Radverkehrskonzept für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

LANDKREIS BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD

1. Regionalkonferenz

27.07.2022

Foto: Schwarzwaldstraße, Müllheim (mapillary.com)

Tagesordnung

Vorstellung Büro und Projektleitung

1. Konzeptteil

- Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz
- Entwicklung des Netzentwurfs
- 1. Regionalkonferenz und Abstimmungsverfahren zum Netzentwurf
- Bürgerbeteiligung
- Befahrung mit Bestandserfassung der Infrastruktur im Analysenetz

2. Konzeptteil

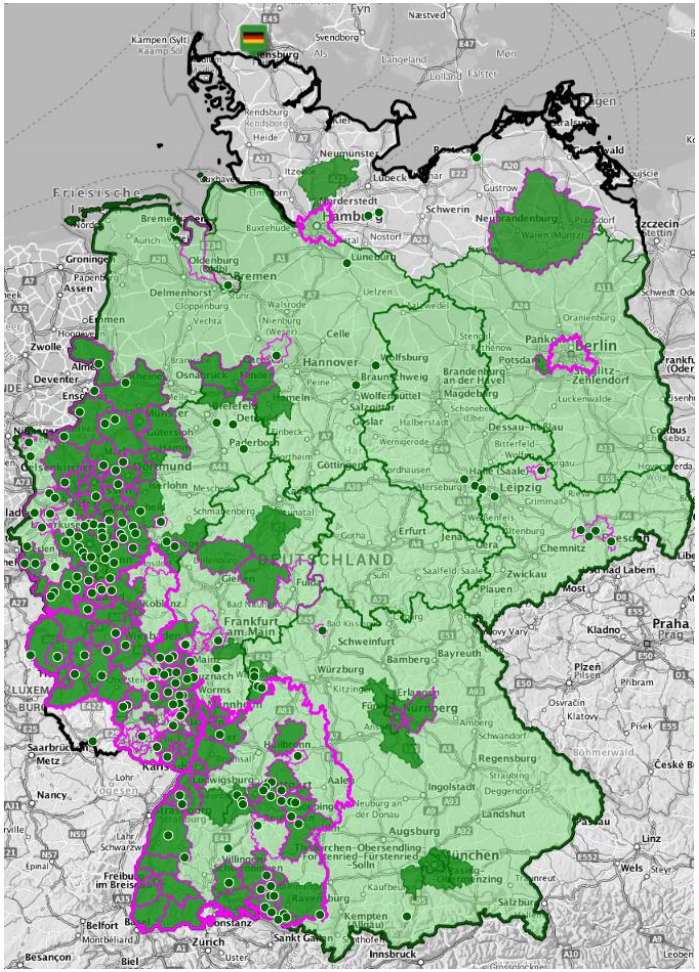
- Netzanalyse
- Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen auf Strecken
- 2. Regionalkonferenz und Abstimmung der Maßnahmenvorschläge

3. Konzeptteil

- Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen an Knotenpunkten
- Katasterfinalisierung, Kostenschätzung und fachliche Priorisierung
- 3. Regionalkonferenz und Abstimmung der Knotenmaßnahmen und des Katasters

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

Name: Planungsbüro VIA eG (seit 1992 eingetragene Genossenschaft)
Mitarbeiter: 25 fest angestellte, 3 freie und 8 bis 10 student. Mitarbeiter
Umsatz: > 2,7 Mio. Euro (letztes Geschäftsjahr)



Arbeitsbereiche:

- Integrierte Verkehrsplanung
- Radverkehrskonzepte
- Konzeptionen des ruhenden Verkehrs
- Konzeptionen und Umsetzung von Leitsystemen (wegweisende Beschilderung)
- Nahmobilitätskonzepten
- Mobilitätsforschung
- Moderation von Umsetzungsprozessen und Öffentlichkeitsarbeit

Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste und unserer Webseite: **www.viakoeln.de**

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

Projekte in Breisgau-Hochschwarzwald:

- **2016 - 2022**
  - Radverkehrskonzept für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
  - Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Offenburg - Appenweier/Willstädt - Kehl - Straßburg
  - Zuarbeit Förderantrag RSW Offenburg - Gengenbach
  - Wartung des kreisweiten Radwegenetzes im Lkr. Breisgau-Hochschwarzwald
  - Machbarkeitsstudie Grenzüberschreitender Radschnellweg in der Region Südl. Oberrhein
  - Planung "Badischer Weinradweg"
  - 2017) (Machbarkeitsstudie "Radschnellwege Südlicher Oberrhein" Offenburg - Friesenheim - Lahr
  - Potenzialanalyse Radschnellweg Südlicher Oberrhein

- **vor 2016**
  - Qualitätsmanagement für die Radwegebeschilderung im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald
  - Radverkehrswegweisung – 3. Realisierungsstufe
  - Weiterführung der wegweisenden Beschilderung der Radwege im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald – Konzeption der Radverkehrswegweisung im Markgräflerland
  - Fahrradleitsystem für die Stadt Freiburg sowie die Landkreise Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

Name	Dominik Tönnes
Funktion	Projektleiter und Verkehrsplaner
Berufserfahrung	15 Jahre
Kompetenzen	Radverkehrsplanung, Planungen zum ruhenden Rad- & Kfz-Verkehr, Mobile Datenerfassung & GIS-Datenanalysen

Radverkehrskonzepte und - projekte in Baden-Württemberg

- Regierungspräsidium Tübingen: Radverkehrsinfrastruktursystem - RadVIS Baden-Württemberg
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW): Bike+Ride-Konzept Baden-Württemberg
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur: Landesweites RadNETZ Baden-Württemberg

Landkreisebene (außerhalb Baden-Württemberg)

- Landkreis Bad Dürkheim
- Landkreis Mayen-Koblenz
- Märkischer Kreis
- Landkreis Hameln-Pyrmont
- Kreis Steinfurt

Ziel des Projekts

Schaffung eines Kreisnetzes für den Alltagsradverkehr

Die Radverkehrsverbindungen zwischen den Gemeinden und den größeren Ortsteilen sind zu verbessern oder herzustellen

Unterschiede zwischen Alltags- und touristischem Radverkehr

Radfahrende in Freizeit oder Tourismus wollen…

… möglichst landschaftlich schöne Verbindungen befahren

… Einkehrmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten erleben

Die Qualität der Infrastruktur kann (und darf) hier variieren.

Alltagsradfahrende wollen…

… möglichst ohne Umwege an ihr Ziel kommen

… möglichst wenig Steigungen bewältigen

Hierzu ist eine qualitativ hochwertige Infrastruktur notwendig

Konzeptteil 1

Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Schritt 1: Erstellung eines Wunschliniennetzes

Definition von wichtigen **Quellen** und **Zielen** des **Alltagsradverkehrs**:

- **Hauptziele**:
  Ober-, Mittel-, Grundzentren und Ortsteile mit mehr als 500 Einwohner
- Unterziele:
  Schulstandorte, ÖV-Schnittstellen, Gewerbeflächen & größere Arbeitgeber

Luftlinien verbinden diese Quellen und Ziele untereinander.
Hierdurch erfolgt:

- die Festlegung der Netzdichte des Kreisnetzes
  (Jeder Wunschlinie folgt eine Radverkehrsverbindung)
- Sicherstellung der Anbindung an die zentralen Orte der Nachbarkreise
- Sicherstellung der Anbindung an alle Gemeinden und Ortsteile mit mehr als 500 EW untereinander
- Einbindung möglichst vieler Unterziele

Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Schritt 2: Hierarchisierung des Wunschliniennetzes auf Basis der RIN*

Kategorien-gruppe		Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Radschnell-verbindung bzw. Radvorrangroute	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	Städteverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	Ortsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Radschnell-verbindung bzw. Radvorrangroute	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	Hauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	Ergänzungs-verbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen,
		IR V	Grundstücks-anbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

*Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung

Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Schritt 2: Hierarchisierung des Wunschliniennetzes

Verbindungstyp 1. Ordnung:
Ober- und Mittelzentrum sowie zwei Mittelzentren untereinander

Verbindungstyp 2. Ordnung:
Verbindungen zwischen Mittel- und Unterzentrum

Verbindungstyp 3. Ordnung:
Verbindungen zwischen Mittel- und Kleinzentrum

Verbindungstyp 4. Ordnung:
Verbindungen zwischen Unter- bzw. Kleinzentren untereinander

Verbindungstyp 5. Ordnung:
Verbindungen zwischen Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung untereinander

Verbindungstyp Ortsteilanbindung
Verbindung zwischen Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohner und deren jeweiliger Gemeinde

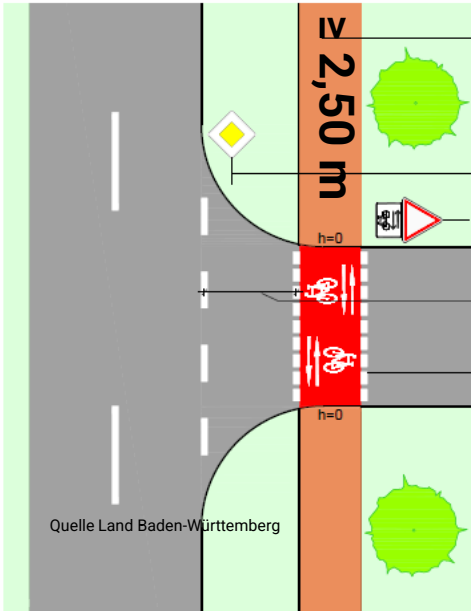
Andere Verbindungen, beispielsweise touristische Routen oder
Verbindungen mit einer herausragenden Bedeutung für die Kommunen werden, sofern diese nicht mit der Methodik vereinbar sind, nachrichtlich in die Kartenwerke übernommen.

Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Schritt 3: Zuordnung von Qualitätsstandards

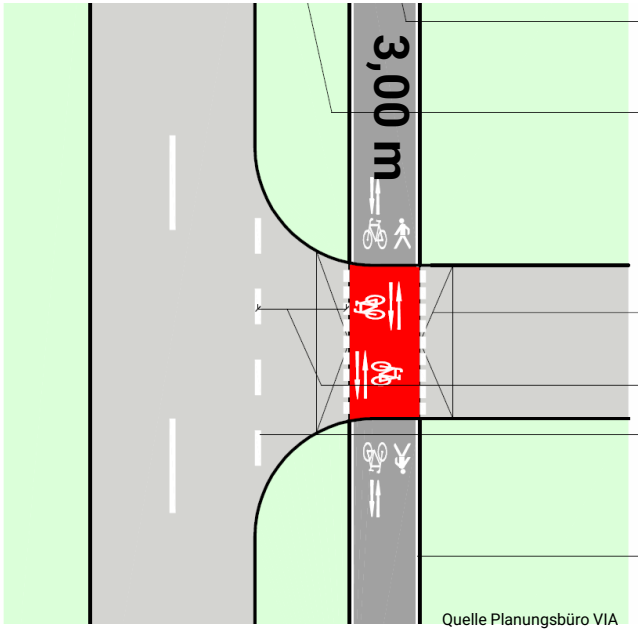
Beispiel für eine Führung außerorts und anbaufrei

Basis-Standard



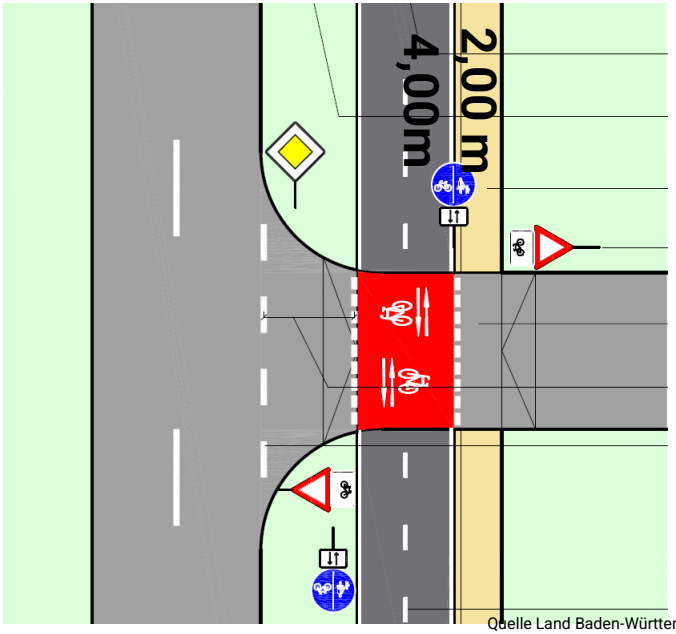
Quelle Land Baden-Württemberg

Radvorrangroute



Quelle Planungsbüro VIA

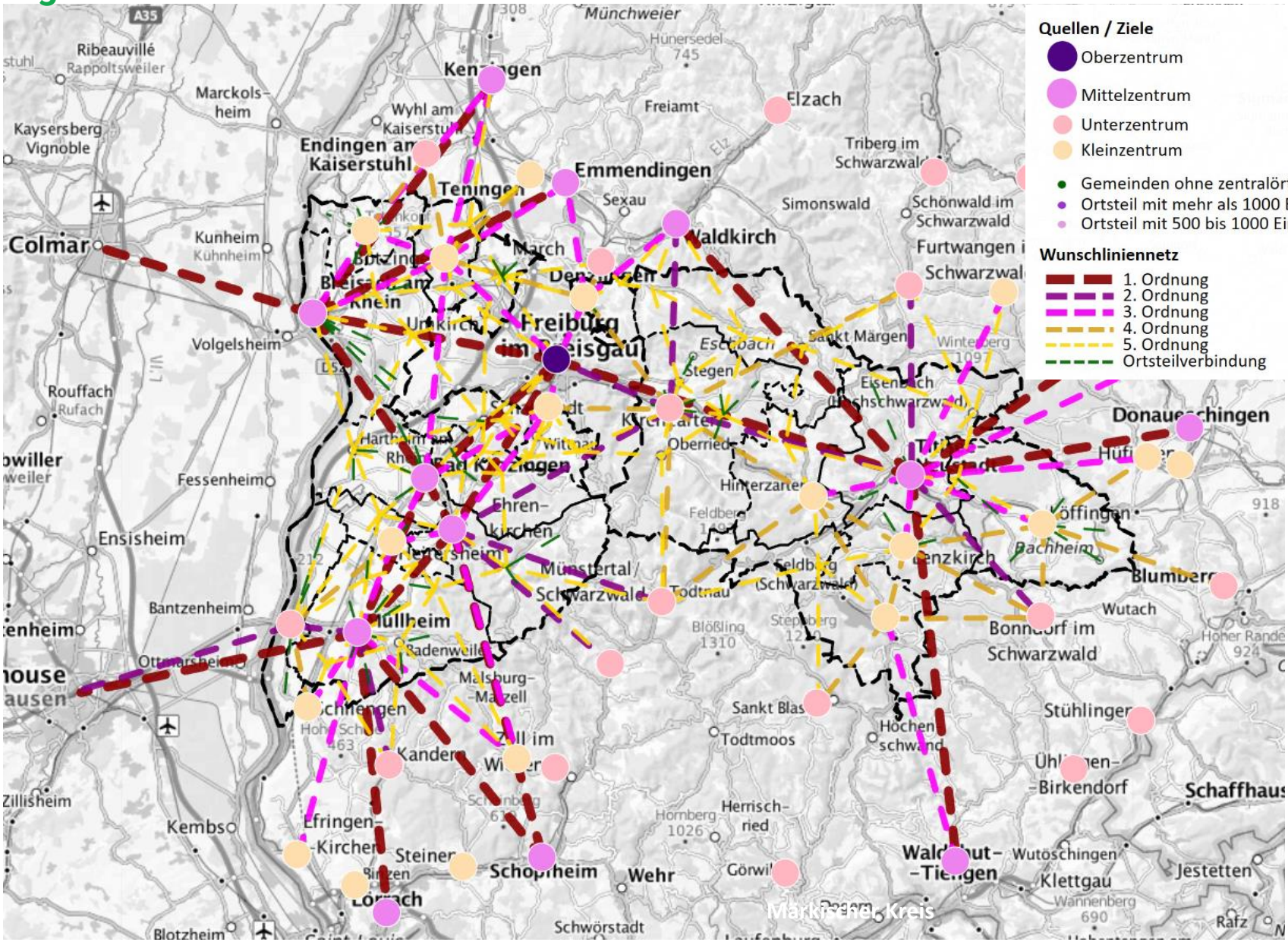
Radschnellwegstandard



Quelle Land Baden-Württemberg

Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Ergebnis: Hierarchisiertes Wunschliniennetz



Von den Quellen und Ziele des Radverkehrs zum Wunschliniennetz

Schritt 4: Übertragung des Wunschliniennetzes auf das reale Straßen- und Wegenetz

