschwindigkeit im Breil auf 30 km/h, hier wäre aus meiner Sicht eine Sperrung für den Kfz-Verkehr | <p>Fahrradstraße in der Hofenstr. und die Bevorrechtigung der Marktstr. wurden im Radwegekonzept vorgeschlagen, aber vom Gemeinderat abgelehnt.</p> <p>Die im Radwegekonzept vorgeschlagene Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Kombination mit einem Überholverbot von Fahrrädern führt bereits zu einem deutlichen Sicherheitszugewinn. Insbesondere dann wenn der Oberkroizinger Weg für den Kfz-Verkehr gesperrt wird.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|--|---|
| | (Landwirtschaftlicher Verkehr ausgenommen) bis zur Geroldsmühle noch zielführender! | |
| A.11 Bürger 11 | | |
| A.11.1 | <p>1. eine kleine Brücke die über die Möhlin vom Kapellenring zur Alberstrasse geht. Begründung: ältere Menschen mit Rollator oder anderen Hilfsmittel, sowie Menschen mit Kinderwagen müssen außen rum an der Staufener Strasse vorbei und dann die ganze Albertstrasse gehen, um zum z.B. zum Rathaus, Post, Supermarkt usw. zu gelangen. Das ist für Menschen mit Handycamp sehr anstrengend.</p> <p>Das dies eine echte Erleichterung darstellt, haben wir gemerkt, als beim Feuerwehrcamp eine provisorische Brücke erstellt wurde. Auch die Veranstalter dieses Camps haben erkannt, dass dies sinnvoll ist und die jungen Leute nicht außen rum gehen müssen.</p> | Grundsätzlich erwägenswert, aber Fußgängerführung nicht Teil eines Radwegekonzepts. |
| A.11.2 | 2. die Kurve von der Albertstrasse in die Jengerstrasse bei [REDACTED]. Wenn man von der Grundschule kommend, hat man keine Einsicht nach links in die Kurve. Das ist für die Kinder extrem gefährlich, zumal die Autos echt teilweise sehr schnell um die Kurve fahren. | Maßnahmen werden bereits im Radwegekonzept geprüft. |
| A.11.3 | 3. die Kurve beim Ortsschild beim Sägewerk Gerold. Weder wenn man nach Kirchhofen fährt, noch wenn man Kirchhofen verlässt, hat man Einsicht in die Kurve und da es auch keinen Weg gibt, ist man gezwungen auf der Straße zu gehen die mit 100km/h befahren werden darf. | Maßnahmen werden bereits im Radwegekonzept geprüft. |
| A.11.4 | 4. wünschenswerter Radweg von Kirchhofen nach Ehrenstetten einmal von der Jengerstrasse kommend und einmal vom Kapellenring kommend. | Maßnahmen werden bereits im Radwegekonzept geprüft. |
| A.12 Bürger 12 | | |
| A.12.1 | <p>Wir nehmen die Route von Offnadingen unter der B3 durch und dann entlang der K4981 zum Kreisverkehr, weiter entlang der Offnadinger Straße, Raiffeisenstraße, Staufener Str., Prälat Stiefvater-Weg zur Schule bzw. Kindergarten. Ich weiß von vielen anderen Offnadinger Eltern, die ebenfalls diese Route fahren.</p> <p>Bei dieser Route stehen wir mit den Kindern vor folgenden Herausforderungen:</p> <p>Kreisverkehr vor Kirchhofen bei Offnadinger Str.: Dieser ist zu Stoßzeiten stark befahren. Die einzige Chance sicher zu queren erhält man durch freundliches Anhalten der Autofahrer.</p> | <p>Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Rad-schnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. geplant.</p> <p>Aber: Eine Bevorrechtigung ist verkehrsrechtlich nicht möglich, da sich der Kreisverkehr im außerörtlichen Bereich befindet.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------------|---|---|
| A.12.2 | <p>Staufener Str.: Die Strecke von Raiffeisenplatz bis Zwischendörfer ist sehr mühsam, da kleinere Kinder auf dem Gehweg fahren müssen und dabei die Querung der Hans-Scherlin-Str. sehr unübersichtlich ist, der anschließende Gehweg sehr schmal ist und viele Ausfahrten beinhaltet.</p> | <p>Vom Ingenieurbüro Biechele fand ein Ausbau des Gehwegs zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg statt.</p> |
| A.12.3 | <p>Staufener Str.: Die Strecke von Prälat Stiefvater Weg bis Raiffeisenplatz ist vor den Baustellen-Arbeiten zwar durchgehend auf dem Radweg befahrbar gewesen, jedoch kamen zwei sehr enge Stellen vor, bei denen unsichere Fahrradfahrer - wie Kinder es sind - auch "anecken" können. Soweit ich den Informationen aus dem Gemeindeblatt entnehmen konnte, wird diese Seite der Staufener Straße momentan aber für Radfahrer verbessert.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert; Maßnahmen werden geprüft. Es wurden bereits Maßnahmen von einem anderen Büro zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Staufener Str. durchgeführt.</p> |
| A.12.4 | <p>Selbstverständlich gibt es auch alternative Routen von Offnadingen nach Kirchhofen (z.B. südlich der Möhlin durch Unterführung der L152 bei Weingut Herbst oder Querung der L152 an der Kaiser Bäckerei), doch sind diese Routen allesamt länger, unbefestigter oder weniger einsehbar (Stichwort "hoher Mais" und "Übergriffe"). Die direkteste Route von Offnadingen kommend ist folgende: Aus der Unterführung der B3 hoch, hinter Bushaltestelle rechts, auf der Nordseite der Möhlin auf dem unbefestigten Landwirtschaftsweg, entlang Niedermatten, dann bei der Kaiser-Bäckerei über die L152. Dies ist eine wunderschöne Strecke, aber aufgrund der Wegbeschaffenheit für Radfahrer leider ungeeignet. Ich gehe nicht davon aus, dass hier eine Befestigung vorgesehen ist.</p> <p>Daher liegt mir vor allem eine Lösung am Kreisverkehr bei der Offnadinger Straße am Herzen. Hier würde ich mir z.B. eine rote Radspur wünschen, wo der Autoverkehr Vorfahrt gewähren muss. Dies ist bei vielen anderen Kreisverkehren im Landkreis bereits vorhanden.</p> | <p>Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Rad-schnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. geplant.</p> <p>Aber: Eine Bevorrechtigung ist verkehrsrechtlich nicht möglich, da sich der Kreisverkehr im außerörtlichen Bereich befindet.</p> |
| <p>A.13 Bürger 13</p> | | |
| A.13.1 | <p>In dem eingangs erwähnten Konzept ist das Wunschliniennetz (Quell- / Ziel Relationen) gut dargestellt.</p> <p>Um dies zu erreichen und aus unserer Einschätzung der Verhaltensmuster der Radfahrergruppen, haben wir folgende Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suchen von Hauptrouten mit Bündelungswirkung ggf. mit Anpassungen für sicherheitsbedürftige | <p>Dies soll mit der im Radwegekonzept vorgeschlagenen Radhaupttroute erreicht werden.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|---|---|
| | <p>Radfahrer. Lieber wenige und gute Haupt- routen (mit guter Beschilderung / Wegwei- ser) und</p> <p>vielleicht auch kleine „Umwege“, wenn sich dadurch Gefahrenstellen vermeiden lassen.</p> | |
| A.13.2 | <p>- Wo möglich, Trennung von Fußgänger und Radfahrer</p> | <p>Der gewachsene Verkehrsraum begrenzt die mögli- chen Maßnahmen. In der Regel verbleiben nur die Optionen:</p> <p>-Mischverkehr (Kfz und Rad),</p> <p>-oder gemeinsame Geh- und Radwege (bzw. Geh- weg mit "Rad frei")</p> <p>Außerörtlich auch häufig Wirtschaftswege</p> |
| A.13.3 | <p>Generell finden wir eine Erweiterung der bisherigen Bestands- / Mängelanalyse durch Bürger sehr sinnvoll und wichtig.</p> <p>Auch möchten wir anregen, dass die Fuß- gänger bei diesen Überlegungen mitber- ücksichtigt werden.</p> <p>Bei alle anstehenden Diskussionen zu die- sem Thema sollte uns auch bewusst sein, dass nur ein Miteinander aller Verkehrs- teilnehmer (KFZ, Fahrrad und Fußgänger) zielführend ist.</p> | <p>Bei verkehrlichen Untersuchungen findet grundsätz- lich eine Abwägung der Vor- und Nachteile einer Maßnahme für alle Verkehrsteilnehmer statt.</p> <p>Die Planungen beziehen sich bei einem Radwege- konzept vorrangig auf Maßnahmen des Radver- kehrs.</p> |
| A.14 Bürger 14 | | |
| A.14.1 | <p>1: Querung bei Kreisverkehr ist kritische und gefährliche Stelle.</p> <p>Dringend eine Querhilfe nötig. Der Stras- senbelag ist an der Stelle extem wellig.</p> | <p>Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwege- konzept identifizier.</p> <p>Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Rad- schnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO und es sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radver- kehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. ge- plant.</p> |
| A.14.2 | <p>(2) Scherzingen: Aufhebung Ein- bahnstrasse für Radfahrer in Lin- denstrasse.</p> <p>Ich fahre gerne von Norsingen nach Schallstadt auf der westlichen Seite. Dort sind die Steigungen nicht so gross.</p> <p>Auf dem Hinweg geht das gut. Auf dem Rückweg passt das nicht so gut, da die Lindenstrasse in diese Richtung nicht be- fahren werden darf.</p> <p>Denbar auch:</p> <p>Bei (3) könnte der Fussweg für Radfahrer geöffnet werden. (dann an Bushaltestelle vorbei).</p> <p>Dort ist glaub ich auch ein Glascontainer. Der verträgt sich auch nicht mit einem Radweg...</p> | <p>Maßnahmen werden bereits im Radwegekonzept geprüft.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|--|--|
| | Wenn bei (4) die Streckenführung weniger steil gestalten werden könnte, wäre das auch eine Alternative. | |
| A.14.3 | (5) alternativer Radweg von Norsingen nach Mengen (nicht an Hofgut Hörnle vorbei) | Wird zur Kenntnis genommen. |
| A.14.4 | <p>B3 bei Offnadingen:</p> <p>Brücke bei Bushaltestelle (6) ist etwas schmal.</p> <p>Spiegel bei Unterführung B3 sind sehr hilfreich. Danke für die laufende Reparatur.</p> <p>Allgemein scheint uns die Beschilderung der Radwege auch verbesserungswürdig.</p> <p>Da haben wir aber keine konkreten Einzelfälle gesammelt.</p> | Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert. |
| A.15 Bürger 15 | | |
| A.15.1 | <p>im Bereich des Spargelstandes am Kreisverkehr (beim Kirchhofener Friedhof) gibt es für Radfahrer immer wieder gefährliche Situationen.</p> <p>Da durch den Spargelstand, das Gebüsch an der Bushaltestelle und die parkenden Autos die Übersicht sehr schlecht ist.</p> <p>Und zum Teil versperren die parkenden Autos auch den Fahrradweg.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert;</p> <p>Die Querung der Offnadinger Str. am Kreisverkehr ist Teil der Führung des geplanten Radschnellwegs Freiburg-Müllheim. Im Zuge der Umsetzung des Radschnellwegs sollen dort Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung stattfinden.</p> |
| A.16 Bürger 16 | | |
| A.16.1 | <p>ich möchte mich gerne zum Radwegekonzept äußern. Bei uns fahren sehr oft Radfahrer vorbei, die nicht wissen wo der Radweg Richtung Freiburg weiter geht. Sie fahren dann Ortsauswärts auf der alten Landstraße weiter und kommen oben auf der Schnellstraße an und müssen umdrehen. Ein Hinweisschild bei der Ecke Grundstück [REDACTED] wäre sehr hilfreich. Ebenso ein Schild Ecke [REDACTED] wäre sinnvoll, denn viele Radfahrer, die vom Batzenberg runter gesaußt kommen wissen nicht wohin.</p> <p>Eine Querungshilfe vorallem für die vielen Schüler Richtung Bad Krozingen fände ich auch angebracht. Wundert mich, dass zum Glück so wenig passiert.</p> | Wird in das Radwegekonzept aufgenommen. |
| A.17 Bürger 17 | | |
| A.17.1 | Die Radüberquerung an der Strasse zur Schoppachhütte sollte mit einem roten Radwegbelag gekennzeichnet werden (bei dem Verkaufsstand vom Schlierberhof). Gerade aus Richtung Bollschweil ist die Strasse schlecht einsehbar, die Autos kommen mit erhöhtem Tempo und falls | <p>Mangel wird in das Radwegekonzept aufgenommen.</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> <p>-Bevorrechtigte Gestaltung bei aktueller Knotenpunktgestaltung nicht möglich. Für eine außerörtliche Bevorrechtigung eines straßenbegleitenden</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------|---|---|
| | man als Radfahrer*in bremsen muss, ist die Strasse mit Rollsplitt verunreinigt, so dass abruptes Bremsen sehr gefährlich ist. | Radwegs darf die Furt maximal 4 m vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt sein, was mit einer Dreiecksinsel nicht möglich ist. Langfristig sollte eine Umgestaltung der Einmündung in Betracht gezogen werden |

