

# Gemeinde Birkenfeld

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

# **Gemeinde Birkenfeld**

## **Erstellung eines Radverkehrskonzepts**

Bericht

brenner BERNARD ingenieure GmbH  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Gemeinde Birkenfeld  
Marktplatz 6  
75217 Birkenfeld

### **Auftragnehmer**

brenner BERNARD ingenieure GmbH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.brenner-bernard.com](http://www.brenner-bernard.com)  
[info@brenner-bernard.com](mailto:info@brenner-bernard.com)

### **Projektleitung**

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger

### **Bearbeiter**

Dipl.-Ing. Heiko Jähmig  
B. Eng. Nina Thomsen

Aalen, 21.12.2017

### INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG	1
2	METHODIK	2
	2.1 Allgemein	2
	2.2 Bestandsaufnahme	2
	2.3 Konzeptentwicklung	4
	2.3.1 Wunschliniennetz des Radverkehrs	4
	2.3.2 Prüfnetz des Radverkehrs	5
3	GRUNDLAGEN DER BEARBEITUNG	6
	3.1 Regelwerke und Literatur	6
	3.2 Befragung zum Radverkehr	6
4	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	8
	4.1 Nutzungsstruktur, Quellen und Ziele im Siedlungsgebiet	8
	4.2 Radverkehrsinfrastruktur im Bestand	9
	4.3 Fahrradabstellanlagen	9
	4.4 Hauptverkehrsstraßen	10
	4.4.1 Bahnhofstr. / Baumgartenstr. / Dietlinger Str. / Gräfenhäuser Str. (L 565)	10
	4.4.2 Gräfenhäuser Straße - Karlsruher Straße (K 4576)	11
	4.4.3 Herrenalber Straße (L 565)	13
	4.4.4 Alte Pforzheimer Straße (K 4538)	13
	4.4.5 Dietlinger Straße (K 4540)	15
	4.4.6 Kreuzstraße	16
	4.4.7 Wildbader Straße (B 294)	16
	4.4.8 Zeppelinstraße (K 4571)	17
	4.5 Straßen im Nebennetz	18
	4.5.1 Hauptstraße	18
	4.5.2 Kirchgartenstraße	19
	4.6 Zusammenfassung der Bestandsanalyse	19

## Erstellung eines Radverkehrskonzepts

5	KONZEPTION	20
5.1	Grundidee Radverkehrskonzept	20
5.2	Maßnahmenbereiche	20
5.3	Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz	21
5.4	Maßnahmen im Nebenstraßennetz	23
5.5	Verbindungen vom Bahnhof zum Zentrum	24
5.6	Maßnahmen an Knotenpunkten	25
5.7	Maßnahmen für Fahrradabstellanlagen	25
5.8	Dringlichkeit von Maßnahmen	25
5.9	Priorisierung der Maßnahmen	26
5.10	Öffentlichkeitsarbeit	26
6	FAZIT	27

### ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Pläne und Karten
Anlage 1.1	Bestandsanalyse Radverkehrsnetz – 2 Blätter
Anlage 1.2	Bestandsanalyse Haupt- und Nebenstraßennetz
Anlage 1.3	Bestandsanalyse Zielorte und Verbindungen
Anlage 1.4	Bestandsanalyse Fahrradabstellanlagen
Anlage 1.5	Bestandsanalyse DTV
Anlage 1.6	Bestandsanalyse Negativkarte – 2 Blätter
Anlage 1.7	Bestandsanalyse Positivkarte
Anlage 1.8	Konzept Wunschliniennetz
Anlage 1.9	Konzept Radroutennetzkonzept – 2 Blätter
Anlage 1.10	Konzept Maßnahmen – 3 Blätter
Anlage 2	Ergebnisse des Bürgerworkshops – 11 Blätter
Anlage 3	Maßnahmenblätter

### ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Gräfenhauser Straße (L 565) / Herrenalber Straße, Blick in Richtung Osten	10
Abbildung 2: Bahnhofstraße mit Blick in Richtung Norden	11
Abbildung 3: Gräfenhauser Straße (K 4576) / Stadionstraße, Blick in Richtung Osten	12
Abbildung 4: Querung der Karlsruher Straße (K 4576) / Erlachstraße	12
Abbildung 5: Herrenalber Straße (L 565) / Ahornstraße, Blick in Richtung Norden	13
Abbildung 6: Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Kreuzstraße, Blick in Richtung Norden	14
Abbildung 7: Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Erfurter Straße, Blick in Richtung Süden	14
Abbildung 8: Dietlinger Straße (K 4540), südlich vom Kreisverkehr, Blick in Richtung Nord- Westen	15
Abbildung 9: Kreuzstraße, Blick in Richtung Westen (Quelle: eigene Aufnahme)	16
Abbildung 10: Wildbacher Straße (B 294) / Höhe Bahnhof Birkenfeld	17
Abbildung 11: Zeppelinstraße (K 4571) / Ortsausgang, Blick in Richtung Süden	18

### 1 AUFGABENSTELLUNG

Auf der Grundlage von Vorarbeiten des Jugendgemeinderats hat die Gemeinde Birkenfeld die brenner BERNARD ingenieure GmbH beauftragt ein Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Dieses Konzept

- stellt das bestehende Radverkehrsnetz dar,
- zeigt dessen Potentiale und Defizite auf,
- schlägt umfassende Maßnahmen zur Behebung der Defizite vor und
- entwickelt das Radverkehrsangebot wesentlich weiter.

Es bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radinfrastruktur in den nächsten Jahren.

Im Zusammenhang mit anstehenden Sanierungsmaßnahmen im örtlichen Straßennetz bietet sich die Chance, Straßenräume gestalterisch aufzuwerten und die Verhältnisse für den Radverkehr wesentlich zu verbessern. Die derzeit bestehenden Fördermöglichkeiten sollen genutzt werden. Voraussetzung für die Förderfähigkeit ist die Entwicklung eines durchgängigen, an neusten Standards orientierten Radverkehrsnetzes und –angebots, wie in diesem Radverkehrskonzept dargestellt.

Das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Birkenfeld umfasst räumlich den Kernort sowie die Anbindungen von Ortsteilen an den Kernort. Das innerörtliche Radverkehrsnetz wurde in das übergeordnete Radverkehrsnetz, bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Radrouten (z. B. Enztalradweg) eingebunden, um allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## **2 METHODIK**

### **2.1 Allgemein**

Für kurze Entfernungen (ca. 0,5 - 4 km) wird das Fahrrad im Alltagsverkehr häufig auch auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn genutzt. Neben dem Alltagsverkehr sind aber auch die Belange des Freizeitradverkehrs zu berücksichtigen, die über den Schwarzwaldhöhenweg (SWH) und den Enztal-Radweg die Gemeinde Birkenfeld queren bzw. tangieren. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsangebots soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen. Dabei ist den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs Rechnung zu tragen. Ferner spielt die Sicherung des Schülerradverkehrs eine wesentliche Rolle.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, treten die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig.

### **2.2 Bestandsaufnahme**

Um detaillierte Ortskenntnisse zu erlangen, wurde das Untersuchungsgebiet durch die Planer intensiv per Fahrrad befahren. Insbesondere wurden Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt sowie die vorhandenen Elemente des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der Eignung für den Radverkehr untersucht. Die folgenden Aspekte standen im Fokus der Bestandsaufnahme:

## Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### **Strecken**

Befahrung und Beurteilung aller relevanten Strecken hinsichtlich:

- Verkehrssicherheit
- Oberflächenbeschaffenheit
- Topografie
- Fahrbahnbreiten
- Beurteilung vorhandener Radverkehrsanlagen
- Maßnahmen (konzeptionelles Brainstorming)

### **Punktuelle Betrachtungen**

- Querungsstellen und Querungsbedürfnisse
- Querungshilfen im Bestand
- Verkehrssicherheit
- Eignung der Punkte für neue Querungshilfen
- Konflikte
- Alternativen

### **Ruhender Verkehr (Fahrradabstellanlagen)**

- Schwerpunkte des Fahrradparkens
- Art der Abstellanlagen im Bestand

Die durch die Befahrung gewonnen Erkenntnisse ermöglichten die Identifizierung von Potentialen und Problemen in der bestehenden Radinfrastruktur, deren sachgerechte Analyse sowie die Erarbeitung von maßgeschneiderten Lösungen. Im Einzelnen umfasste die Analyse folgende Punkte:

- Erfassung und Darstellung des Wegeangebotes für den Radverkehr im Bestand
- Ermittlung von Quellen und Zielen des Radverkehrs
- Darstellung von Gefahrenpunkten und Problemen bzw. Mängeln im Radverkehrsnetz des Kernorts sowie des Umlands