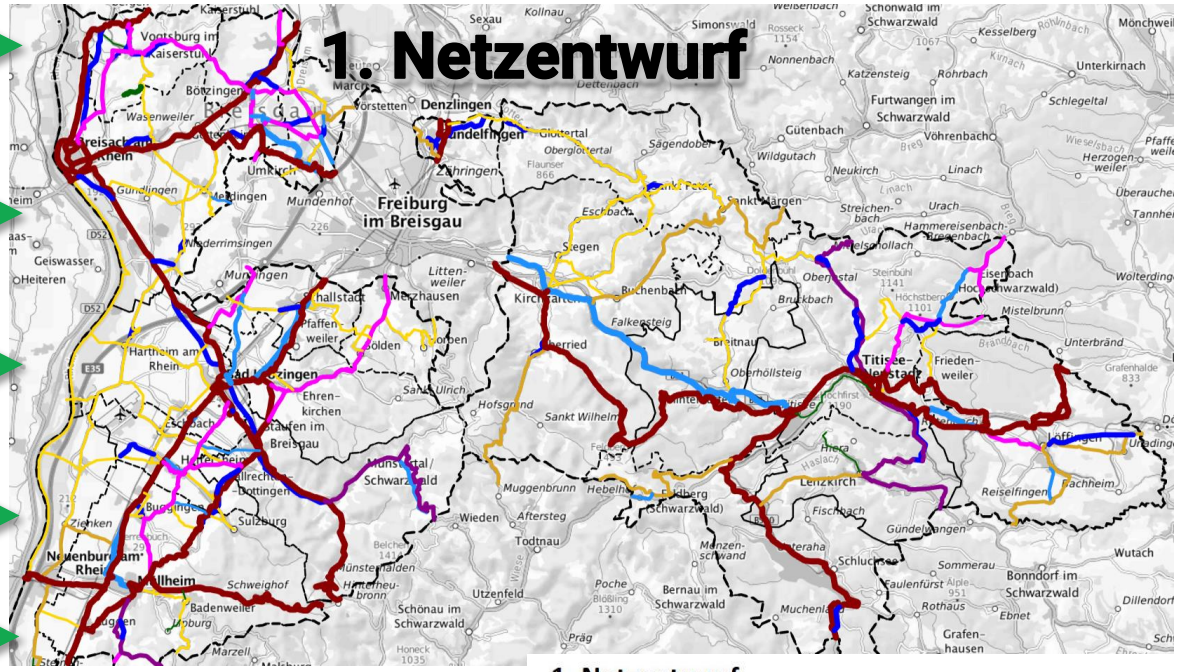
Haupt- und Unterziele sowie Wunschliniennetz

Bestehende Radverkehrsnetze und -konzepte

Wegweisungsdaten aus VP-Info

Geometrien aus RadVIS Baden-Württemberg

Vorschläge durch VIA eG



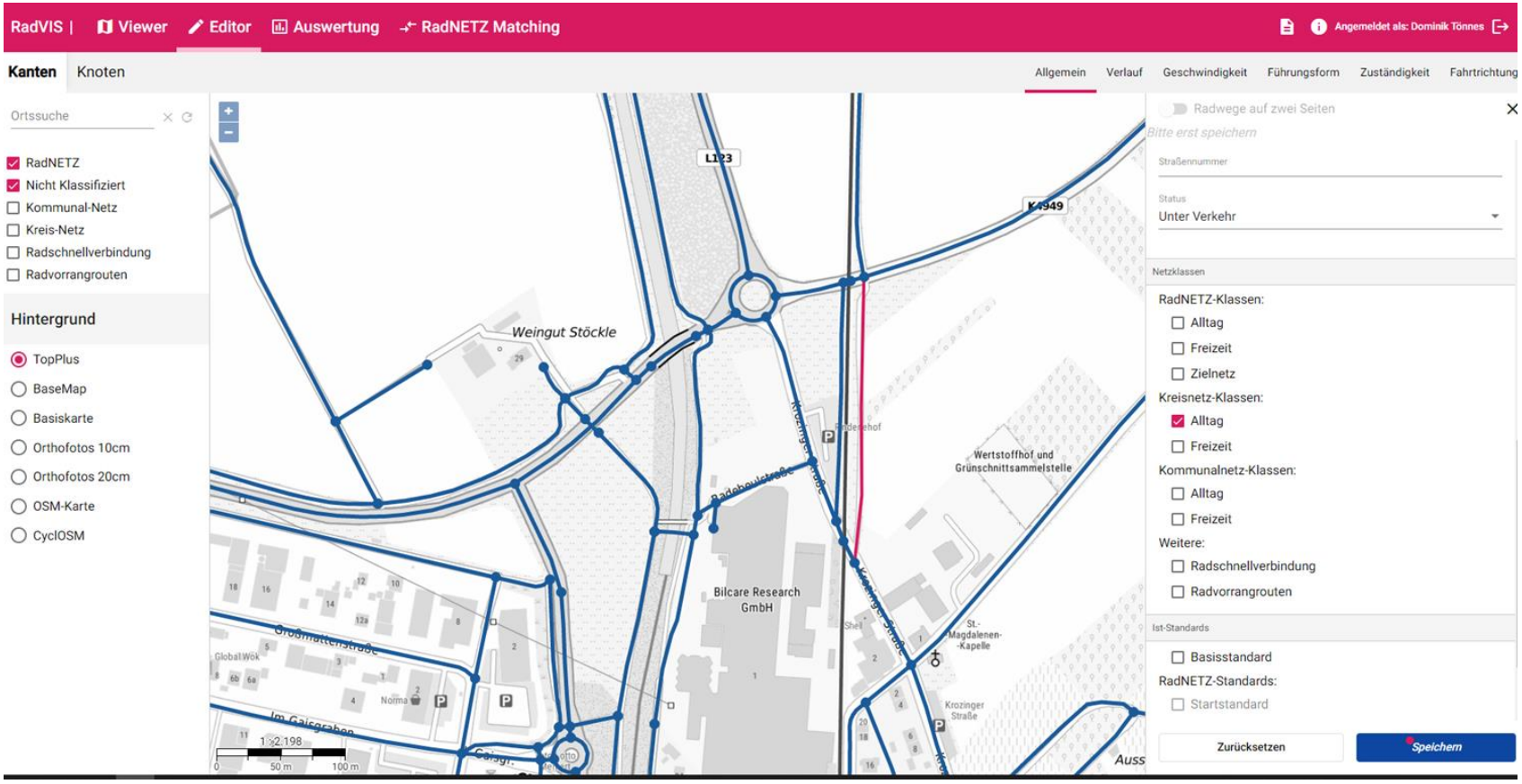
Der Netzentwurf wird gemäß Wunschliniennetz hierarchisiert.

Zusätzlich werden Zielnetzverbindungen definiert, die bestehende Verbindungen verkürzen sollen

Exkurs RadVIS Baden-Württemberg

RadVIS BW

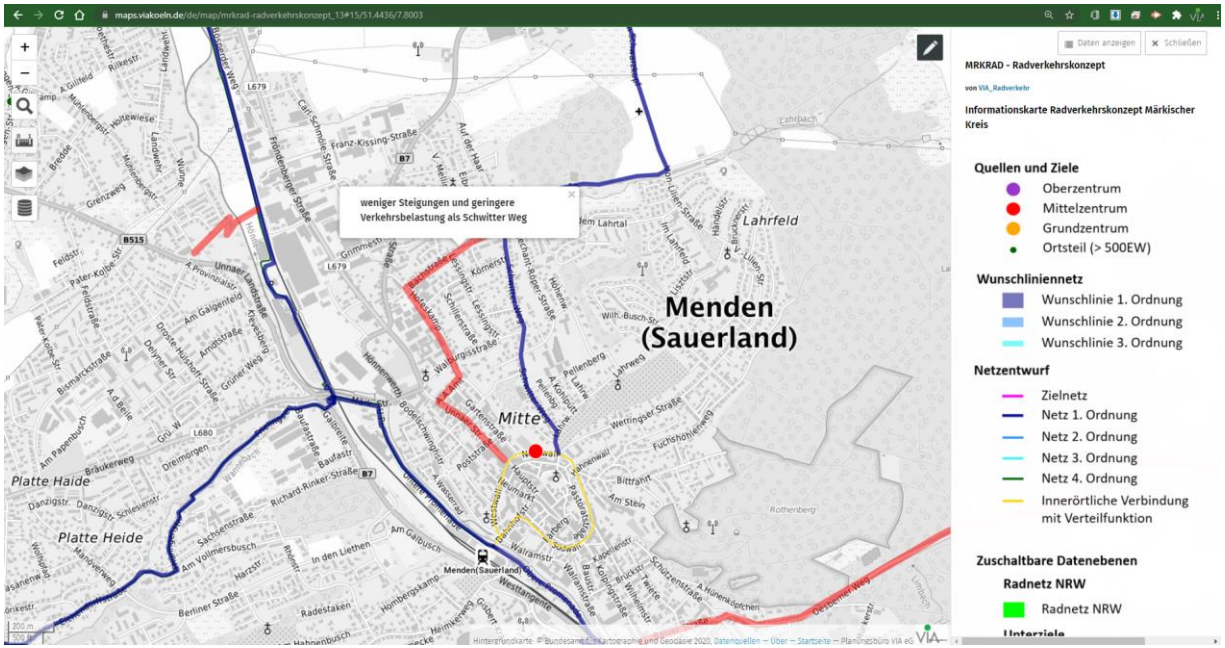
Mit **RadVIS** schafft das Land derzeit die Grundlage, um Radverkehrsnetze digital in einheitlicher Form zu dokumentieren und weiterzuentwickeln.
Erstmals wird dadurch der Verlauf aller Radverkehrsnetze in Baden-Württemberg in einem System, dass den Verwaltungen dient, ersichtlich.
Dieses System ist im Grunde die erste wirkliche Straßeninformationsdatenbank nur für den Radverkehr in Deutschland.



1. Regionalkonferenz und Abstimmungsverfahren zum Netzentwurf

Schritt 5: Abstimmungsverfahren

Der **1. Netzentwurf** wird Ihnen als **Onlinekarte** ab dem **1. August** zur Verfügung gestellt.
Hierin können Sie Linien oder Punkte einzeichnen und so Rückmeldungen geben.