B BÜRGERBETEILIGUNG 2 - MAßNAHMENVORSCHLÄGE

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|--|--|
| B.18 Bürger 18 | | |
| B.18.1 | <p>1) Allgemein: Großes Lob zum Vorgehen mit vielfältiger Bürgerbeteiligung und differenzierter Darstellung – vorbildlich für die Gemeinden unserer Verbandskulisse.</p> <p>2) Im Detail:</p> <p>a) Die Maßnahmen 3.1 – 3.4 sowie ihre Priorisierung sind nachvollziehbar und schlüssig.</p> | <p>Vielen Dank für diese positive Rückmeldung</p> |
| B.18.2 | <p>b) Zusätzliche Vorschläge:</p> <p>OT Kirchhofen – Bärenstraße in Richtung Pfaffenweiler: Eine Ausweisung als Fahrradstraße außerhalb der geschlossenen Ortschaft ist rechtlich wohl nicht möglich. Wäre eine Temporeduzierung auf 30 (wg. Radverkehr und unübersichtlichen Einmündungen von Wirtschaftswegen aus dem Rebgebiet) oder die Beschränkung auf Anlieger und Landwirtschaftliche Fahrzeuge möglich?</p> | <p>Grundsätzlich ein guter Vorschlag. Die Trasse wurde im Zuge des Radwegekonzepts geprüft, ist jedoch aufgrund der vorgesehenen parallel verlaufenden Radschnellwegtrasse schwierig zu begründen.</p> <p>Wenn neue Informationen zum Radschnellweg vorliegen, lassen sich Maßnahmen an alternativen Strecken neu evaluieren.</p> |
| B.18.3 | <p>OT Kirchhofen - Kreisel L 122/ L 125: Hier quert auf der Südseite der gut ausgebaute Radweg ab Ortsausgang Kirchhofen in Richtung Offnadingen. Querung wegen hohem Verkehrsaufkommen oft problematisch und für die Autofahrer wenig ersichtlich – Vorschlag: Errichtung eines roten Radstreifens über die L 125 + beidseitige Beschilderung „Achtung Fahrradverkehr“.</p> | <p>Die Situation wurde bereits als Mangel im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Die Kreisverkehre liegen auf Trasse des Radschnellwegs Freiburg-Müllheim der RSO</p> <p>und es sind Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs am Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str. geplant.</p> <p>Aber: Eine Bevorrechtigung ist nach Richtlinien, Merkblättern und Empfehlungen nicht möglich, da sich beide Kreisverkehrsplätze im außerörtlichen Bereich befinden.</p> <p>[Schild: Achtung Radverkehr]</p> <p>Das Verkehrsschild mit der Botschaft „Achtung Radfahrer“ kennzeichnet Stellen, an denen der Radverkehr außerhalb erwartbarer Situationen wie Kreuzungen und Einmündungen den Fahrweg quert oder auf ihn bzw. an ihm entlanggeführt wird. Das VZ 138-10 ist somit nur dort erforderlich, wo in der Regel nicht mit Radfahrern gerechnet werden muss oder wo die Gefahr nicht rechtzeitig erkennbar ist.</p> |
| B.18.4 | <p>OT Ehrenstetten: Risikozone Marktstraße zwischen Wentzinger Schule und Ortsausgang: Kombiniertes Geh-/Radweg im unmittelbaren Schulbereich, z.T. durch seitlichen Bewuchs unübersichtlich. Hohes Unfallrisiko besonders an Tagen mit</p> | <p>Die mangelhafte Breite des Geh- und Radwegs auf der Marktstraße zwischen Wentzinger Schule und Ortsausgang wurde bereits als Mangel aufgenommen.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------------|---|---|
| | <p>Müllabfuhr, weil zusätzlich die Tonnen im Verkehrsraum stehen, hohes Unfallrisiko durch noch nicht versiegelten Baustreifen der Glasfaserverlegung. Vorschlag: Höchste Priorität Einbau Schwarzdecke auf dem Baustreifen Glasfaser; beidseitig Warnschilder „Radfahrer Achtung Gefahrenstelle“; Info Anlieger und Regelung zum Bereitstellen der Mülltonnen ohne Beeinträchtigung des Radwegs.</p> | <p>Zu den Mülltonnen können Sie sich an die Gemeinde oder direkt an den Entsorgungsdienstleister wenden.</p> <p>Die Verlegung der Glasfaserleitungen ist eine vorübergehende Maßnahme und ist daher nicht Teil eines Radwegekonzepts.</p> |
| <p>B.19 Bürger 19</p> | | |
| <p>B.19.1</p> | <p>als Anwohner im Stiedlengäßle und Gartenbesitzer der Hofenstrasse gegenüber des Kindergartens habe ich für das Radwegkonzept folgende Gedanken bzw. Ideen.</p> <p>Die Hofenstraße ist heute ein Anliegerstraße, ebenso Kindergarten- und Schulweg. Bereits heute „rasen“ viele Verkehrsteilnehmer die Hofenstraße hinunter, auch Fahrräder, die deutlich schneller als die erlaubten 30 km/h unterwegs sind und die aktuelle Vorfahrtsregelungen oft missachten. Kann ein Fahrrad-Straße nicht alternativ zur Hofenstraße gestaltet werden?</p> | <p>Es wurde im Radwegekonzept vorgeschlagen die Hofenstraße als Fahrradstraße auszuweisen. Dieser Vorschlag wurde aber im Gemeinderat abgelehnt.</p> |
| <p>B.19.2</p> | <p>Die Darstellung der Parkmöglichkeiten entlang der ganzen Hofenstraße sind im Entwurf leider noch nicht ersichtlich. Interessant für mich als Anwohner wäre speziell die Ecke Stiedlengäßle / Hofenstraße bis zum Kindergarten und wie viele Parkplatzmöglichkeiten in der gesamten Hofenstraße zur Verfügung stehen?</p> <p>Sollten nur eine der beiden Varianten in Frage kommen, sind wir für diese mit Parkmöglichkeit (ohne Gehweg mit Parkmöglichkeiten). Auch wenn wir den Gehweg vom Stiedlengäßle bis zum Kindergarten (unser Garten) gerne „behalten“ würden.</p> | <p>Die Maßnahme entfällt.</p> |
| <p>B.19.3</p> | <p>Morgens wenn der Kindergarten beginnt, sind viele Eltern die Ihre Kinder mit dem Auto bringen, daher sind Parkplatzmöglichkeiten „unumgänglich“, damit nicht die Privatparkplätze (Stiedlengäßle) missbraucht werden. Bitte beachten Sie dies in der weiteren Planung.</p> | <p>Dazu können Sie sich an den Gemeindevollzugsdienst wenden.</p> |
| <p>B.19.4</p> | <p>In Falle der genannten Varianten gehe ich davon aus, dass die Hofenstraße Vorfahrtsstraße wird, sprich das Stiedlengäßle bekommt ein STOP oder Vorfahrt Achten Schild?</p> | <p>Die Maßnahme entfällt.</p> |
| <p>B.19.5</p> | <p>Da das Stiedlengäßle stark als Kindergarten und Schulweg benutzt wird und in der Hofenstraße nur noch ggf. einseitig ein Gehweg zur Verfügung steht, sollte m.E. aus Sicherheitsgründen ein</p> | <p>Ein Fußgängerüberweg ist verkehrsrechtlich weder in einer Tempo 30-Zone noch auf einer Fahrradstraße zulässig.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|--|--|
| | Fußgängerüberweg / Zebrastreifen vom Stiedlengäßle zur Überquerung der Hofenstraße mit berücksichtigt werden. Generell sind weitere Maßnahmen damit das Tempolimit eingehalten wird wünschenswert. | |
| B.19.6 | Auch wenn heute noch keine Details bekannt sind, gehe ich davon aus, dass die Grundstücke wo ein Parkplatz erstellt wird weiterhin einen „Mini-Randstein“ (nur wenige cm breit, aber die Höhe des ursprünglichen hohen Randsteins) haben, damit die Wände der Häuser/Mauern die direkt an der Grundstücksgrenze liegen nicht „freigelegt“ werden und Kosten bei den Grundstücksbesitzern anfallen. | Die Maßnahme entfällt. |
| B.20 Bürger 20 | | |
| B.20.1 | hinsichtlich des Radwegekonzeptes für Ehrenkirchen habe ich folgende Anmerkungen und Impulse: - geplant werden sollte mit Augenmerk auf alle Arten von Fahrrädern, auch Senioren-Dreiräder, Lastenräder, Kinderanhänger, E-Roller, Kinderräder & S-Pedelecs | Breiten von Radverkehrsanlagen sind Standardmaße, die für die allermeisten Radverkehrsteilnehmer ausreichen sollten. Ein Ausbau, der über diesen Standard hinausgeht, ist aufgrund des ohnehin schon eingeschränkten Verkehrsraums schwierig und wäre aufgrund der geringen Frequenz dieser Räder in Ehrenkirchen schwer zu rechtfertigen. |
| B.20.2 | - Schutzstreifen wären auch bei nicht ausreichender Fahrbahnbreite wünschenswert - dann einfach die gestrichelte Mittelmarkierung weglassen (wie z. B. in Schallstadt oder FR-St. Georgen). => Fahrradfahrer sind dauerhaft "safe", Autofahrer müssen sich mit Gegenverkehr arrangieren und können den Schutzstreifen befahren, wenn er gerade nicht von Radlern genutzt wird | 1. Durch die Markierung von Schutzstreifen mit zu enger Kernfahrbahnbreite wird eine Scheinsicherheit erzeugt und sorgt in ungünstigen Fällen zu einer unklaren Verkehrssituation. 2. Nach VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 müssen sich zwei Pkw auf der Kernfahrbahnbreite begegnen können. Das Mindestmaß der Kernfahrbahn liegt bei 4,5 m. Immer häufiger fordern die Verkehrsbehörden sogar Kernfahrbahnen, die 5 m breit sind. 3. Selbst wenn eine solche Maßnahme in das Radverkehrskonzept aufgenommen wird, wird sie mit aller Wahrscheinlichkeit von den Verkehrsbehörden abgelehnt. 4. Wenn Kfz-Belastungen so niedrig sind, dass man dem Kfz-Verkehr zumuten kann, dass er sich mit einer schmäleren Kernfahrbahn arrangiert, braucht man in der Regel keinen Schutzstreifen. |
| B.20.3 | - es sollte stets geprüft werden, auf welchen Rad- / Wirtschaftswegen "Mofa frei" gegeben werden kann, damit sie auch von S-Pedelecs (45 km /h mit Versicherungskennzeichen) genutzt werden dürfen; auf der Straße sind diese oft gefährdet, auf dem Radweg kommen sie ohne diese Freigabe im Falle eines Unfalls „in Teufels Küche“ | Neben der Frage, ob es sinnvoll ist Fußgänger und reguläre Radfahrer, die sich im Straßenseitenraum auf Wirtschaftswegen oder (Geh-) und Radwegen aufhalten, durch S-Pedelecs zu gefährden, ist das Kriterium der Relevanzschwelle nicht erreicht. Die geringe Zahl an S-Pedelecs rechtfertigt einfach nicht planerischen und baulichen Aufwand, unabhängig davon, ob es überhaupt hinsichtlich der Verkehrssicherheit vertretbar ist sie zuzulassen. Der hohen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen S-Pedelec und Kfz im außerörtlichen Bereich steht der hohen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen S-Pedelecs und dem Rad- und Fußverkehr gegenüber. |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|---------|---|---|
| B.20.4 | - es wäre gut, eine ausreichende Anzahl von Abstellplätze mit einem Wetterschutz zu versehen und in der Breite / vom Platzbedarf her anzupassen - und für alle Fahrradarten, z. B. auch mit Versicherungskennzeichen (E-Roller / S-Pedelec) freizugeben (Bsp. 3-rädriges breites Lastenrad mit Anhänger darf abgestellt werden, schmales S-Pedelec / E-Roller könnten gehandelt werden) | Am Bahnhof in Norsingen, dem Busbahnhof Kirchhofen und der Schule sicherlich erwägenswert. Evtl. auch an öffentlichen Einrichtungen, z.B. Rathaus. Eine umfangreiche Erhebung zu Radabstellanlagen kann ggf. bei einer Fortschreibung des Radwegekonzepts berücksichtigt werden. |
| B.20.5 | - Geplantes Lastenrad-Projekt sollte schon vorgedacht werden: an welchen Standorten werden dann ggf. Umhausungen / Stromanschlüsse dafür gebraucht? | Uns ist dazu nichts bekannt. |
| B.20.6 | - Klare Radstreifenführung am Busbahnhof / Raiffeisenplatz wäre wichtig: hier gibt es immer wieder gefährliche Situationen, insbesondere durch startende Busse | Die Situation ist bereits als Mangel im Radwegekonzept aufgenommen worden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist jedoch keine einfache Lösung möglich. |
| B.20.7 | - Lazarus-Schwendi-Str. => Batzenbergstraße => Bärenstraße ist auch eine Haupt-Pendel-Route: der Abzweig (beim „Efes“) in der Kurve nach links bergauf müsste klarer geregelt und markiert sein | Wird als Mangel ins Radwegekonzept aufgenommen. |
| B.20.8 | - Ortseingang Kirchhofen / Staufener Straße: Übergang Radweg // Straße mit Kreuzung und Zebrastreifen ist derzeit sehr gefährlich, unübersichtlich und konfliktbehaftet, insbesondere für ortsausträts Radelnde. | Die Aufleitung hätte sicherlich etwas übersichtlicher gestaltet werden können. Aufgrund der Lage innerhalb einer Tempo 30-Zone und keinem starken Gefährdungspotenzial wurden andere Maßnahmen priorisiert. |
| B.20.9 | Zusätzliches Problem in diesem Bereich der Staufener Straße: Löcher im Fahrbahnbelag, die die Radler zum Ausweichen zwingen. | Für Erhaltungsmaßnahmen an Gemeinde wenden. |
| B.20.10 | - die geplante Führung am Rewe / Kirchberghallenparkplatz / vorbei an Schule, Kindergarten + Seniorenheim vorbei erscheint enorm gefahrenträchtig wegen zahlreicher "planloser" Pkw bei Parkplatz-Ein- und Ausfahrt / Rangieren und schutzbedürftigen Fußgängern (Schüler / Kindergartenkinder / Senioren) über die gesamte Strecke. Schon jetzt gibt es hier permanent Gefahrensituationen für Radler und Fußgänger. Besser: durch die Albertstraße mit durchgehendem Schutzstreifen an der Einmündung Staufener Straße | Die Situation auf der Jengerstraße wurde bereits als Mangel aufgenommen und es bestehen Überlegungen den Radverkehr von der Straße auf eine separate Radverkehrsführung entlang der Kirchberghalle zu legen. Die Radhauptroute soll eine Alternative zur stark befahrenen Ortsdurchfahrt darstellen und möglichst lange geschützt geführt werden. Die Anbindung des Schulverkehrs ist unter anderem einer der Ziele. Es besteht keine Verpflichtung für Radfahrer für Radfahrer, die zügig vorankommen möchten diese Strecke zu nutzen. |
| B.20.11 | Ich denke, insgesamt muss das Ziel sein, eine entspannte und gleichberechtigte Verkehrswegenutzung für und durch alle Arten von Verkehrsteilnehmern zu erreichen. Ein Blick z. B. nach Dänemark zeigt, dass Autofahrer es schaffen, den wahlweise schwitzenden, frierenden oder nasen Radfahrenden rücksichtsvoll den | Ein solches Verhalten entsteht sicherlich nicht über Nacht, sondern wächst mit zunehmenden Radfahrerzahlen. Im Freiburger Raum ist dies sicherlich schon weiter entwickelt als in anderen Teilen Deutschlands. |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|------------------------------|--|---|
| | <p>Vorrang zu lassen, dass Radler sich bspw. auch für Fußgänger, Rollerfahrer und andere Radler zurücknehmen und es insgesamt ein sehr gedeihliches Miteinander sein kann, bei dem sich keiner benachteiligt oder gar ausgebremst fühlen muss.</p> | |
| <p>B.21 Bürger 21</p> | | |
| <p>B.21.1</p> | <p>ich schlage vor, dass die Bärenstraße zwischen Kirchhofen und Pfaffenweiler für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt wird. und dann als Wirtschaftsweg und Fahrradweg zur Verfügung steht.</p> <p>Diese Maßnahme ließe sich kurzfristig ohne bauliche Maßnahmen umsetzen (lediglich Anpassung der Beschilderung sowie ggf. Reduzierung der Straßenbreite)</p> <p>Für den motorisierten Durchgangsverkehr steht die L 125 zur Verfügung.</p> <p>Diese Straße wird nicht nur von Fahrradberufspendlern intensiv genutzt, sondern ist auch Schulweg.</p> <p>Die Geschwindigkeit der Autos bewegt sich hier sehr oft über der zulässigen Geschwindigkeit.</p> <p>Weiterhin ist ja auch die Verbindung zwischen Pfaffenweiler und Ebringen (Mittlere Straße) für den Durchgangsverkehr gesperrt.</p> | <p>Grundsätzlich ein guter Vorschlag. Die Trasse wurde im Zuge des Radwegekonzepts geprüft, ist jedoch aufgrund der vorgesehenen parallel verlaufenden Radschnellwegtrasse schwierig zu begründen.</p> <p>Wenn neue Informationen zum Radschnellweg vorliegen, lassen sich Maßnahmen an alternativen Strecken neu evaluieren.</p> |
| <p>B.22 Bürger 22</p> | | |
| <p>B.22.1</p> | <p>ich möchte Ihnen gerne Feedback bezüglich des Radwegekonzept der Gemeinde geben.</p> <p>Wir wohnen in der Hans-Scherlin-Straße und begrüßen ausdrücklich den Plan, die Straße in eine Fahrradstraße umzuwidmen.</p> <p>Wo ich allerdings Verbesserungsbedarf sehe, ist die Streckenführung von der Staufener Straße bis zum Rewe entlang am Prälat-Stiefvater-Haus, Kindergarten und Schule.</p> <p>Hier gibt es eine starke Nutzung des gemeinsamen Rad- und Fußweges, insbesondere in Stoßzeiten vor und nach den Betreuungszeiten in Schule und Kindertagesstätte.</p> <p>Das Fahrradfahren im normalen bis zügigen Tempo ist hier ein Ding der Unmöglichkeit.</p> | <p>In dem Radwegekonzept wurde vorgeschlagen die Benutzungspflicht des gem. Geh- und Radwegs auf der Nordseite der Staufener Str. aufzuheben und den Abschnitt stattdessen als nicht benutzungspflichtigen Gehweg mit „Rad frei“ auszuweisen.</p> <p>Die Radhaupttroute soll eine Alternative zur stark befahrenen Ortsdurchfahrt darstellen und möglichst lange geschützt geführt werden. Die Anbindung des Schulverkehrs ist unter anderem einer der Ziele.</p> <p>Es besteht keine Verpflichtung für Radfahrer für Radfahrer, die zügig vorankommen möchten diese Strecke zu nutzen.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-------------|---|--|
| | <p>Auch ist die Querung in der Einmündung der Zwischendörfer Straße gerade für die jüngeren Verkehrsteilnehmer sehr schwierig.</p> <p>Der Benutzungszwang des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der nördlichen Seite der Staufener Straße ist für die Fahrradfahrer, die nach Staufen möchten, extrem umständlich.</p> <p>Wie soll hier eine sichere und einfache Querung in Richtung Staufen erfolgen?</p> <p>Mein Vorschlag wäre die (Um-)Nutzung der Staufener Straße mit Fokus auf den Fahrradverkehr um hier eine zweite Achse explizit für Fahrradfahrer zu schaffen.</p> <p>Im Anhang habe ich diesen Vorschlag nochmal erläutert.</p> <p>Diese Achse würden den zügigen und sicheren Fahrradverkehr zwischen Ehrentetten und Kirchhofen gewährleisten und auch die viel befahrene Achse nach Staufen für die Schüler vereinfachen.</p> | |
| B.23 | Bürger 23 | |
| B.23.1 | <p>Ich wohne seit Jahrzehnten in Norsingen, in der Fridolin-Mayer Straße ■. Zum Radwege-Konzept in Norsingen möchte ich zwei Anmerkungen machen, und daraus resultierende Verbesserungen vorschlagen.</p> <p>Unser Radweg entlang der B3 kann meiner Meinung nach nicht verbessert werden. Die Geh-/Radwege sind schlicht zu schmal, werden zudem noch in beide Fahrtrichtungen benutzt, und auch die Straße gibt mangels Breite nichts her. Irgendwelche zusätzlichen Markierungen sind nur Spielerei und ändern nichts an der grundsätzlichen Problematik des fehlenden Raums.</p> <p>Ich würde vorschlagen den Radweg auf den jetzigen Feldweg westlich der Bahnlinie zu verlegen (siehe rot gepunktete Strecke im Plan 1). Dazu müsste man nur das Stück Feldweg zwischen Friedhofstraße und der Brücke über die Eisenbahn am nördlichen Ortsende zu teeren und entsprechend beschildern.</p> | <p>Die Situation wurde bereits als Mangel in das Radwegekonzept aufgenommen. Es werden Maßnahmen zur Verbesserung, inkl. Verlagerung der schnellen Radfahrer auf die Straße unternommen.</p> <p>Aber die vorgeschlagene Führung ist zu umwegig und würde in der gelebten Praxis nicht angenommen werden.</p> |
| B.23.2 | <p>Der Radweg entlang der Kirchhofener Straße in Richtung Kirchhofen ist auch verbesserungswürdig. Besonders wo der Radweg die Straße verlässt, und steil links</p> | <p>Die vorgeschlagene Führung ist zu umwegig und vor allem auch sehr steil und würde in der gelebten Praxis nicht angenommen werden.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-------------|--|--|
| | <p>hoch zu den Rebgrundstücken führt, ist er unschön (siehe roter Pfeil im Plan 2). Ich habe selbst schon Erste Hilfe geleistet, als an der unübersichtlichen und steilen Stelle mehrere Rennradfahrer miteinander kollidiert sind.</p> <p>Ich würde vorschlagen als Alternative den Radweg die Winzerstraße hochzuführen, und weiter über den Verbindungsweg durch die Rebgrundstücke, auf den Radweg nach Kirchhofen (das machen ohnehin schon viele Radfahrer, die durch den Ort kommen). Dazu müsste man nur das Stück Verbindungsweg teeren und entsprechend beschildern (siehe rot gepunktete Strecke im Plan 2).</p> | |
| B.24 | Bürger 24 | |
| B.24.1 | <p>ich möchte mich zu Punkt 7.1 äußern. Grundsätzlich ist die Überlegung der Radwegführung über die Hans-Scherling-Str. im Hinblick auf die Anbindung an die Staufener Str. naheliegend. Allerdings glaube ich, dass aus dem Blickwinkel des Radfahrers die Streckenführung über die Raiffeisenstr. bevorzugt wird. Die Hans-Scherling-Str. wird, denke ich, als Umweg empfunden und deshalb vermutlich nicht unbedingt akzeptiert. Es gilt zu bedenken, dass der Mensch immer den für ihn bequemsten / kürzesten Weg geht.</p> | <p>Raiffeisenstr. wäre vermutlich die intuitivere Route. Die Route über die Hans-Scherlin-Straße stellt allerdings keinen nennenswerten Umweg für die meisten Fahrbeziehungen dar.</p> <p>Die Hans-Scherlin-Straße wurde gegenüber der Raiffeisenstraße bevorzugt, weil es keine gute Lösung für den Streckenabschnitt vor dem Busbahnhof gibt, der sowohl dem Kfz- und Busverkehr gerecht wird als auch die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet.</p> |
| B.24.2 | <p>Nun noch ein Anliegen zum Parkkonzept. Falls hierfür eine andere Stelle zuständig ist, bitte ich dies weiterzuleiten.</p> <p>Ich spreche hier nur für den Ortsteil Kirchhofen. Für die Nebenstraßen hat man ein Parkraumkonzept erstellt, welches seine Berechtigung hat und für Sicherheit in diesen Bereichen sorgt.</p> <p>Weshalb gibt es kein Konzept für die Niederdorfstr. und die Staufenerstr.? Beide sind wie die anderen Straßen Gemeindestraßen. Auch die Krozingerstr. hat im sinnvollen Bereich ein Parkkonzept.</p> <p>Niederdorfstr. kann ich nicht beurteilen.</p> <p>Die Staufenerstr. stellt meines Erachtens bei dem derzeitigen Parkverhalten ein großes Sicherheitsrisiko dar - Hausnr. 10 bis Einmündung Schwimmbadstr.</p> <p>Begründung: Ich komme aus Richtung Staufen, mir kommt ein Bus entgegen, der mich wegen Sichtdreieck "Flaig und Kohler" nicht sehen konnte. Beide müssen wir stehen bleiben. Ich fahre auf Gegenfahrbahn, um dort anzuhalten, damit Bus weiterfahren kann. Frage wie hätte diese</p> | <p>Dazu bitte die Gemeinde ansprechen.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-----------------------|--|--|
| | <p>Situation gelöst werden sollen, falls mehrere Fahrzeuge hinter gefahren wären? Wie kann eine solche Situation gelöst werden, wenn sich an dieser Stelle 2 Busse begegnen?</p> <p>Außerdem habe ich auch schon beobachtet, wie Autos unvermittelt auf den Gehweg fahren. Dies bedeutet ggf. höchste Gefahr für Fußgänger, die eventuell bei einer solchen Aktion übersehen werden.</p> | |
| B.25 Bürger 25 | | |
| B.25.1 | <p>den Vorschlägen aus der Präsentation vom 25.Okt. des Büros Fichtner – insbesondere denen mit „hoher Priorität“ stimme ich uneingeschränkt zu!</p> <p>Für den Umbau der Hofenstraße erscheint die „Möglichkeit 1“ mit beidseitigem Fußweg die bessere zu sein, weil für den Radverkehr ohne parkende Autos wesentlich übersichtlicher.</p> | <p>Vielen Dank, allerdings wurde die Maßnahme abgelehnt.</p> |
| B.26 Bürger 26 | | |
| B.26.1 | <p>zunächst vielen Dank dafür, dass sich die Gemeinde so proaktiv mit dem Thema Fahrradfreundlichkeit auseinandersetzt!</p> <p>Als Rückmeldung dazu würde ich gerne anmerken, dass - gerade im Zuge der zu erwartenden Wohnbebauung auf dem HOG Gelände - die Variante eines separaten Rad/Fußweges zwischen Möhnestraße und Rewe sehr attraktiv wäre (Variante 2).</p> <p>So bliebe auch "Im Breil" als Ausweichstrecke für eine absehbar erforderliche Sanierung der Hauptdurchgangsstraße erhalten ohne dann absehbare Konflikte zwischen KFZ und Fahrradverkehr.</p> <p>Zusätzlich würde so ein direkter / nicht direkt an der Straße liegender Fuß/Fahrrad Zugang von Ehrenstetten zum REWE Markt und zum Schulzentrum erschlossen.</p> | <p>Vielen Dank für die positive Rückmeldung!</p> <p>Eine solche Route wurde als langfristige Wunschroute vorgeschlagen. Es bleibt abzusehen ob dies möglich sein wird oder nicht.</p> <p>Kurzfristig sollen die Maßnahmen auf der Straße Im Breil die Sicherheit der Radfahrer verbessern.</p> |
| B.27 Bürger 27 | | |
| B.27.1 | <p>Vorschlag zur Radverkehrsführung entlang der B3 im Bereich der Ortsdurchfahrt Norsingen:</p> <p>Radverkehrsführung nirgendwo auf Gehweg, da Räder bergab in südlicher Richtung häufig zu schnell, Radler*innen</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Maßnahmen werden geprüft.</p> <p>Beidseitige Schutzstreifen sind auf der B 3 in Norsingen nicht möglich, da die Anforderungen an die Mindeststraßenbreite nicht gegeben sind.</p> |