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### 2.3 Konzeptentwicklung

An das Radverkehrsnetz (Zielkonzeption) werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs
- eine hohe Attraktivität
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Gemeinde ermittelt, die schnell und sicher erreichbar sein sollen. Für das Untersuchungsgebiet wurden folgende Quellen und Ziele als relevant erachtet:

- Wohnstandorte
- Freizeiteinrichtungen
- Bildungseinrichtungen
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Teilorte der Gemeinde Birkenfeld und die Nachbarkommunen

Am 21.10.2017 wurde in der Gemeinde Birkenfeld ein Bürgerworkshop durchgeführt, in dem zunächst der Konzeptentwurf im damaligen Bearbeitungsstand vorgestellt und anschließend in Gruppenarbeit debattiert wurde. Die im Rahmen dieser Veranstaltung zusätzlich gewonnenen Erkenntnisse und Anregungen wurden in das Konzept aufgenommen. Die für das Konzept relevanten Diskussionsergebnisse sind tabellarisch in der Anlage 2 zusammengefasst.

#### 2.3.1 Wunschliniennetz des Radverkehrs

Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das Wunschliniennetz alle ortsweit relevanten Verbindungen als Luftlinie und stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar.

#### 2.3.2 Prüfnetz des Radverkehrs

Auf der Grundlage des Wunschliniennetzes wurde im nächsten Bearbeitungsschritt das Prüfnetz des Radverkehrs erstellt. Dafür wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt, d.h. jeder Achse wurde eine tatsächliche Route zugeordnet.

Das so konzipierte Radverkehrsnetz ist in ein Haupt- und Ergänzungsnetz unterteilt. Ebenfalls wurden touristische Routen in die Planung des Radverkehrsnetzes mit einbezogen.

Das Hauptnetz stellt die wichtigsten Quell-Ziel-Verbindungen dar. Es enthält ferner alle bedeutenden Radfernwege. Bei der Konzeption müssen die oben genannten Anforderungen, insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit, erfüllt sein. Darüber hinaus werden eine direkte Führung und ein hoher Fahrkomfort angestrebt.

Die Haupttrouten werden durch das Ergänzungsnetz, also die Anbindung an weniger bedeutsame Ziele, verdichtet. Als Routen werden insbesondere Straßen und Wege in Betracht gezogen, die ein geringes Verkehrsaufkommen und niedrige Kfz-Fahrtgeschwindigkeiten aufweisen.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## 3 GRUNDLAGEN DER BEARBEITUNG

### 3.1 Regelwerke und Literatur

Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus den Jahren 2009 und 2013 sowie der Neufassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle in den weiteren Kapiteln vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

In die Ausarbeitung ist vorrangig folgendes Regelwerk eingegangen:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010.

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart 2016.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg. Stand Februar 2016, Stuttgart 2016.

### 3.2 Befragung zum Radverkehr

Mit Auftragserteilung hat die Gemeinde Birkenfeld eine vom Jugendgemeinderat durchgeführte Befragung zum Radverkehr übergeben, deren Ergebnisse sich wie nachfolgend beschrieben zusammenfassen lassen:

Das subjektive Sicherheitsgefühl als Radfahrer im Straßenverkehr ist teilweise gegeben. Dennoch wird neben dem baulichen Zustand der vorhandenen Radwege vor allem die Radwegenetzdichte von den Befragten beanstandet. Aber die Mängel und Kritik an den vorhandenen bzw. nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen scheint

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

nicht der Hauptgrund für den Verzicht auf das Fahrrad zu sein. Häufiger werden die zu überwindenden Distanzen als zu lang empfunden. Daher fällt die Entscheidung häufig zu Gunsten eines anderen Verkehrsmittels, bei den Schülern überwiegend auf den Bus.

Auf die Frage, warum das Radfahren als gefährlich empfunden werde, wurde überwiegend auf Konflikte mit dem Kfz-Verkehr verwiesen (23 von 44 Nennungen), gefolgt von fehlenden Querungshilfen (13 Nennungen). Fehlende Radwege als Ursache der Gefährdung wurden deutlich weniger genannt (8 Nennungen).