Unter Berücksichtigung der Wunschlinienachsen bitten wir Sie uns Rückmeldungen zu folgenden Netzüberlegungen geben:

- Existieren bessere Alternativführungen gegenüber der Verbindungen des 1. Netzentwurfs?
- Wo sollten weitere Zielnetzverbindung in den Netzentwurf übernommen werden?
- Fehlt eine Verbindung (im Rahmen der Methodik für ein Kreisnetz)?
- Sind bereits existierende Planungen zu berücksichtigen?

Rückmeldezeitraum 4 Wochen (5. September 2022)
Es erfolgt die **Finalisierung** des **Analysenetzes**

Bürgerbeteiligung

Wegedetektiv

wegedetektiv — Karte | Pinnwand | Kontakt

Landkreis Bad Dürkheim

Ihr Wegedetektiv für das kreisweite Radverkehrskonzept LK Bad Dürkheim

Der Landkreis hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein kreisweites Radverkehrsnetz für den A
Gegensatz zu einem touristischen Radverkehrsnetz ist das Alltagsnetz durch möglichst dire
gekennzeichnet.

Es soll vorrangig den Bürgern und Bürgerinnen den Weg zur Arbeit, Schule, Bahnhof oder
hinaus und so den Umstieg vom eigenen Kfz auf das Fahrrad, sowohl in als auch und ohr
Nahverkehr, ermöglichen.

Für diesen Zweck wurde ein kreisweiter Radnetzentwurf erstellt. Dieser Netzentwurf ist in de
drei Kategorien eingeteilt:

Hauptnetz

Hauptrouten verbinden vor allem die zentralen Orte, also die Gemeinden und Städte inner-

Ergänzungsnetz

Einwohnerstärkere Ortsteile, bedeutende touristische Relationen oder die Anbindung an Na
Ergänzungsnetz realisiert. Es bildet nicht das komplette kommunale Netz ab, sondern nur je
Rahmen des Hauptnetzes eine Relevanz besitzen.

Prüfnetz

Beim Prüfnetz handelt es sich um einen Auftrag, der beispielweise eine Alternative Verbindu
oder Ergänzungsnetz untersuchen soll.

Bei unserem Ziel, der Erarbeitung eines künftigen Radwegenetzes für den Alltagsradverke
Bürger, uns helfen! Sie wissen, wo Verbindungen fehlen, wo Wege zu schmal oder in schl
unübersichtlichen Stellen und gefährlichen Kreuzungen. Teilen Sie Ihr

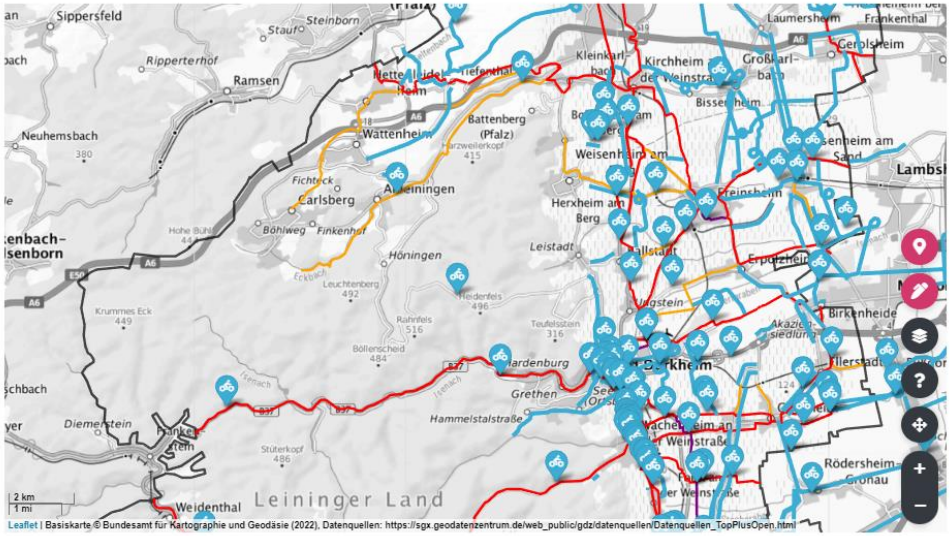
Die Beteiligung ist bis zum 31.07.2022 möglich.

wegedetektiv — Karte | Pinnwand | Kontakt

Mit dem Wegedetektiv können Sie konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Radwegenetzes machen. Wollen Sie eine Meldung zu dem Entwurf des Radwegenetzes hinterlassen, können Sie einen Doppelklick auf das Netz machen. In dem sich dann öffnenden Fenster können Sie uns Ihre Hinweise oder Meinungen zu dem jeweiligen Netzabschnitt hinterlassen. Wollen Sie eine Meldung unabhängig vom Netzentwurf hinterlassen, markieren Sie auf der Karte die entsprechende Stelle oder Strecke und schreiben Sie kurz, was Sie verbessern würden. Gerne können Sie hierfür auch eins der vorgeschlagenen Schlagwörter nutzen. Wenn Sie möchten, können Sie uns auch ein Foto hochladen.

Aber Achtung! Der Wegedetektiv ist kein klassischer Mängelmelder.

Mit Ihrer Hilfe wollen wir Netzlücken aufspüren, den tatsächlichen Bedarf an Radwegeverbindungen ermitteln und das Wegenetz für Sie sicherer und komfortabler machen. Es geht nicht darum, kurzfristig Schadstellen zu beheben.



Teilen:

Ziele der Beteiligung:

1. Gefahren-/Problemstellen
2. Mängel im Netz
3. Neue oder alternative Verbindungswünsche

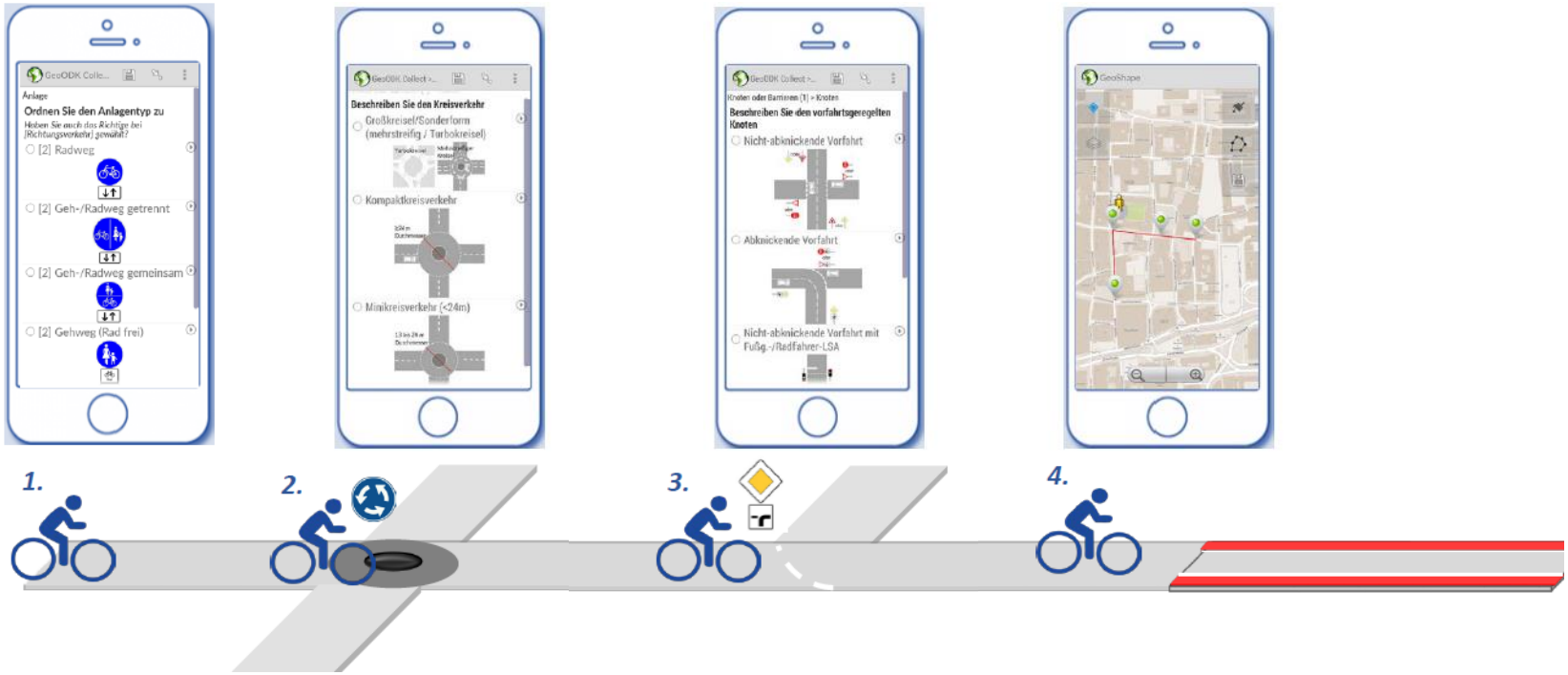
Befahrung mit Bestandserfassung der Infrastruktur im Analysenetz

Schritt 6: Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur (fließender Verkehr)

Das abgestimmte **Analysenetz** wird durch unser Personal befahren und **mittels Smartphone-App** und **Actioncam erfasst.**

Hierzu werden:

- Fotos erzeugt,
- die Infrastruktur in Form von Datensätzen erfasst und
- die Geodaten von Knoten und Strecke erfasst



* RadVerkehrsInfrastrukturSystem (RadVIS)

Schritt 7: Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur (ruhender Verkehr)

Neben der Infrastruktur des fließenden Radverkehrs, werden auch ausgesuchte Standorte bezüglich des ruhenden Radverkehrs untersucht.