| Nr. | Stellungnahmen von | Abwägungsvorschlag |
|-------------|---|--|
| | <p>machen sich wegen oft nicht vorhandener Fahrradklingel nicht bemerkbar. Im deutlichen Unfall-Risiko sind vor allem Kinder und ältere Leute.</p> <p>Deswegen:</p> <p>Beidseitige Radführung links und rechts der B3-Fahrbahn mit durchbrochener Linie (wie in Schallstadt), also von Fahrzeugen überfahrbar, wenn notwendig und möglich.</p> | |
| B.28 | Bürger 28 | |
| B.28.1 | <p>Der Oberkroizinger Weg ist einer der am stärksten durch Radfahrer frequentierten Wege (Hintergrund von meiner Seite: kürzeste Verbindung von Kirchhofen nach Bad Krozingen Herzzentrum, Schulzentrum und Schwimmbad, war auch als Alternativroute E1, E2 beim Radschnellweg in der Diskussion). Auf der schmalen Straße kommen zwei Kfz gerade so aneinander vorbei. Traditionell wird die Straße auch von Bürgern aus Ehrenstetten und Kirchhofen als „Schleichweg“ nach Bad Krozingen genutzt. Mittlerweile ist dieser Kfz-Anteil aber untergeordnet. Vielmehr ist es so, dass an der Kreuzung L125/Kroizinger Straße Fahrzeuge von der Umfahrung abzweigen und den Oberkroizinger Weg als Abkürzung nutzen, dies gilt für die Gegenrichtung ebenso. Da die Geschwindigkeit im Oberkroizinger Weg nicht begrenzt sei, hält Herr Booz die derzeitige Situation für sehr gefährlich.</p> | <p>Situation wurde bereits als Problemstelle im Radwegekonzept identifiziert.</p> <p>Es bestehen Überlegungen von Seiten der Gemeinde geplant den Oberkroizinger Weg für den Kfz-Verkehr zu sperren.</p> |

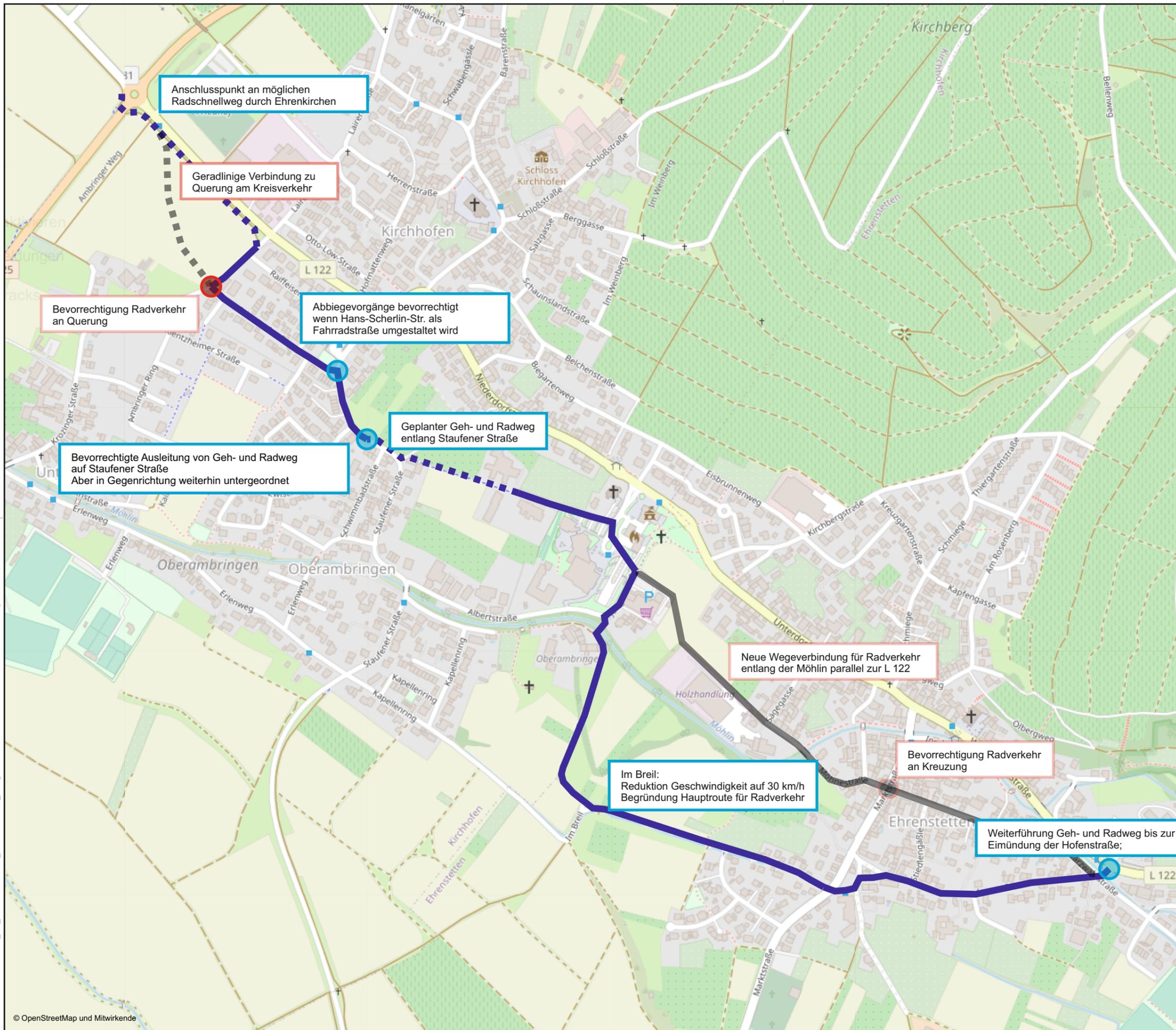


Anlage 4

Maßnahmenentwicklung

Legende

- Führung Variante 1
- Führung Variante 2
- Radfahrertführung abseits vom Mischverkehr



Anschlusspunkt an möglichen Radschnellweg durch Ehrenkirchen

Geradlinige Verbindung zu Querung am Kreisverkehr

Bevorzugung Radverkehr an Querung

Abbiegevorgänge bevorzugt wenn Hans-Scherlin-Str. als Fahrradstraße umgestaltet wird

Geplanter Geh- und Radweg entlang Staufener Straße

Bevorzugte Ausleitung von Geh- und Radweg auf Staufener Straße Aber in Gegenrichtung weiterhin untergeordnet

Neue Wegeverbindung für Radverkehr entlang der Möhlin parallel zur L 122

Im Breil: Reduktion Geschwindigkeit auf 30 km/h Begründung Hauptroute für Radverkehr

Bevorzugung Radverkehr an Kreuzung

Weiterführung Geh- und Radweg bis zur Einmündung der Hofenstraße;

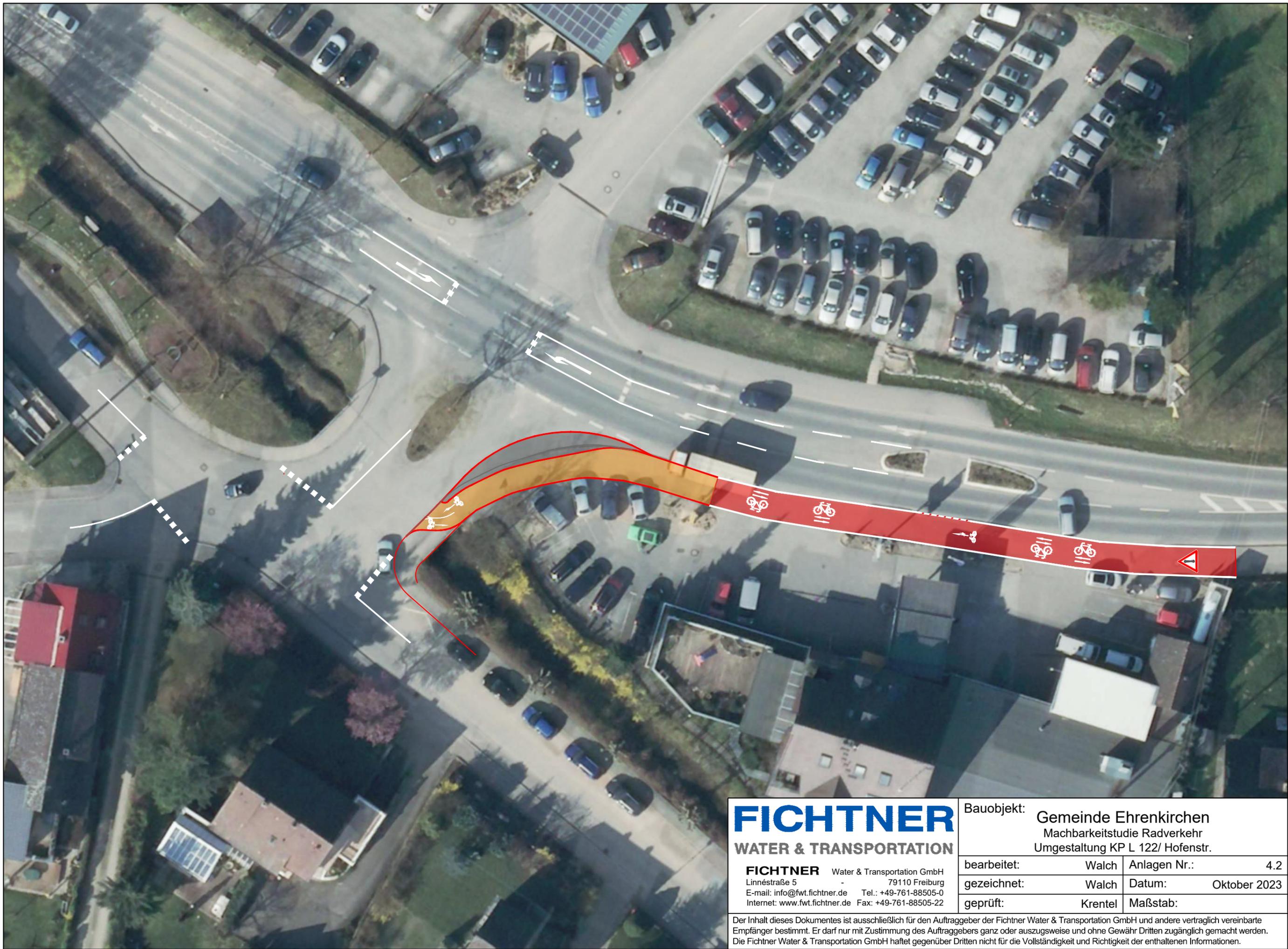


Auftraggeber:
 Gemeinde Ehrenkirchen

Projektbez.:
Radwegekonzept Ehrenkirchen

Planbez.:
Alternative Führung des Radverkehrs zur Ortsdurchfahrt (L 122)

| | | |
|------------|----------|------------|
| Proj.-Nr.: | 612-2492 | Anlage |
| Datum: | 10/2023 | |
| Maßstab: | | |
| | | 4.1 |

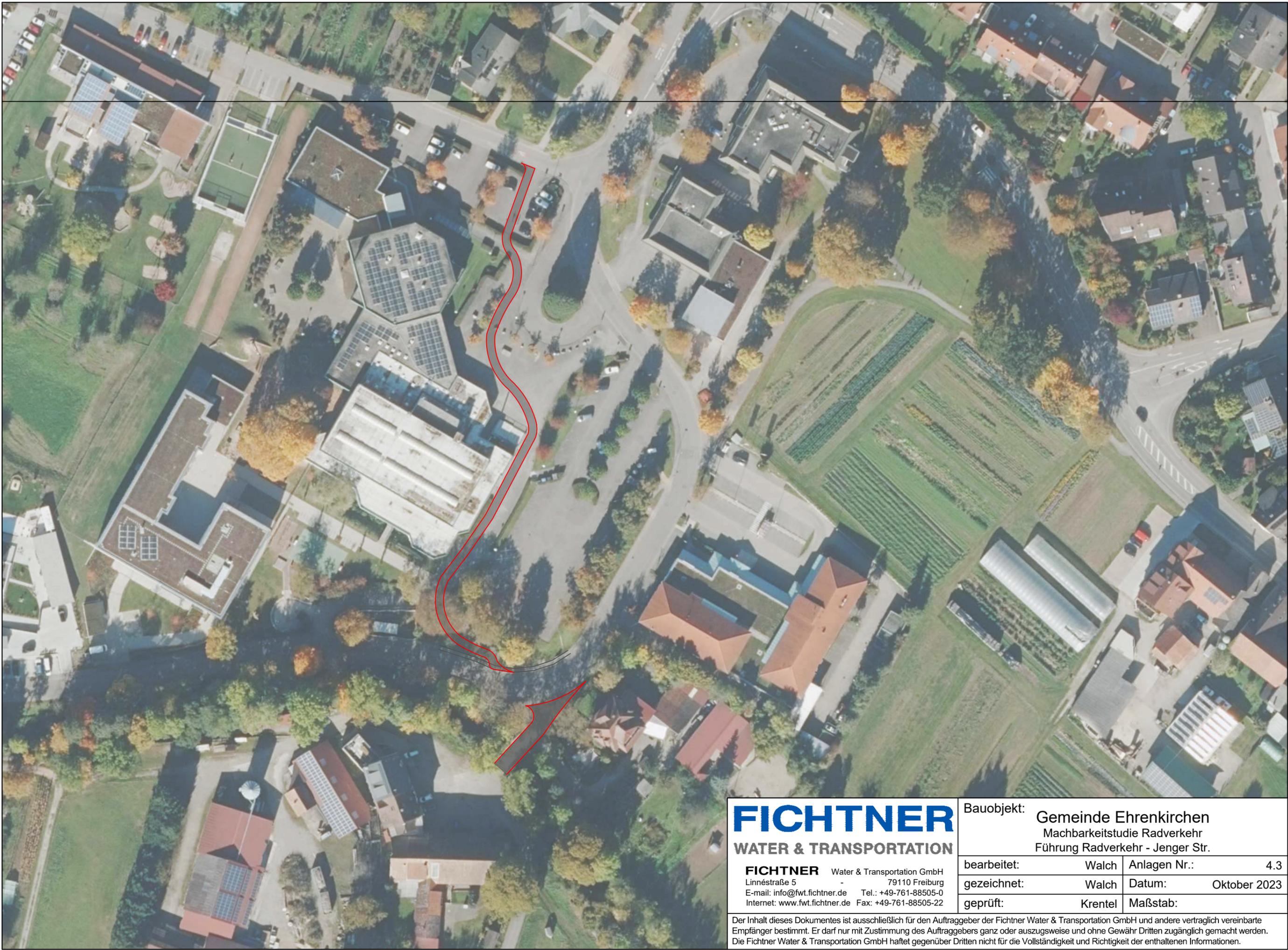


FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

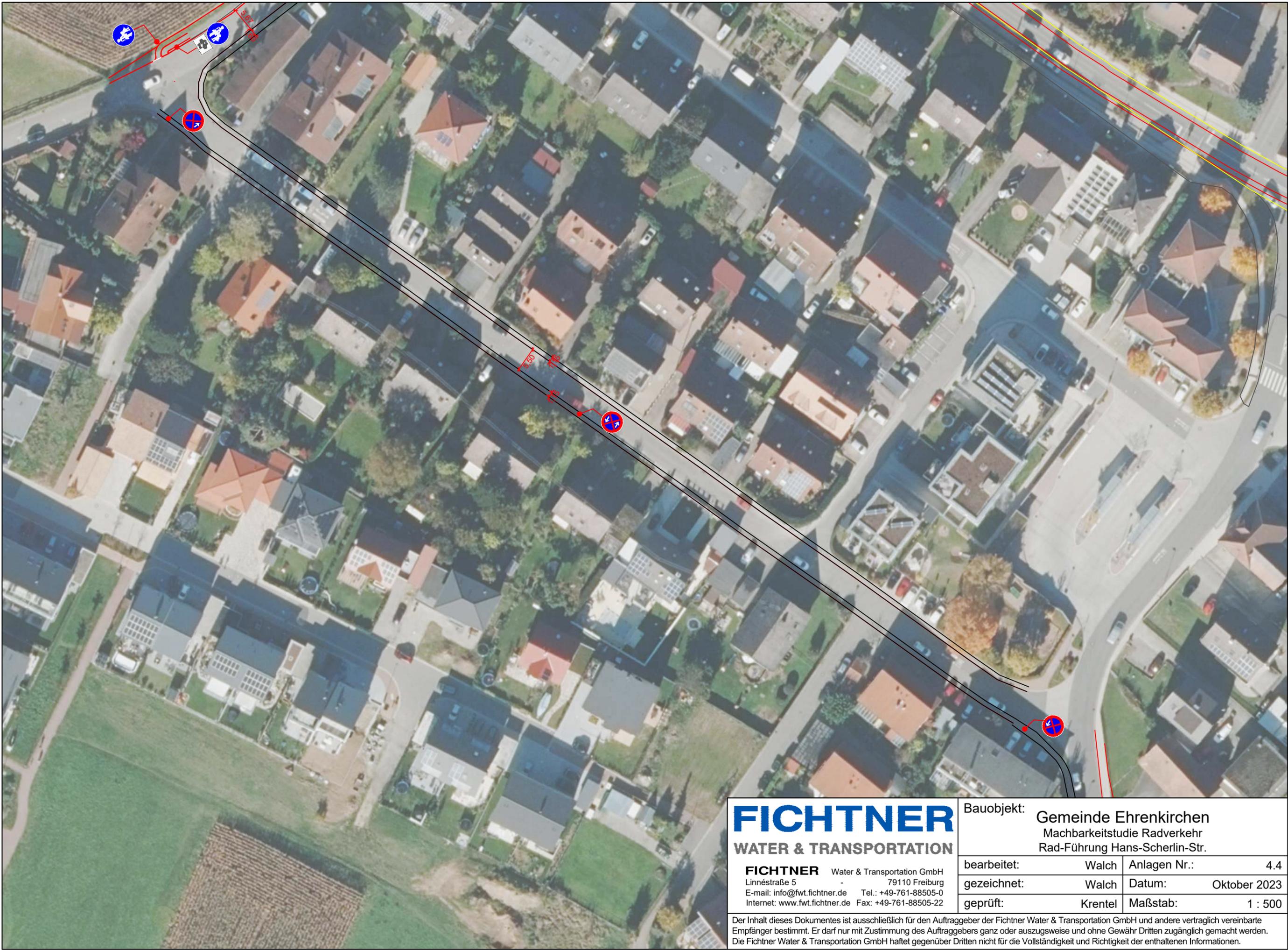
FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|-------------|---------|---|--------------|
| Bauobjekt: | | Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr Umgestaltung KP L 122/ Hofenstr. | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.2 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



| | | | | |
|--|--|---------|--------------|--------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitsstudie Radverkehr Führung Radverkehr - Jenger Str. | | | |
| | bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.3 |
| | gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| | geprüft: | Krentel | Maßstab: | |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | | | |



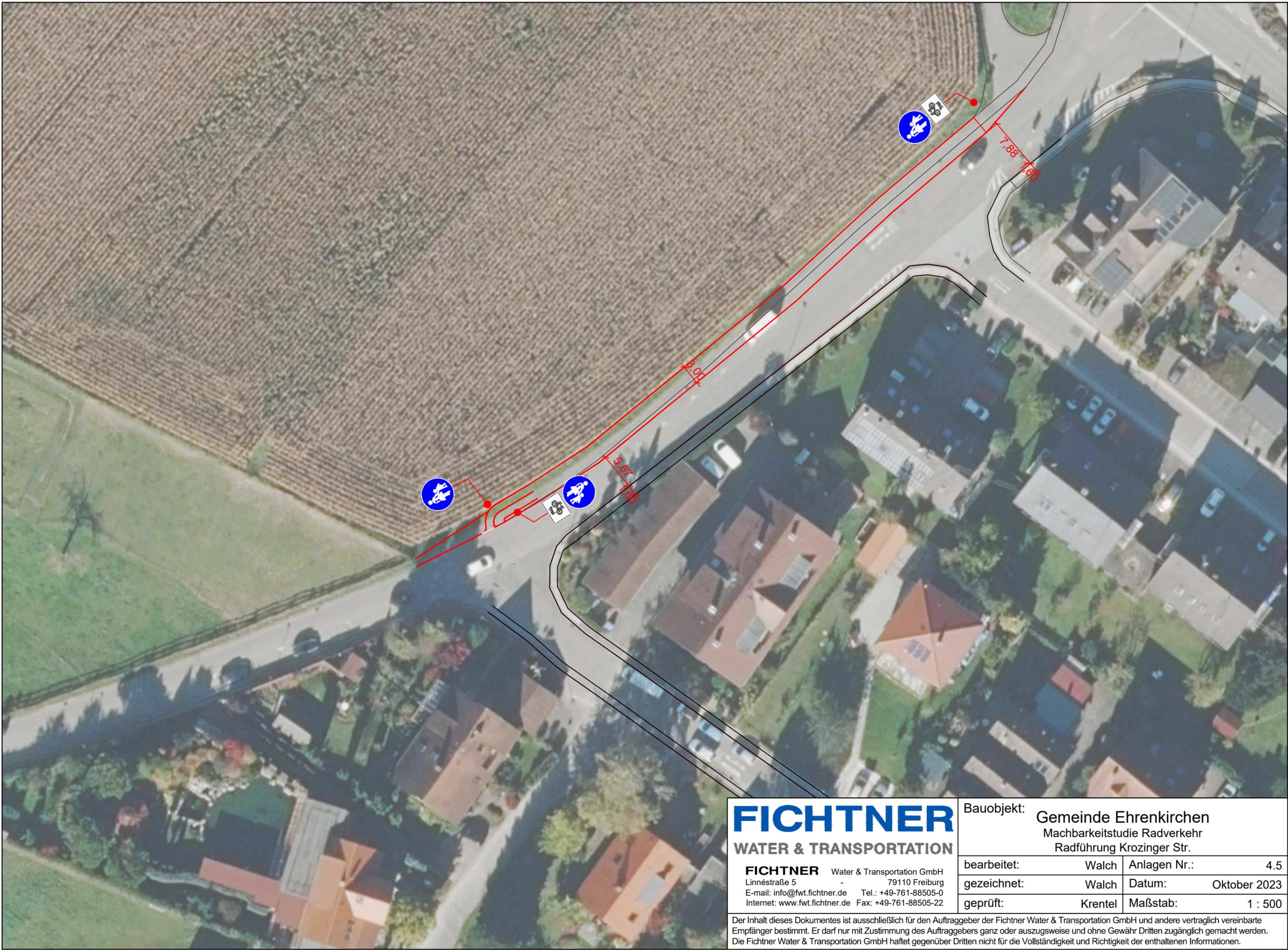
FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|-------------|---|--------------|--------------|
| Baubjekt: | Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr Rad-Führung Hans-Scherlin-Str. | | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.4 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 500 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

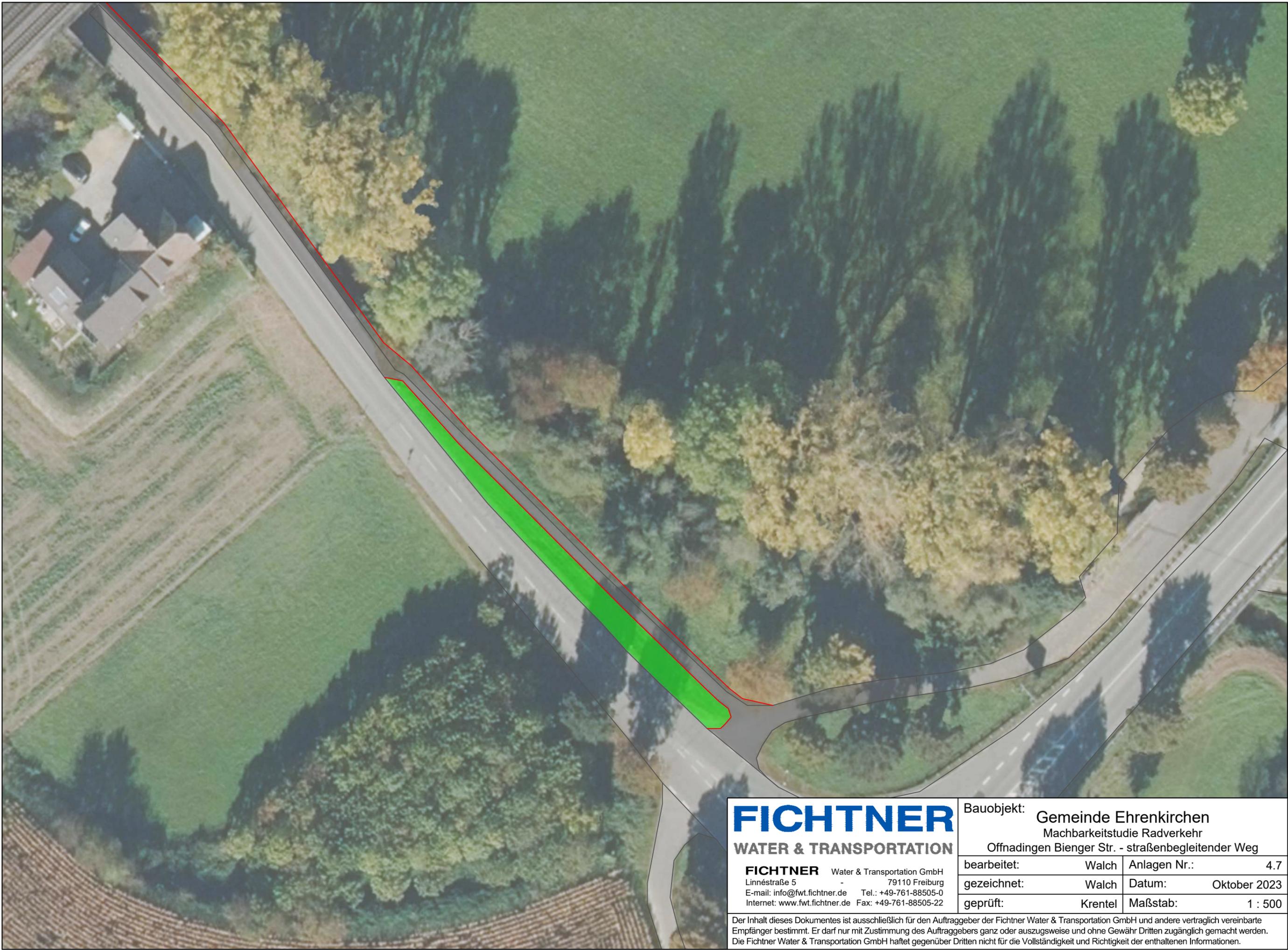
FICHTNER Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|-------------|---------|--|--------------|
| Bauobjekt: | | Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr Radführung Krozinger Str. | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.5 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 500 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



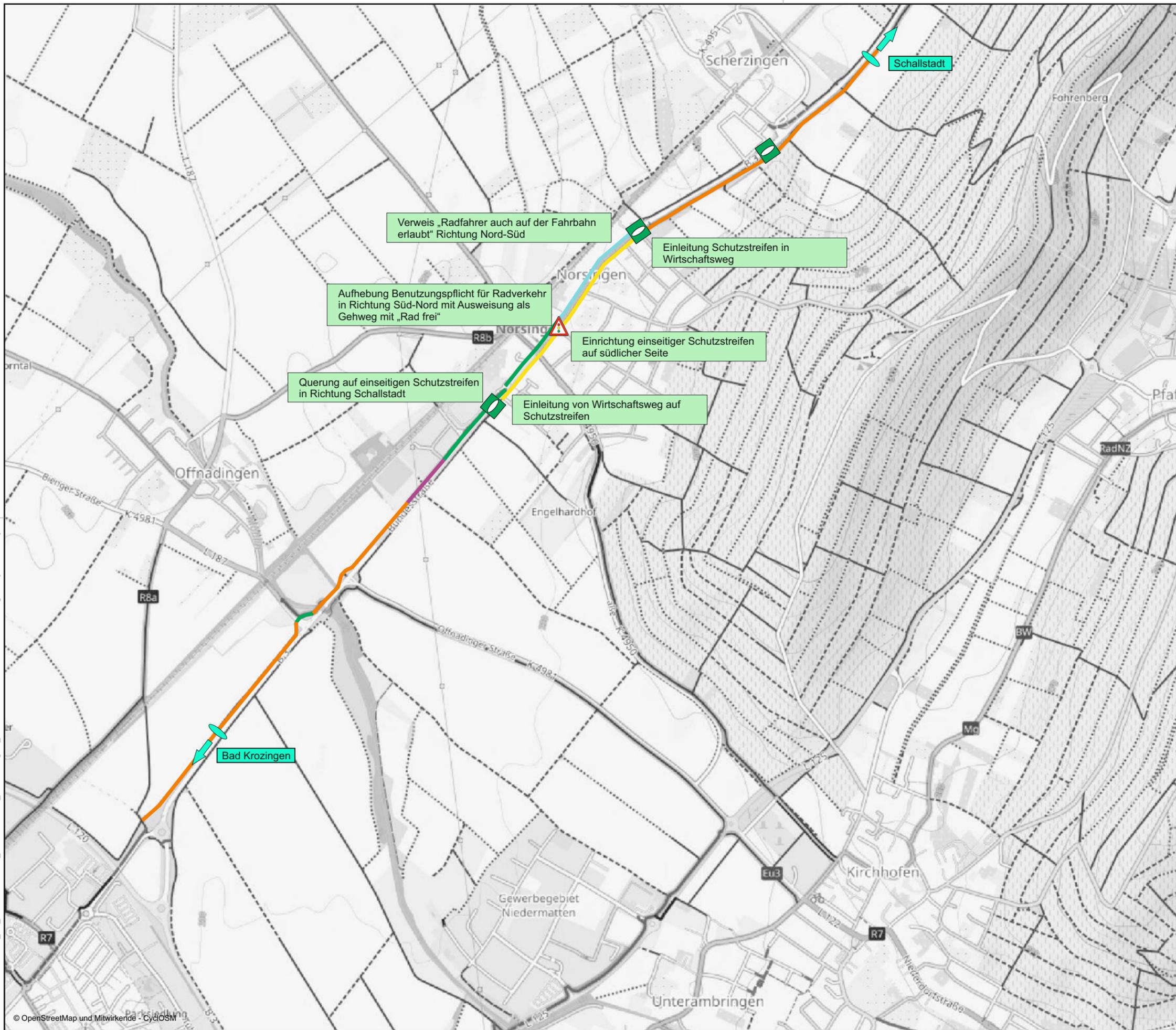
| | | | |
|--|---|--------------|--------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr KVP L 125/ Offnadinger Str. - Querung Radverkehr | | |
| | bearbeitet: Walch | Anlagen Nr.: | 4.6 |
| FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | gezeichnet: Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| | geprüft: Krentel | Maßstab: | 1 : 500 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | | |



| | | | |
|--|--|---------|---------------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitsstudie Radverkehr Offnadingen Bienger Str. - straßenbegleitender Weg | | |
| | bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: 4.7 |
| FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | gezeichnet: | Walch | Datum: Oktober 2023 |
| | geprüft: | Krentel | Maßstab: 1 : 500 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | | |

Legende

-  Radschutzstreifen
-  Gemeinsamer Geh-/Radweg
-  Gehweg mit Radfahrer frei
-  Gehweg mit Radfahrer frei
-  Radfahrerführung auf schwächer befahrener Straße
-  Radfahrerführung auf stark befahrener Straße
-  Querungshilfe
-  Schnittstelle überörtliches Netz



Verweis „Radfahrer auch auf der Fahrbahn erlaubt“ Richtung Nord-Süd

Einleitung Schutzstreifen in Wirtschaftsweg

Aufhebung Benutzungspflicht für Radverkehr in Richtung Süd-Nord mit Ausweisung als Gehweg mit „Rad frei“

Einrichtung einseitiger Schutzstreifen auf südlicher Seite

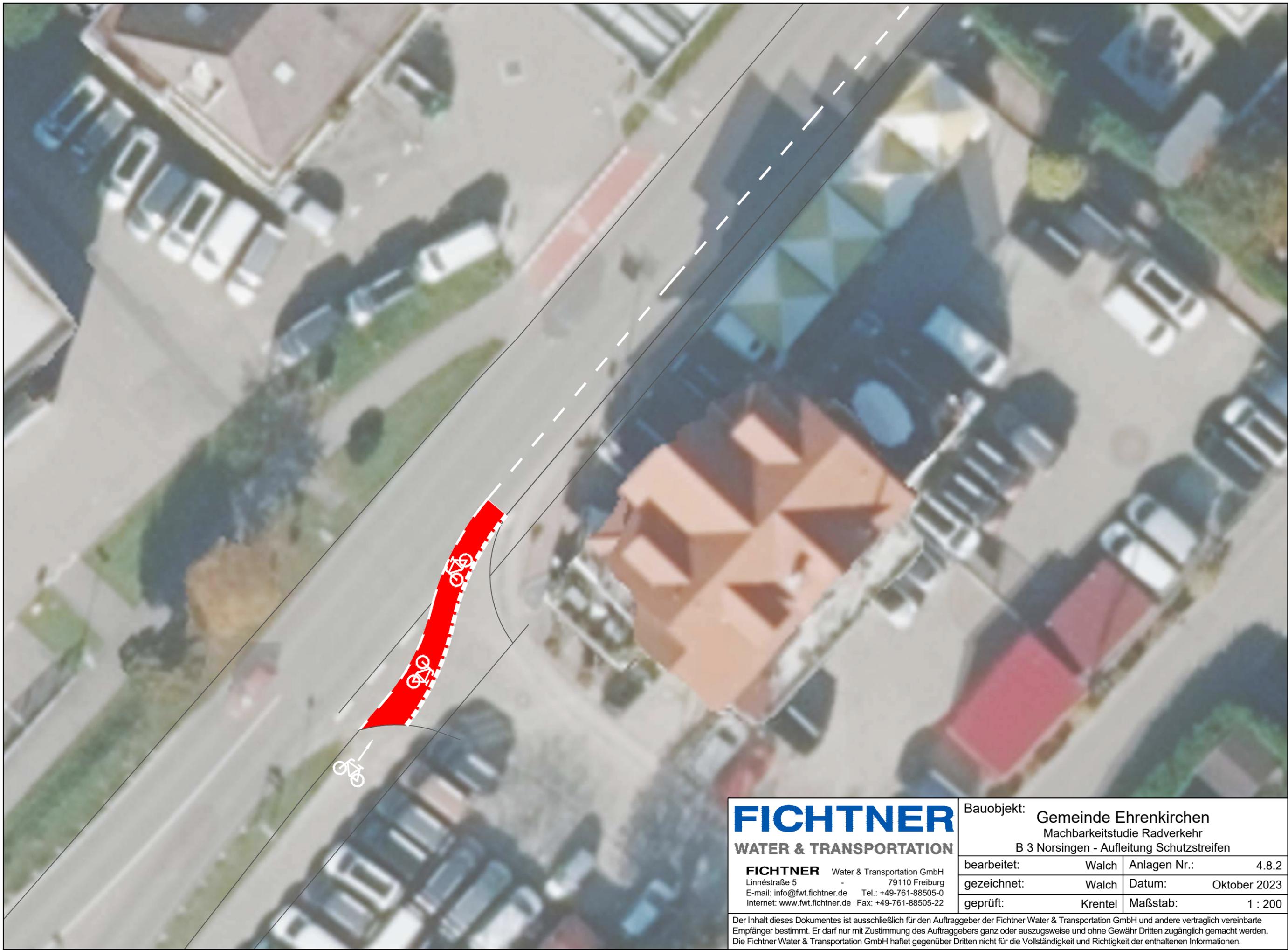
Querung auf einseitigen Schutzstreifen in Richtung Schallstadt