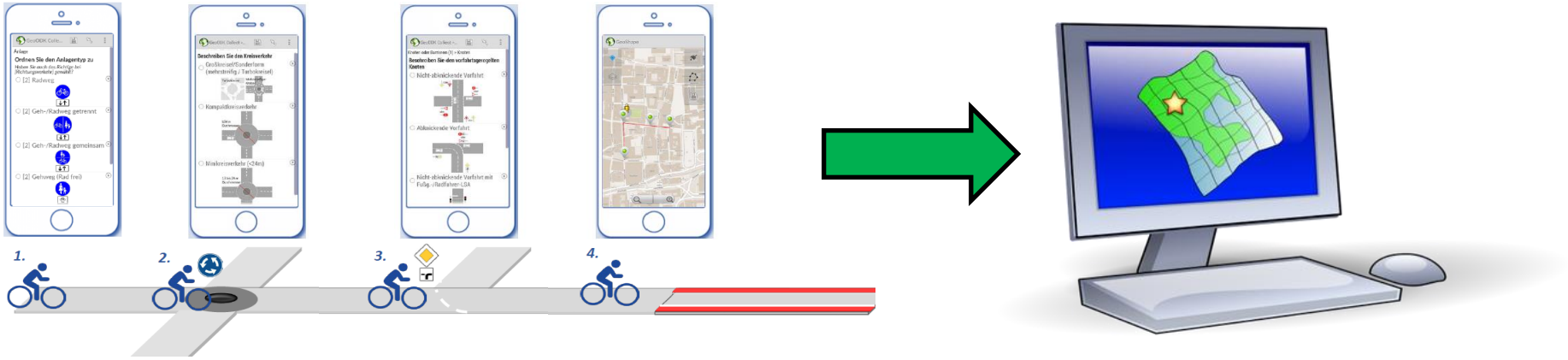
Bahnhof Kirchzarten (mapillary.com)

Erfassung des Parkraumangebots und der -Nachfrage für den Radverkehr an Bahnhöfen

Konzeptteil 2

Netzanalyse

Schritt 8: Übernahme Daten und Analyse der Infrastruktur



Übernahme der **erfassten Daten** in ein **GIS** und **Prüfung auf Defizite:**

In der **Netzanalyse der Streckeninformationen** werden folgende Kriterien untersucht:

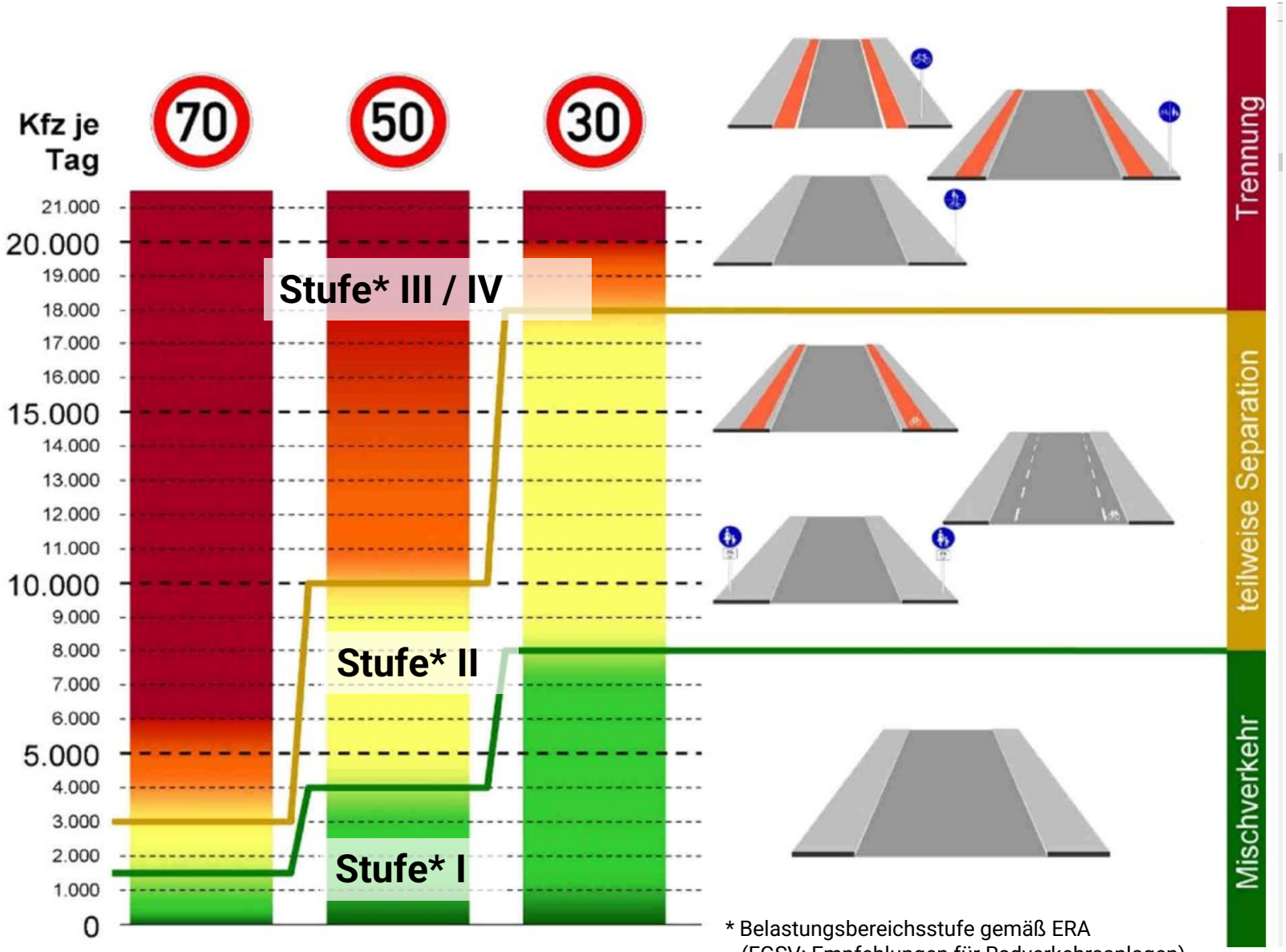
- Netzlücken auf Basis von Verkehrsstärken (DTV)
- Bewertung der vorhandenen Führungsform auf Basis von Verkehrsstärken (DTV)
- Defizite bezüglich der Breitenstandards bestehender Radverkehrsinfrastruktur
- Defizite bezüglich der Oberfläche bzw. Oberflächenart

In der **B+R-Analyse** wird die Erfassung ausgewertet und angereichert:

- Gegenüberstellung Angebot und Nachfrage
- Potenzialermittlung auf Basis von ÖV-Nutzerdaten und Radverkehrsanteil(en)
- Ableitung der benötigten neuen Anzahl an Stellplätzen je Bahnhof
- Vorschläge für den Ersatz ungeeigneter Anlagen

Erarbeitung streckenbezogener Maßnahmenvorschläge

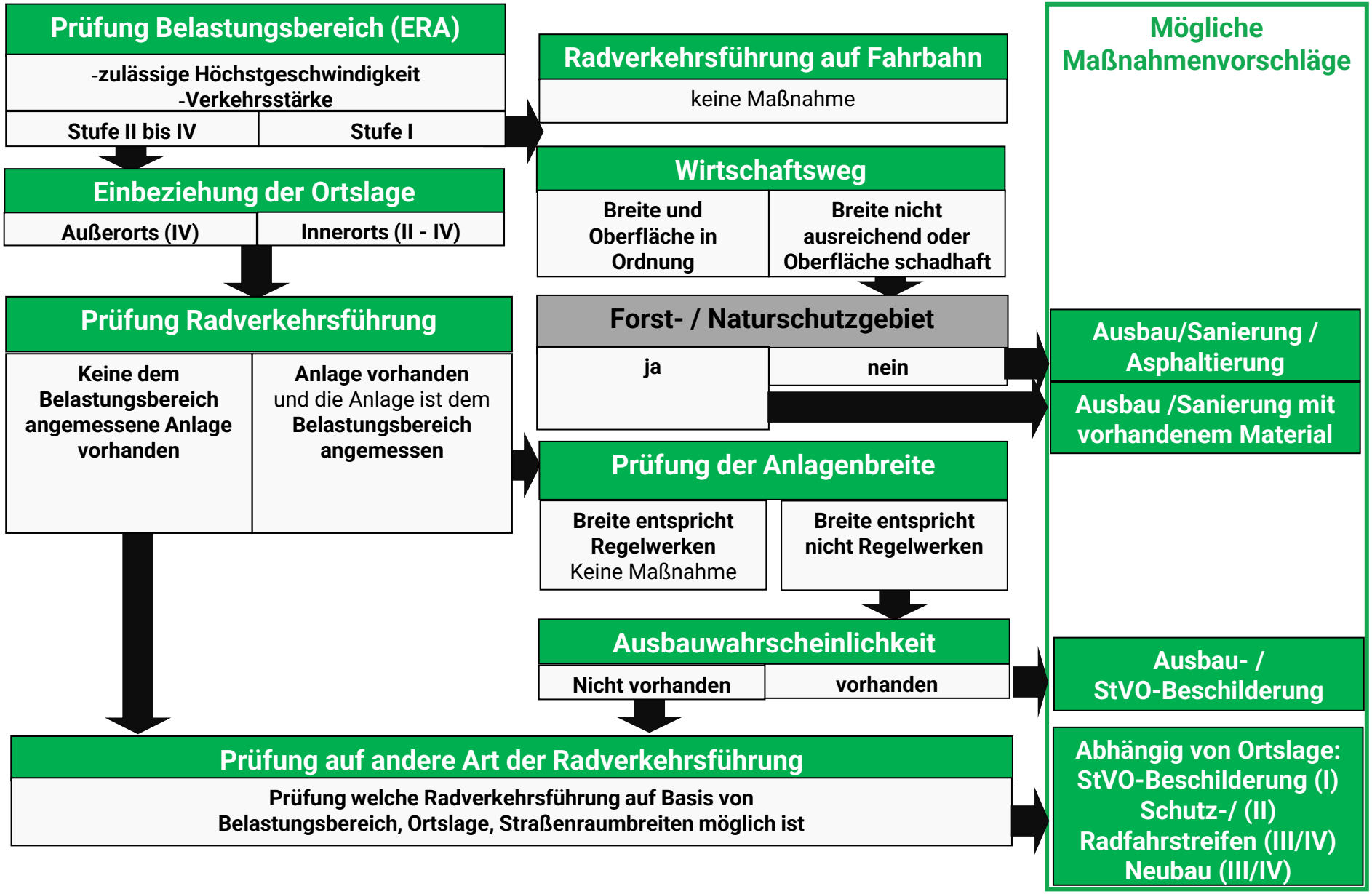
Schritt 9: Von der Netzanalyse zu den Maßnahmenvorschlägen für Strecken



* Belastungsbereichsstufe gemäß ERA
(FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)

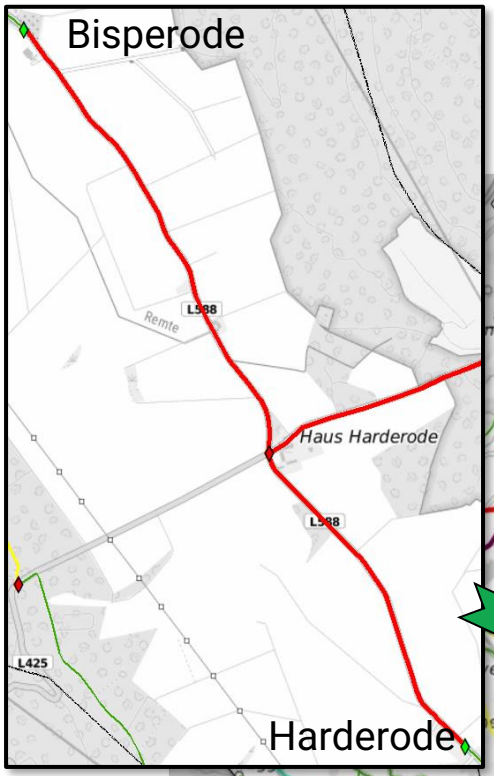
Erarbeitung streckenbezogener Maßnahmenvorschläge

Schritt 9: Von der Netzanalyse zu den Maßnahmenvorschlägen für Strecken



Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen auf Strecken

Schritt 9: Maßnahmenplanung an Strecken (Beispiel)



Eckdaten:

2.997 Kfz/Tag bei 100 km/h, entspricht
ERA-Belastungsbereich IV (= Separation)

- Netzlücke aufgrund Verkehrsbelastung

Maßnahmenvorschlag:

- **Neubau** eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (2,50 m)
- Alternativ: Reduzierung auf 70 km/h

Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen auf Strecken

Schritt 10: Aufbau des Katasters

Aufbau des Katasters mit Einbindung in die Onlinekarte

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

Hierarchiestufe
1. Ordnung

DTV
2854

Maßnahmentyp
Neubau

Platzhalter Kosten

Musterlösung-/querschnitt

Baulast
Kreis

Breite

Oberfläche
Asphalt

Beschreibung der Maßnahme:

Die Verkehrsbelastung beträgt 2854 Kfz/Tag und die Vzul liegt bei 100 km/h. Dementsprechend handelt es sich um den Belastungsbereich IV und damit um das Führungsprinzip Separation. Die Fahrbahn erreicht nicht die geeignete Breite für den Überholvorgang von Schwerverkehr gemäß StVO. Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zeichen 240) auf 2,50 m Breite.

Platzhalter Priorisierung

Platzhalter Zeithorizont

22.10.2021

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

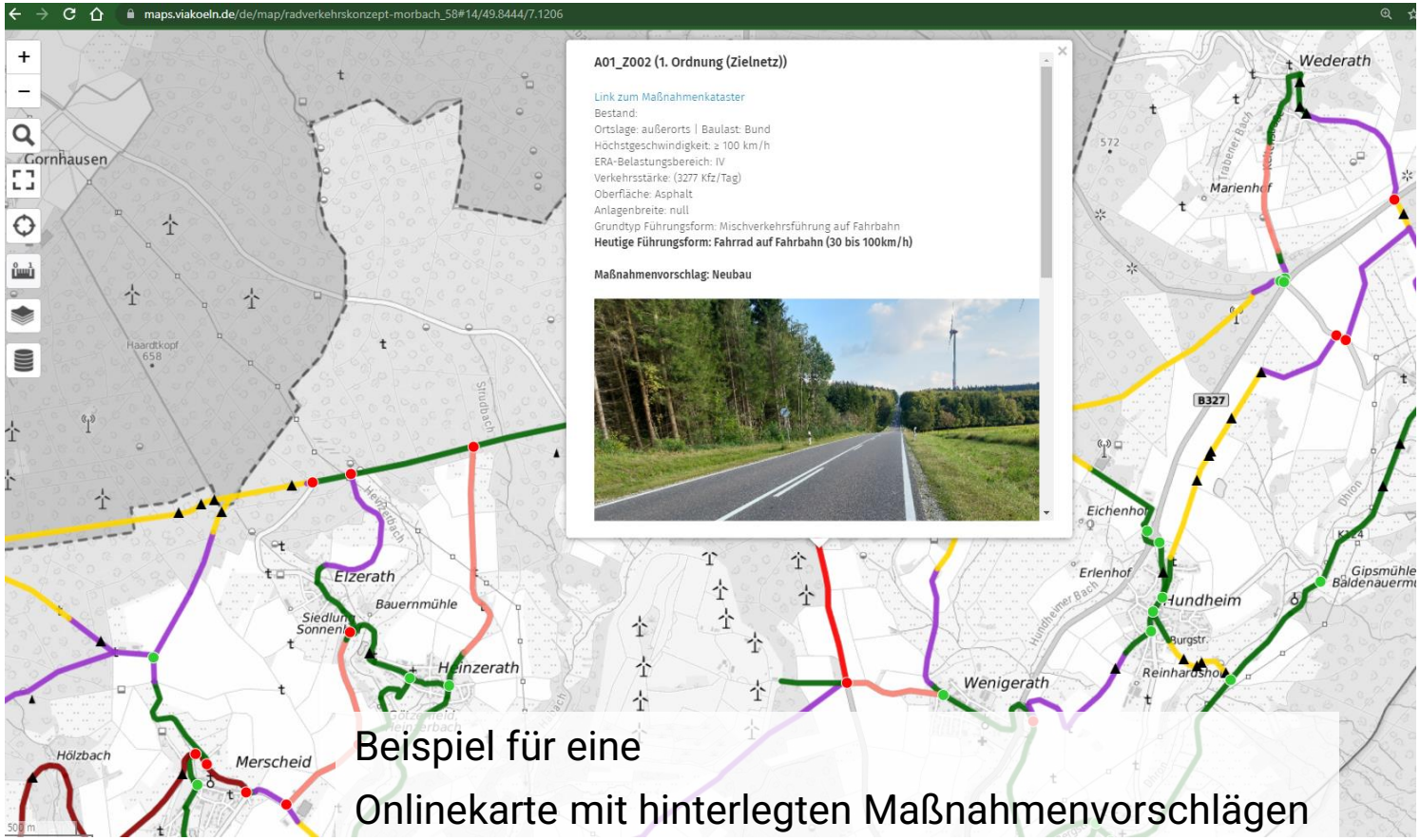
Platzhalter Musterlösung

22.10.2021

2. Regionalkonferenz und Abstimmung der Maßnahmenvorschläge

Schritt 11: Abstimmung der Streckenmaßnahmen

- Basierend auf der Netzanalyse wurden Defizite erkannt und Maßnahmenvorschlägen für die Strecken erarbeitet
- Die erarbeiteten Vorschläge werden in die Onlinekarte übertragen
- **2. Konferenz** mit den Fachakteuren (Abstimmungsfrist 4 - 6 Wochen)
- Prüfung und Einarbeitung der Meldungen der Akteure