Einleitung von Wirtschaftsweg auf Schutzstreifen

P:\612\2449-2492-2492_RK_Ehrenkirchen\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\02_Bestandsaufnahme\Bestands- und-Mängelanalyse-211105-jwal.pdf



| | |
|---|----------|
| Auftraggeber: | |
|  Gemeinde Ehrenkirchen | |
| Projektbez.: | |
| Radwegekonzept Ehrenkirchen | |
| Planbez.: | |
| Radverkehrsführung entlang B 3 Norsingen | |
| Proj.-Nr.: | 612-2492 |
| Datum: | 10/2023 |
| Maßstab: | |
| Anlage | |
| 4.8.1 | |

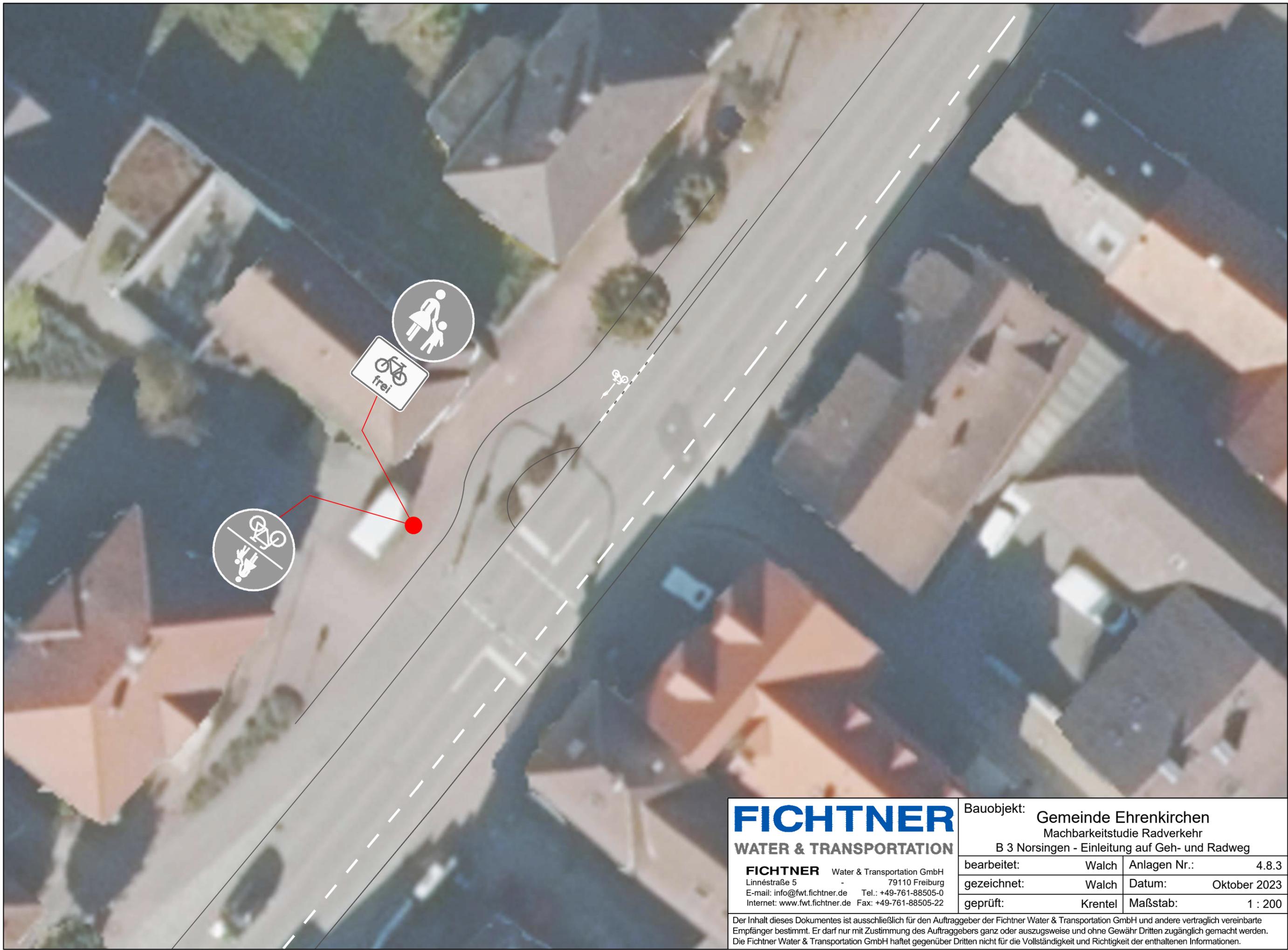


FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

FICHTNER Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|-------------|---------|---|--------------|
| Bauobjekt: | | Gemeinde Ehrenkirchen | |
| | | Machbarkeitstudie Radverkehr | |
| | | B 3 Norsingen - Aufleitung Schutzstreifen | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.8.2 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 200 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

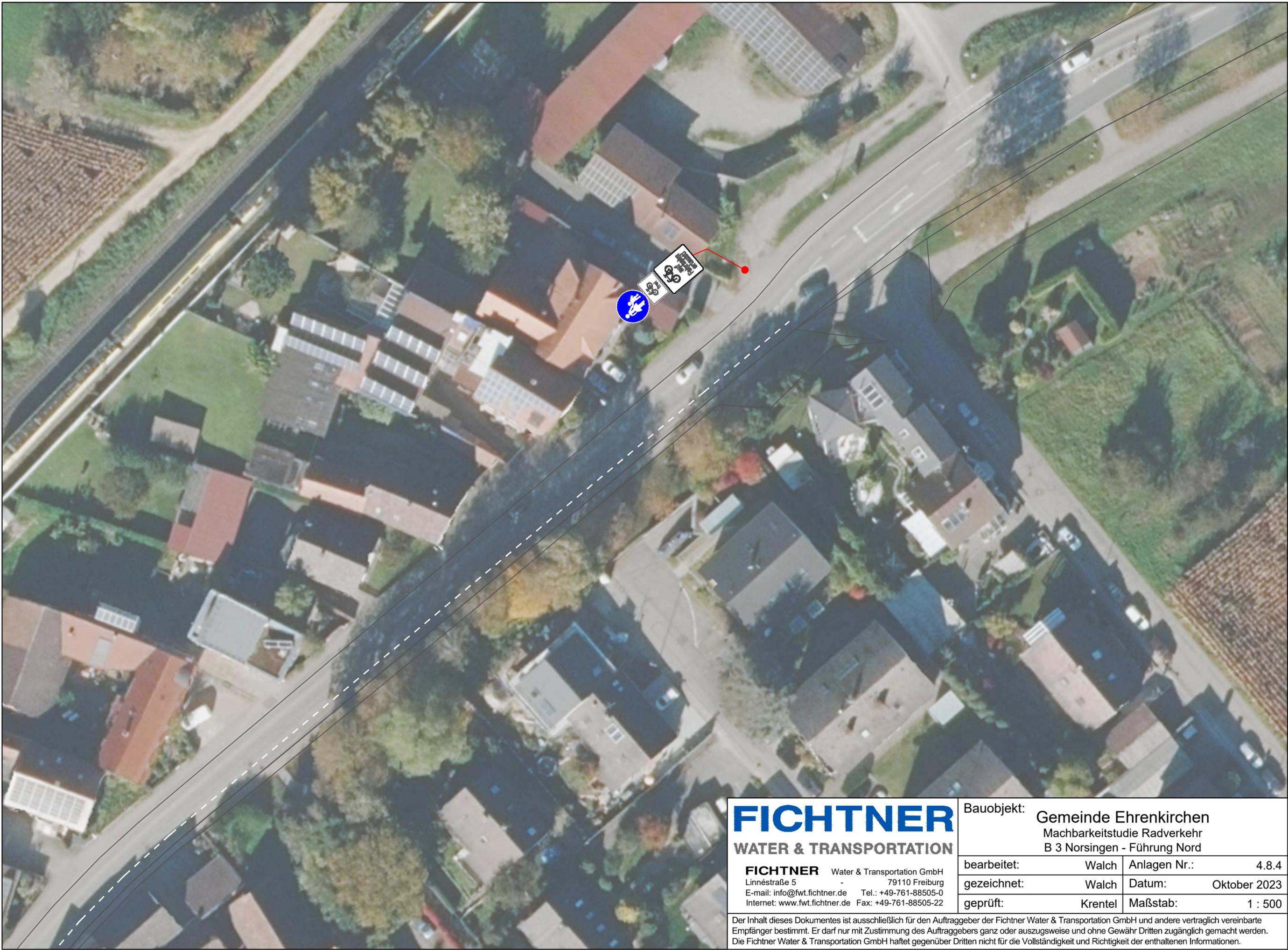


FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

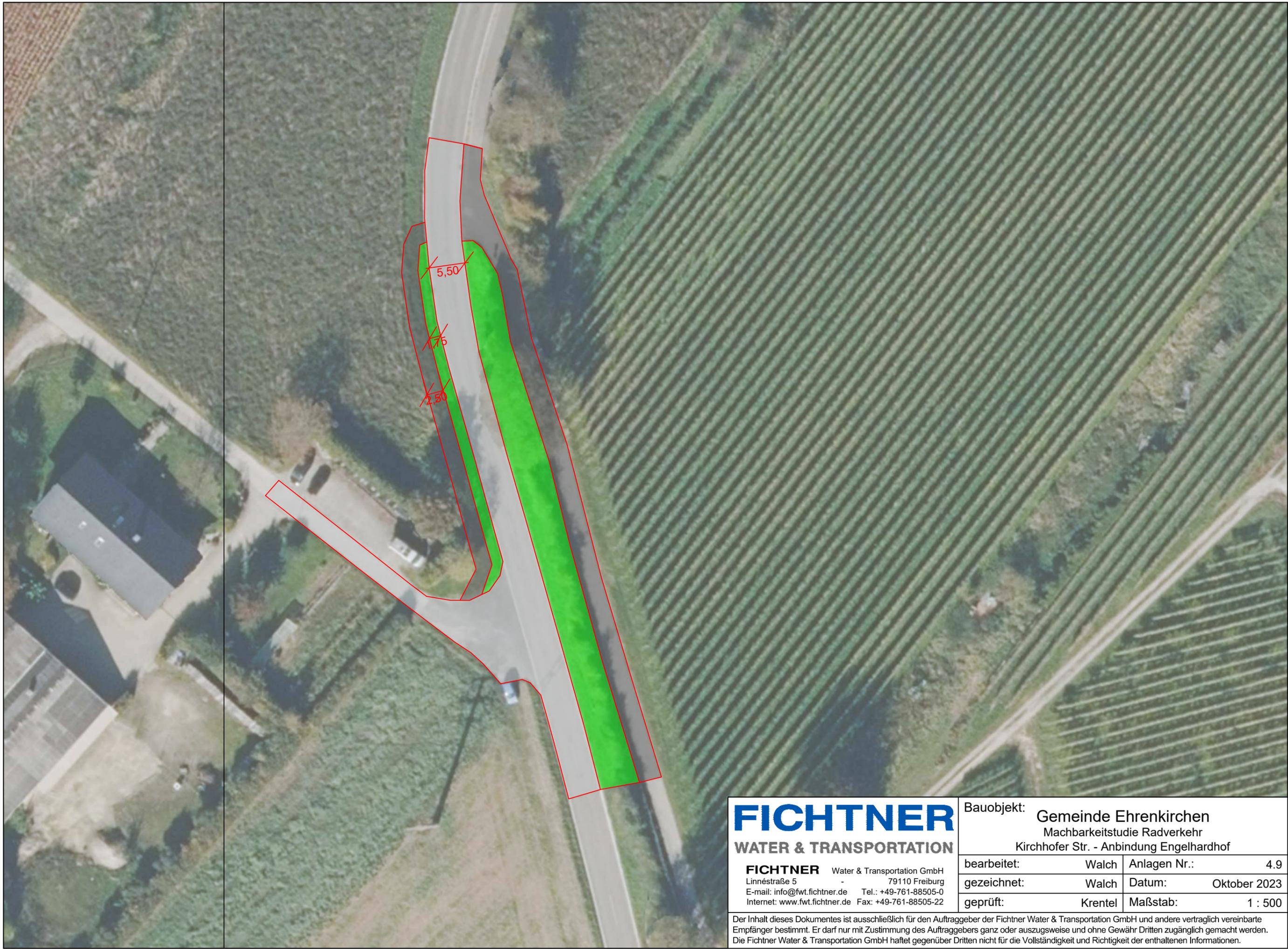
FICHTNER Water & Transportation GmbH
 Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
 E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|--|---------|--------------|--------------|
| Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen | | | |
| Machbarkeitsstudie Radverkehr | | | |
| B 3 Norsingen - Einleitung auf Geh- und Radweg | | | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.8.3 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 200 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



| | | |
|--|---|---------------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr B 3 Norsingen - Führung Nord | |
| | bearbeitet: Walch | Anlagen Nr.: 4.8.4 |
| | gezeichnet: Walch | Datum: Oktober 2023 |
| | geprüft: Krentel | Maßstab: 1 : 500 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | |



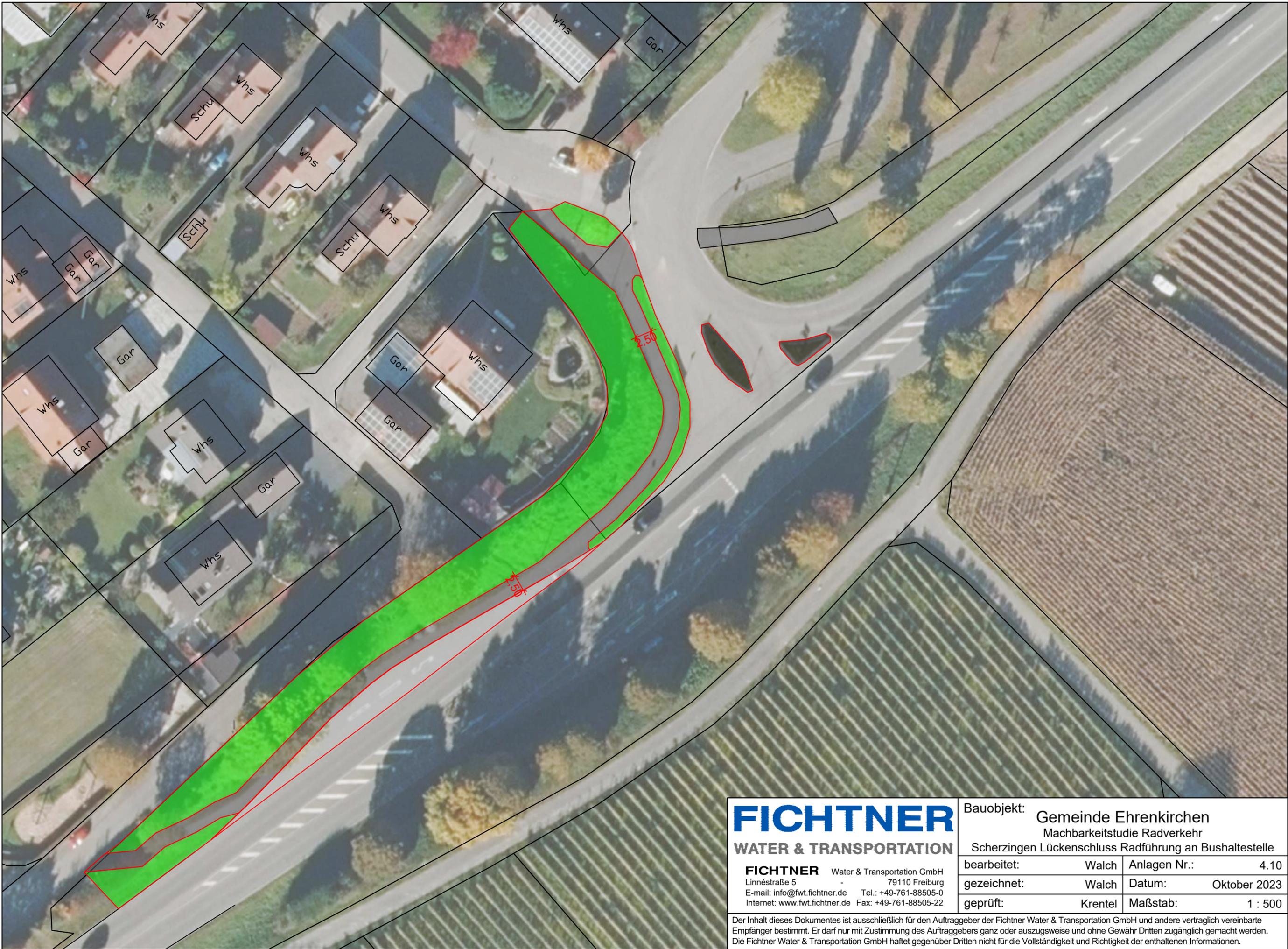
FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|-------------|---------|---|--------------|
| Bauobjekt: | | Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr Kirchhofer Str. - Anbindung Engelhardhof | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.9 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 500 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

P:\612\2450-2499\2-2492_RK_EHRENKIRCHEN\600_CADD\610_CAD\04_VERIV2_SCHERZINGEN-220919-JWAL.DWG



FICHTNER

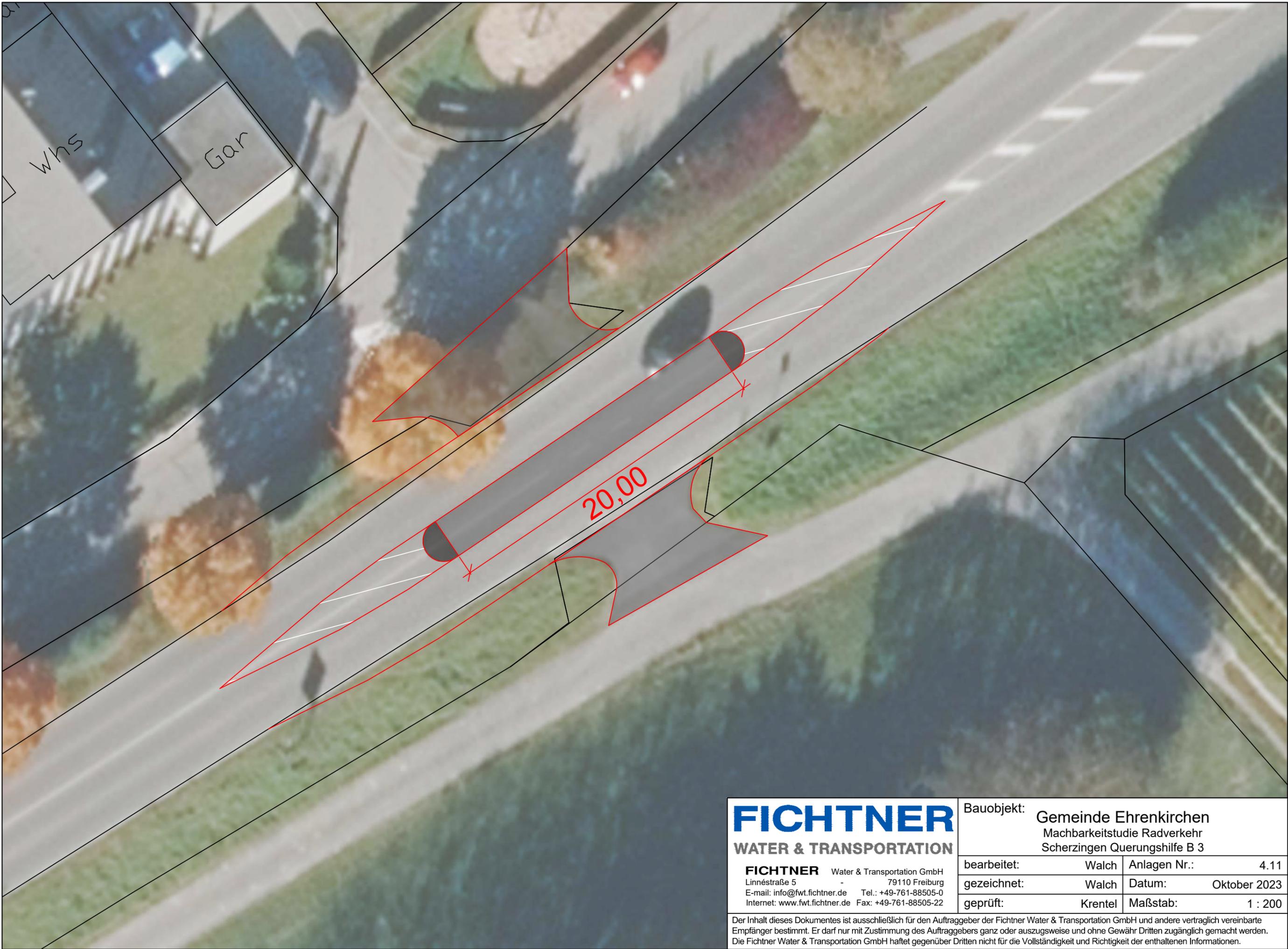
WATER & TRANSPORTATION

FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

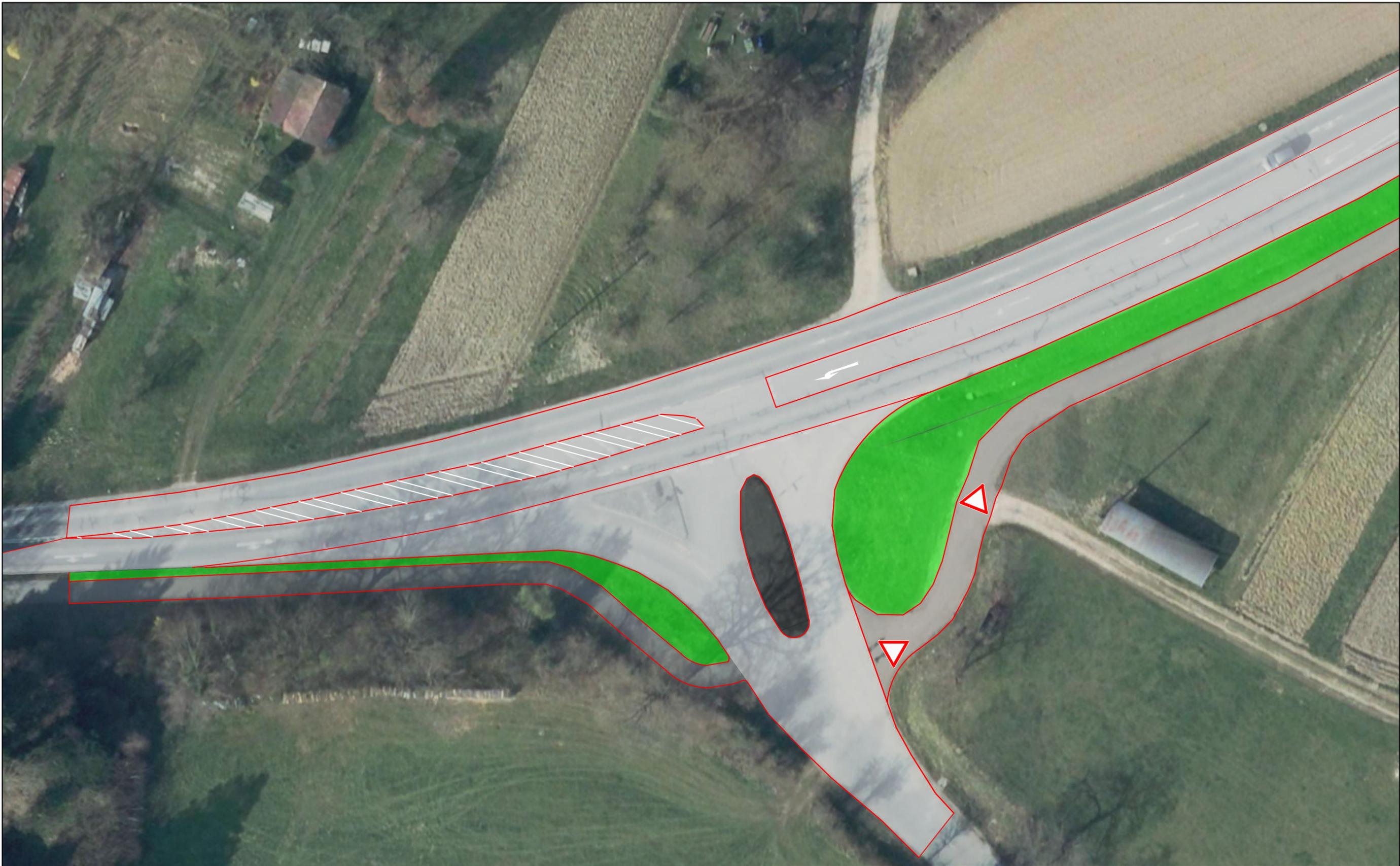
| | | | |
|--|---------|--------------|--------------|
| Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen | | | |
| Machbarkeitsstudie Radverkehr | | | |
| Scherzingen Lückenschluss Radführung an Bushaltestelle | | | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.10 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 500 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

P:\612\2450-2499\2-2492_RK_EHRENKIRCHEN\600_CADD\610_CAD\04_VERIV2_SCHERZINGEN-220919-JWAL.DWG



| | | | |
|--|--|---------|---------------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr Scherzingen Querungshilfe B 3 | | |
| | bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: 4.11 |
| | gezeichnet: | Walch | Datum: Oktober 2023 |
| | geprüft: | Krentel | Maßstab: 1 : 200 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | | |

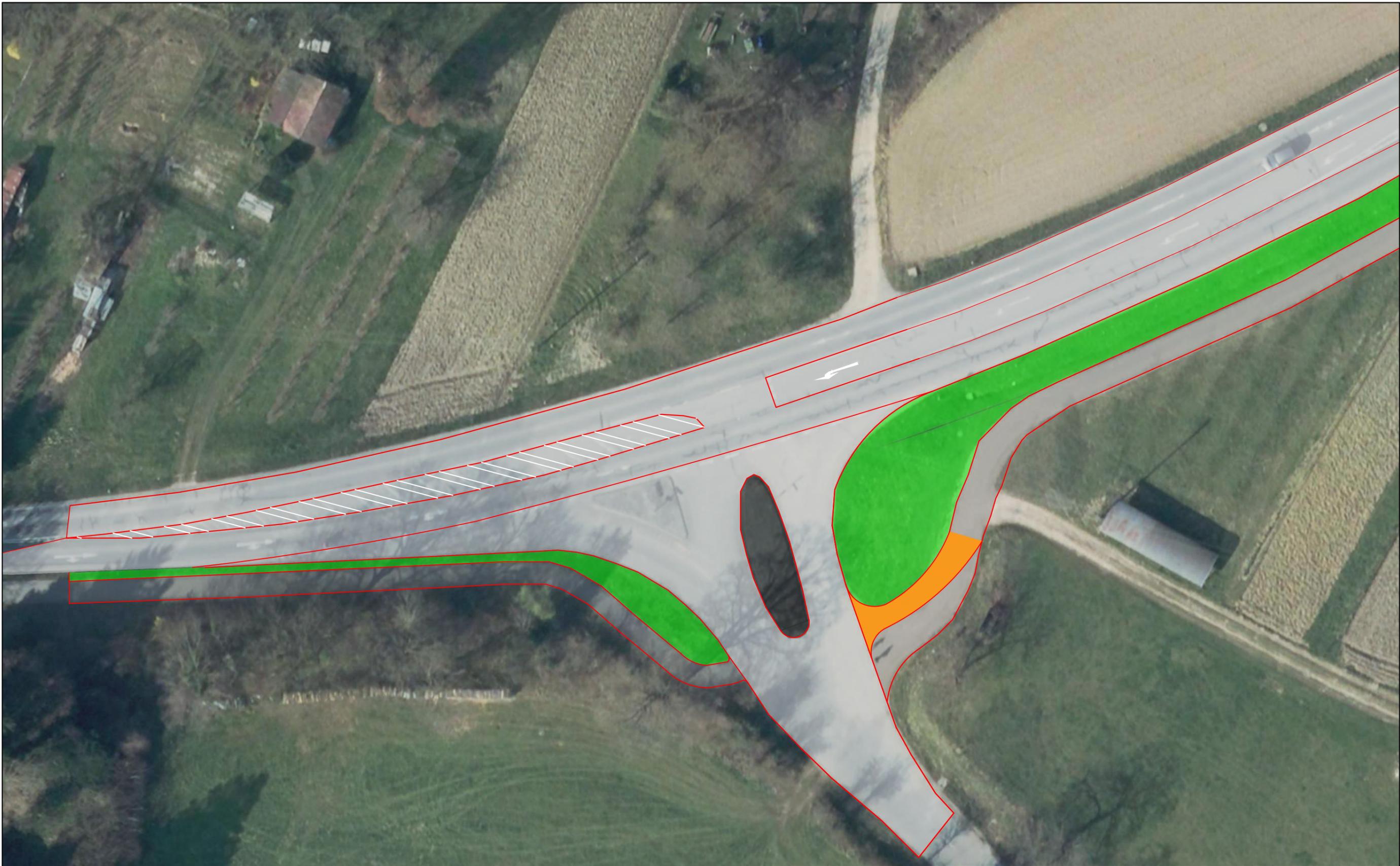


FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

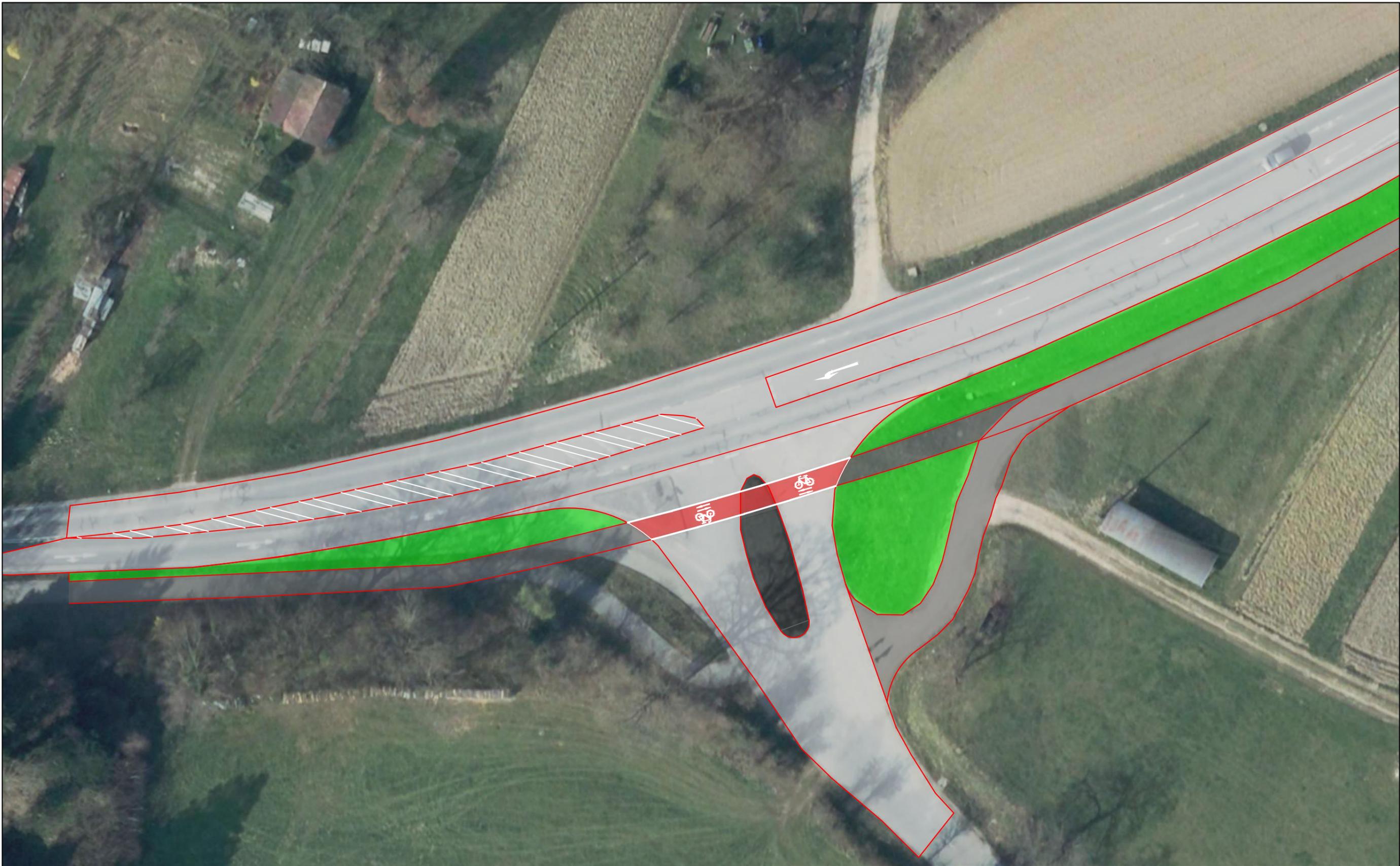
FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|--|---------|--------------|--------------|
| Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr KP L 122/ Schopbachgasse Variante 1 | | | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.12.1 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 400 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



| | | |
|--|--|---------------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr KP L 122/ Schopbachgasse Variante 2 | |
| | bearbeitet: Walch | Anlagen Nr.: 4.12.2 |
| | gezeichnet: Walch | Datum: Oktober 2023 |
| | geprüft: Krentel | Maßstab: 1 : 400 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | |

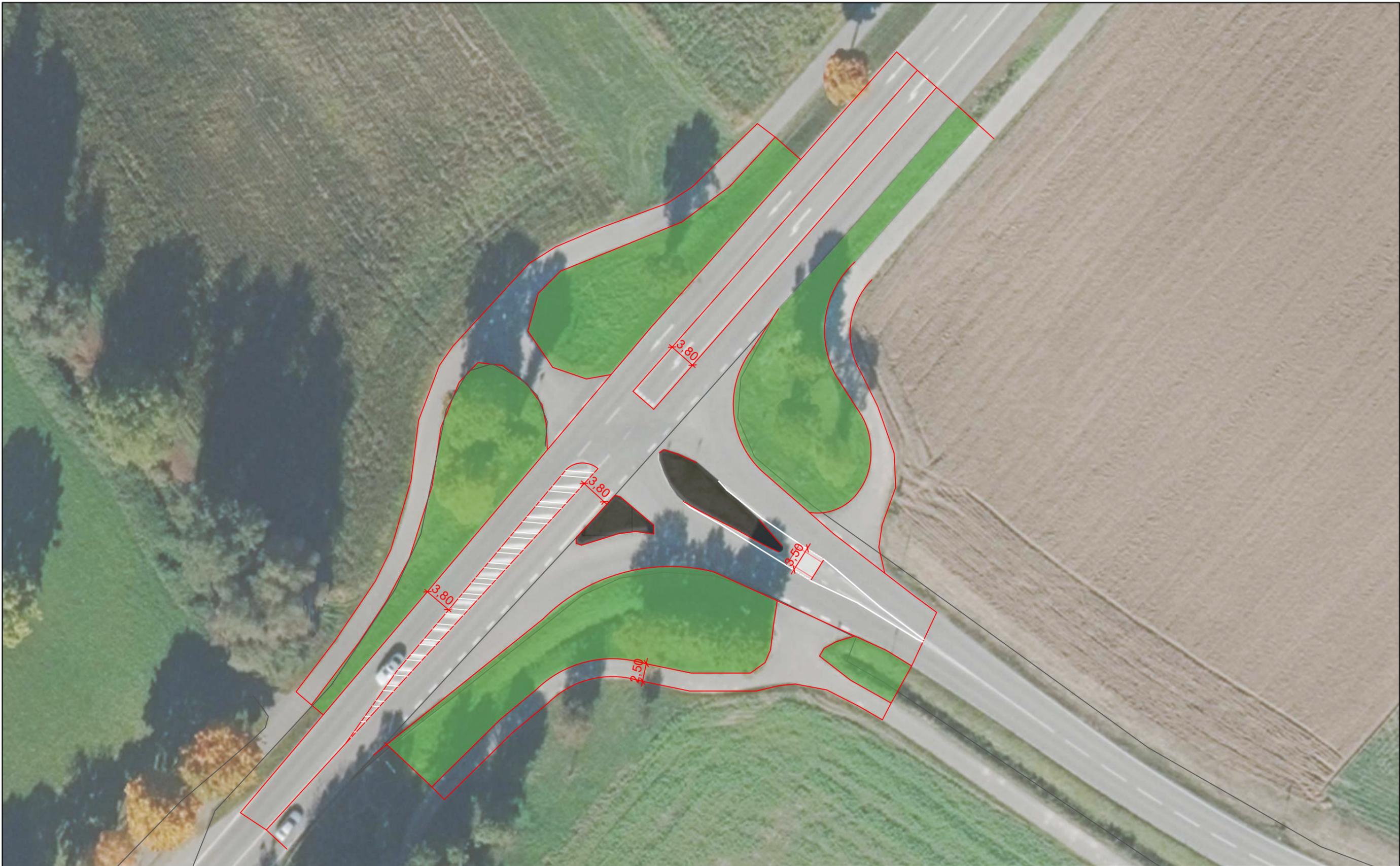


FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

FICHTNER Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0
Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22

| | | | |
|--|---------|--------------|--------------|
| Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitstudie Radverkehr KP L 122/ Schopbachgasse Variante 3 | | | |
| bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: | 4.12.3 |
| gezeichnet: | Walch | Datum: | Oktober 2023 |
| geprüft: | Krentel | Maßstab: | 1 : 400 |

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.



| | | | |
|--|--|---------|---------------------|
| FICHTNER WATER & TRANSPORTATION | Bauobjekt: Gemeinde Ehrenkirchen Machbarkeitsstudie Radverkehr KP B 3/ Offneadinger Str. - Querung Radverkehr | | |
| | bearbeitet: | Walch | Anlagen Nr.: 4.13 |
| FICHTNER Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg E-mail: info@fwt.fichtner.de Tel.: +49-761-88505-0 Internet: www.fwt.fichtner.de Fax: +49-761-88505-22 | gezeichnet: | Walch | Datum: Oktober 2023 |
| | geprüft: | Krentel | Maßstab: 1 : 500 |
| Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen. | | | |



Anlage 5

Maßnahmenliste

| Nr. | Maßnahme | Ortsteil | Zuständigkeit | Grobkosten [€] | Bemerkung | Priorität | Umsetzung |
|---------------------|---|--------------|---------------|-------------------|-----------|-----------|---------------|
| Ehrenkirchen | | | | | | | |
| 1.1 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Umgestaltung Knotenpunkt Wentzinger Str./ Hofenstr.; Markierungen Linksabbiegerspur und Haltelinien; Rotfärbung Ausfahrt Tankstelle,; | Ehrenstetten | Gemeinde | 75.000 | | hoch | kurzfristig |
| 1.2 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Anpassungen Im Breil Aufstellung Verkehrszeichen 274-30 und 277.1 | Ehrenstetten | Gemeinde | 5.000 | | hoch | mittelfristig |
| 1.3 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Radverkehrsführung Jengerstraße entlang Kirchberghalle Markierung/ Beschilderung Radweg; Absenkung Bordstein; Einleitung Prälat-Stiefvater-Weg auf Parkplatz (Bestand) | Kirchhofen | Gemeinde | 10.000 | | mittel | langfristig |
| 1.4 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Durchgängiges einseitiges Parkverbot Hans-Scherlin-Straße | Kirchhofen | Gemeinde | 2.000 | | mittel | kurzfristig |
| 1.5 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Krozinger Str. Gehweg mit Rad frei: bauliche Verbreiterung Gehweg | Kirchhofen | Gemeinde | 20.000 bis 50.000 | | mittel | mittelfristig |

| Nr. | Maßnahme | Ortsteil | Zuständigkeit | Grobkosten [€] | Bemerkung | Priorität | Umsetzung |
|-------|---|--------------|---------------|---------------------|-----------|-----------|---------------|
| 1.6 | Radhauptachse Kernort Ehrenkirchen Verbesserung Querungshilfe an Kreisverkehr L 125/ Offnadinger Str.: -Vergrößerung Tropfen für Aufstellfläche -Installation von Querungshilfe -Heranführung Radweg an Kreisverkehr | Kirchhofen | Land | 150.000 bis 200.000 | | hoch | kurzfristig |
| 1.7.1 | Anpassung Radweg an Einmündung KP L122/ Schopbachgasse Variante 1: Beschilderung "Vorfahrt gewähren" | Ehrenstetten | Gemeinde | ca. 2.000 | | gering | kurzfristig |
| 1.7.2 | Anpassung Radweg an Einmündung KP L122/ Schopbachgasse Variante 2: Begradigung der Verschwenkung des Radwegs | Ehrenstetten | Gemeinde | 10.000 bis 20.000 | | gering | mittelfristig |
| 1.7.3 | Anpassung Radweg an Einmündung KP L122/ Schopbachgasse Variante 3: Bevorrechtigung Radverkehr -Rückbau Dreiecksinsel -Anpassung Straßenränder -Rückbau/ Verlegung Parkplatz | Ehrenstetten | Gemeinde | 75.000 bis 150.000 | | gering | langfristig |

| Nr. | Maßnahme | Ortsteil | Zuständigkeit | Grobkosten [€] | Bemerkung | Priorität | Umsetzung |
|-----------|---|-----------|---------------|--------------------|-----------|-----------|-------------|
| Norsingen | | | | | | | |
| 1.8 | Schutzstreifen entlang der B3 Ortsdurchfahrt Norsingen auf südlicher Seite | Norsingen | Bund | 10.000 | | hoch | kurzfristig |
| 1.9 | Änderung Beschilderung im Bereich des Geh- und Radwegs zu Gehweg Zusatzzeichen "Rad frei" in Fahrtrichtung Ost | Norsingen | Gemeinde | 2.000 bis 5.000 | | hoch | kurzfristig |
| 2.0 | Im Abschnitt Gehweg mit "Rad frei" Ergänzung Zusatzzeichen "Radfahrer auch auf der Fahrbahn erlaubt" | Norsingen | Gemeinde | 2.000 bis 5.000 | | hoch | kurzfristig |
| 2.1 | Lückenschluss zwischen Engelhardhof und Radführung auf Kirchhofener Str. durch gem. Geh- und Radweg auf Westseite | Norsingen | Gemeinde | 50.000 bis 100.000 | | gering | langfristig |

| Nr. | Maßnahme | Ortsteil | Zuständigkeit | Grobkosten [€] | Bemerkung | Priorität | Umsetzung |
|-----|----------|----------|---------------|----------------|-----------|-----------|-----------|
|-----|----------|----------|---------------|----------------|-----------|-----------|-----------|

Offnadingen

| | | | | | | | |
|-----|--|-------------|----------|-------------------------|--|--------|---------------|
| 2.2 | Verbreiterung fahrbahnbegleitender Weg bei Bienger Str. auf Standardmaße 2,5m und Sicherheitstrennstreifen 1,75m | Offnadingen | Gemeinde | 20.000 bis 30.000 | | gering | langfristig |
| 2.3 | Markierung Querungshilfe an Einmündung KP B3/ Offnadinger Str. | Offnadingen | Gemeinde | 5.000 bis 10.000 | | mittel | mittelfristig |
| 2.4 | Lückenschluss im Radverkehrsnetz zwischen Offnadingen und Mengen -Außerörtlicher gemeinsamer Geh- und Radweg entlang L 187 (Ostseite) | Offnadingen | Land | 1.000.000 bis 2.000.000 | | mittel | langfristig |

| Nr. | Maßnahme | Ortsteil | Zuständigkeit | Grobkosten [€] | Bemerkung | Priorität | Umsetzung |
|-----|----------|----------|---------------|----------------|-----------|-----------|-----------|
|-----|----------|----------|---------------|----------------|-----------|-----------|-----------|

Scherzingen

| | | | | | | | |
|-------|---|-------------|----------------|--------------------|------------------------------|--------|---------------|
| 2.5 | Herstellung Querung mit Mittelinsel über B3 westlicher Ortsteil zu Str. Im Kleinfeldele | Scherzingen | Gemeinde/ Bund | 50.000 bis 100.000 | | gering | langfristig |
| 2.6 | Anpassung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h an bestehender Querung der B3 nördlich von Scherzingen | Scherzingen | Bund | 2.500 | | gering | mittelfristig |
| 2.7.1 | Lückenschluss Radverbindung auf nördlicher Seite B3 1) Freigabe Einbahnstr. für Radverkehr in Gegenrichtung -Beschilderung Zusatzzeichen "Rad frei" | Scherzingen | Gemeinde | 1.000 | | mittel | kurzfristig |
| 2.7.2 | Lückenschluss Radverbindung auf nördlicher Seite B3 2) Führung an Bushaltestelle vorbei, bei Aufgabe der Bushaltestelle -Verbreiterung Gehweg in Hanglage | Scherzingen | Gemeinde | 100.000 | 2) Verbreiterung Weg an Hang | gering | langfristig |