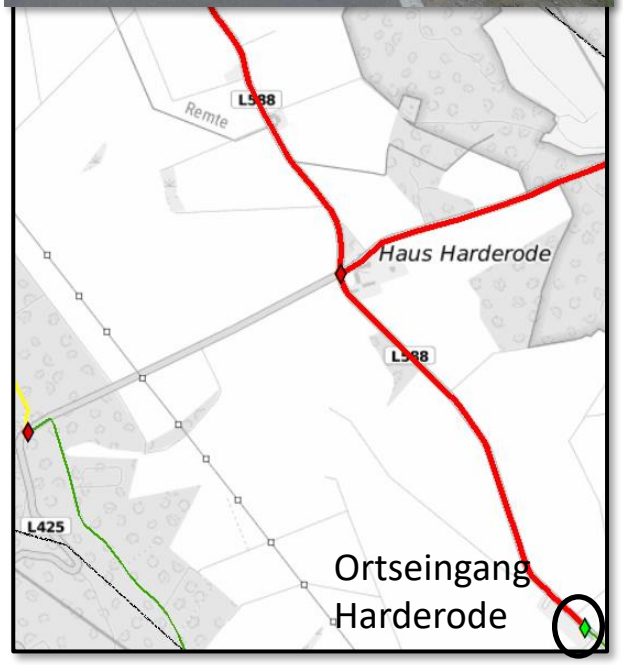


Konzeptteil 3

Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen an Knotenpunkten

Schritt 12: Maßnahmen an Knoten auf Basis der abgestimmten Streckenvorschläge

Eine Erarbeitung von Knotenmaßnahmen ist erst nach weitgehend abgestimmter Maßnahmenbestimmung auf Strecken sinnvoll.

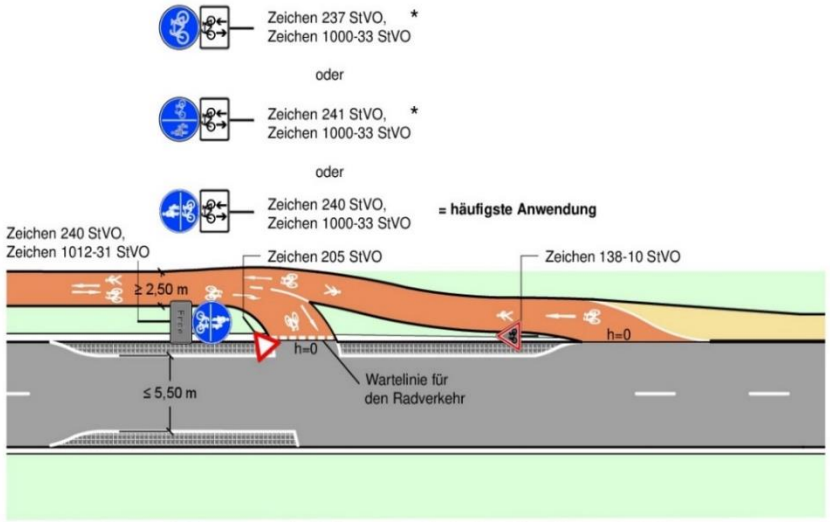


Musterlösung

Überquerung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt

Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel

Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich

Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:
- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Katasterfinalisierung, Kostenschätzung und fachliche Priorisierung

Schritt 14: Maßnahmen mit Kostenschätzungen und Prioritäten versehen

Zuordnung von geschätzten Kosten, Prioritätsstufen und Umsetzungshorizonten je Maßnahme

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

Hierarchiestufe
1. Ordnung

DTV
2854

Maßnahmentyp
Neubau

Bruttokosten
286.650 €

Musterlösung-/querschnitt

Baulast
Kreis

Breite

Oberfläche
Asphalt

Beschreibung der Maßnahme:

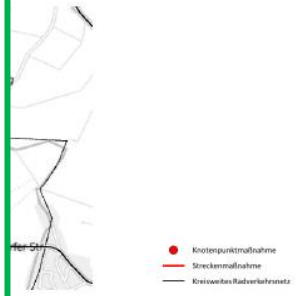
Die Verkehrsbelastung beträgt 2854 Kfz/Tag und die Vzul liegt bei 100 km/h. Dementsprechend handelt es sich um den Belastungsbereich IV und damit um das Führungsprinzip Separation. Die Fahrbahn erreicht nicht die geeignete Breite für den Überholvorgang von Schwerverkehr gemäß StVO. Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zeichen 240) auf 2,50 m Breite.

Bruttokosten
286.650 €

Netzhierarchie:	4
Verkehrsbelastung:	4
Maßnahmenart.:	4
Priorität (gesamt):	**12**

Priorisierungsstufe:
hohe Priorität

Programmstufe:
Langfristig



22.10.2021

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

Platzhalter Musterlösung

22.10.2021

Katasterfinalisierung, Kostenschätzung und fachliche Priorisierung

Schritt 15: Musterlösungen zu ordnen

Den Vorschlägen an Strecken und Knoten werden Musterlösungen zugeordnet

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

Hierarchiestufe
1. Ordnung

DTV
2854

Maßnahmentyp
Neubau

Bruttokosten
286.650 €

Musterlösung-/querschnitt

Baulast
Kreis

Breite

Oberfläche
Asphalt

Beschreibung der Maßnahme:

Die Verkehrsbelastung beträgt 2854 Kfz/Tag und die Vzul liegt bei 100 km/h. Dementsprechend handelt es sich um den Belastungsbereich IV und damit um das Führungsprinzip Separation. Die Fahrbahn erreicht nicht die geeignete Breite für den Überholvorgang von Schwerverkehr gemäß StVO. Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs (Zeichen 240) auf 2,50 m Breite.

Netzhierarchie:	4
Verkehrsbelastung:	4
Maßnahmenart.:	4
Priorität (gesamt):	**12**

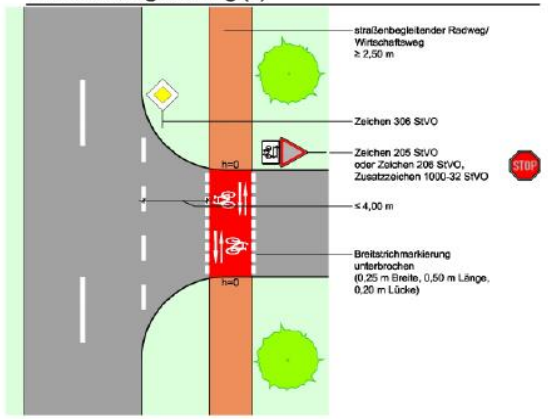
Prioritätsstufe:
hohe Priorität

Programmstufe:
Langfristig

22.10.2021

Maßnahmen-Nr.	A03_AE_002	Lage	außerorts	Belastungsbereich	IV	Länge [m]	819
Kommune	Aerzen			Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn		
Straße	Herkendorfer Straße (K28)				Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)		

Musterlösung
Führungsformen außerorts
Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

Hinweise:
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt (> 20,00 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden
- die Furt sollte möglichst nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m, vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum erforderlichen Sichtfeld siehe Musterblatt 2.2-1

Planungsbüro VIA eG
Marsiliusstraße 8, 50667 Köln

Musterblatt: 9.3-1
Stand: November 2017

22.10.2021

Schritt 16: Finale Abstimmung (3. Konferenz) des Maßnahmenkonzepts

In einer Abschlussveranstaltung (**3. Konferenz**) mit VertreterInnen von Kommunen, Nachbarkreisen, RP sowie des Auftraggebers wird das Konzept und Kataster vorgestellt

Inhalte

- Vorstellung des Arbeitsstandes
- Vorstellung von Beispielen der Maßnahmenplanung inkl. Knotenpunkte
- Vorstellung der Ergebnisse aus Maßnahmenplanung und Kostenschätzung

Projektabschluss

Bericht, Maßnahmenkarten, -kataster und -tabellen sowie Vorstellung im Kreistag

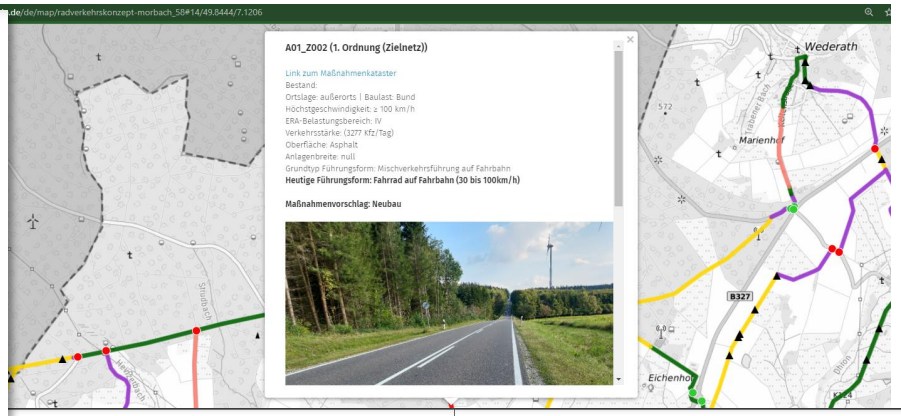
Im Auftrag des

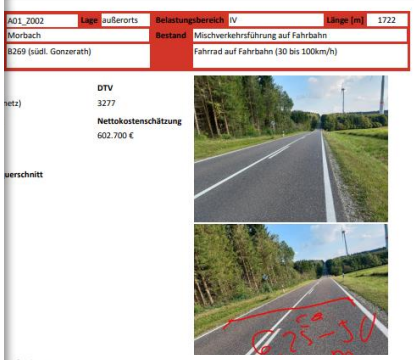
LANDKREIS BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD

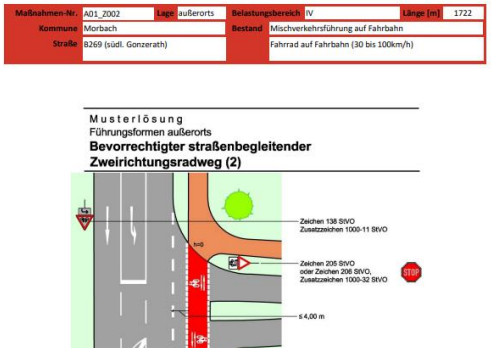
Radverkehrskonzept für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Endbericht

Köln im Juni 2021







Baulast\ Priorität	hoch (>7)	mittel (4-6)	niedrig (1-3)	Gesamt
Kommune	15.660 €	244.163 €	1.053.446 €	1.313.269 €
Kommune / Kreis	0 €	177.200 €	55.000 €	232.200 €
Kommune / Land	500.000 €	0 €	0 €	500.000 €
Kommune / Bund	0 €	1.220 €	0 €	1.220 €
Kreis	55.000 €	1.372.980 €	167.700 €	1.595.680 €
Kreis / Bund	0 €	55.000 €	0 €	55.000 €
Land	1.034.320 €	1.166.810 €	426.575 €	2.627.705 €
Land /Bund	0 €	40.000 €	0 €	40.000 €
Bund	0 €	835.150 €	69.850 €	905.000 €
privat	0 €	0 €	4.830 €	4.830 €
Gesamt	1.604.980 €	3.892.523 €	1.777.401 €	7.274.904 €

Zeitschiene der nächsten Arbeitsschritte

1. August bis 5. September
Abstimmung Netzentwurf

5. bis 15. September
Bewertung und Einarbeitung der Änderungswünsche

Mitte September bis Mitte Oktober
Bürgerbeteiligung

Mitte September bis Mitte November
Befahrung und Erfassung der Infrastruktur

Ab Mitte November
Netzanalyse und Entwicklung der Maßnahmenvorschläge für Strecken

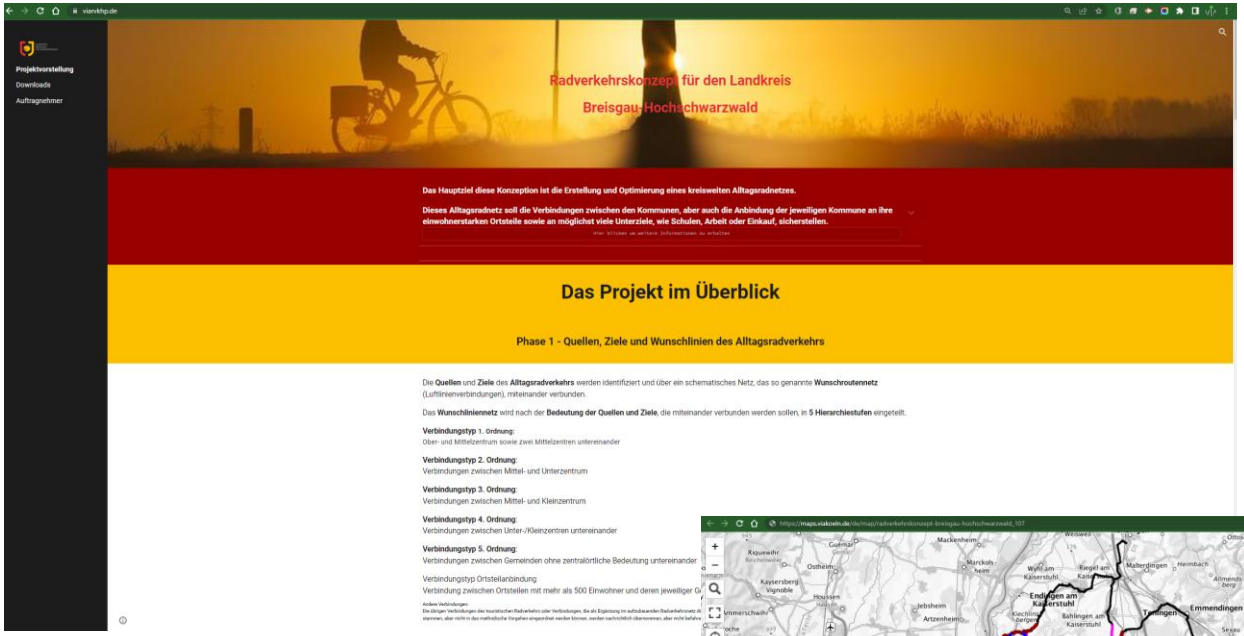
1. Quartal 2023
2. Regionalkonferenz zur Vorstellung und Abstimmung der Maßnahmen auf Strecken,
Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen an Knotenpunkten,
Katastererstellung

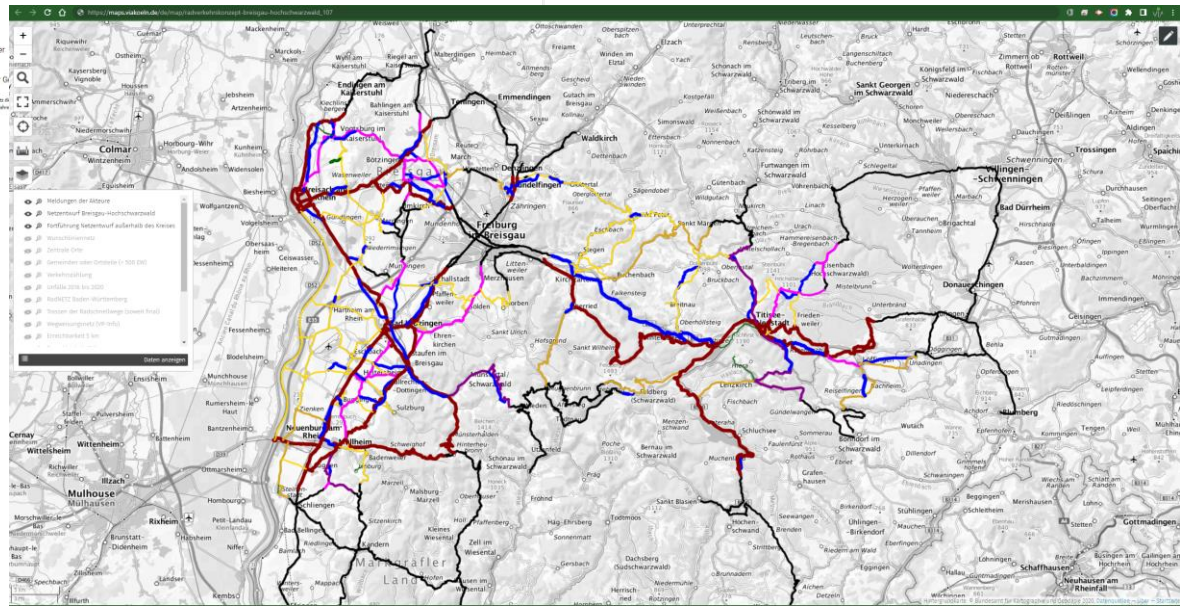
2. Quartal 2023

3. Regionalkonferenz und finale Abstimmung,
Endbericht,
finales Kataster,
Präsentation vor dem Kreistag

Rückmeldeverfahren

Projektwebseite





Onlinekarte
(Rückmeldungen vom 1. August bis 5. September)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

27.07.2022

VIA Planungsbüro