Die häufigste Nutzung des Fahrrades erfolgt im Freizeitverkehr. Zu den beliebtesten Fahrzielen zählt die Ortsmitte (Einkaufen, Feuerwehr). Auch wird das Fahrrad gerne für Fahrten zum Spielplatz oder zu Freunden genutzt, oder um Fahrten nach Gräfenhausen aber auch zu anderen Nachbarorten zu unternehmen.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## 4 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in der Anlage 1.1 bis 1.7 kartiert.

### 4.1 Nutzungsstruktur, Quellen und Ziele im Siedlungsgebiet

In der Anlage 1.1 und 1.2 wird das Untersuchungsgebiet im Bestand sowohl weiträumig wie auch im Detail dargestellt. In der Anlage 1.3 befindet sich eine Übersicht mit den wichtigsten innerörtlichen Quelle-Ziel-Beziehungen.

Der Kernort der Gemeinde Birkenfeld weist für den Radverkehr günstige Entfernungen zwischen den Quellen und Zielen wie Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit auf. Die Entfernungen zwischen dem Kernort und den Teilorten sowie der Teilorten untereinander liegen deutlich unter 5 km und damit ebenfalls in einem für den Radverkehr gut geeigneten Bereich. Die für den Nordschwarzwald typischen topografischen Widerstände (Steigungen und Gefällestrecken) werden bei zunehmender Verbreitung elektrischer Unterstützung im Radverkehr (Pedelecs, E-Bikes) an Bedeutung verlieren.

Der Birkenfelder Ortskern besteht aus einem Mischgebiet mit Konzentration von Nahversorgungs- und Gemeinbedarfseinrichtungen (Post, Feuerwehr, Bibliothek). Das Mischgebiet ist durch Wohngebiete umgrenzt mit zahlreichen sozialinfrastrukturellen Einrichtungen (Spiel- und Fußball- und Sportplätze, Kitas). Im Nordosten sowie östlich der Bahntrasse befindet sich ein großflächiges Gewerbegebiet<sup>1</sup>.

Flächen für eine Ausweitung / Verdichtung der bestehenden Siedlungs- und Gewerbestruktur werden nördlich der Kreuzstraße sowie westlich der Alten Pforzheimer Straße (K 4538) vorgesehen<sup>1</sup>.

Im Nord-Westen befindet sich die Sportanlage Erlach, ein großflächiges Sportflächen- und Freizeitareal.

---

<sup>1</sup> Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes für die Stadt Pforzheim und die Gemeinden Birkenfeld, Ispringen und Niefern-Öschelbronn, Neubekanntmachung Juli 2016.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### 4.2 Radverkehrsinfrastruktur im Bestand

Die Topografie im Untersuchungsgebiet ist bewegt und beinhaltet Streckenabschnitte mit Steigungen von teilweise bis zu 14% (Kirchweg).

Durch den Kernort der Gemeinde Birkenfeld verläuft in Nord-Süd-Richtung der Schwarzwaldhöhenweg. Im Osten tangiert der Enztal-Radweg den Kernort (vgl. Anlage 1.1).

Innerhalb des Kernortes existieren keine baulich angelegten Radwege. Das ausgewiesene innerörtliche Radverkehrsnetz befindet sich vorrangig im Nebenstraßennetz. Lediglich im Zuge der Dietlinger Straße (K 4540) sowie auf dem Teilstück der Gräfenhäuser Straße (L 565) zwischen Herrenalber Straße und Alte Pforzheimer Straße (K 4538) wird ein Teil des ausgewiesenen Radwegenetzes entlang von Hauptverkehrsstraßen geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Nebenstraßennetz beträgt in der Regel 30 km/h, auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind höchstens 50 km/h zulässig (siehe Anlage 1.2).

Die Fahrbahndecken des für den allgemeinen Verkehr befahrbaren Straßennetzes sind vollständig asphaltiert und in einem qualitativ guten, für den Radverkehr geeigneten Zustand.

Die außerörtlichen Verbindungen erfolgen über eigenständige gemeinsame Geh- und Radwege sowie über Forst- und Landwirtschaftswege. Deren Wegedecken sind zum Teil wassergebunden (Schotter), zum Teil asphaltiert. Insbesondere die wassergebundenen Fahrbahndecken entsprechen aufgrund unebener Oberflächen, Erosionen oder Fahrrinnen nicht dem erforderlichen Qualitätsstandard.

### 4.3 Fahrradabstellanlagen

An bedeutenden Zielen des Radverkehrs, wie beispielsweise dem Bahnhof oder der alten Bibliothek, fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten gänzlich, an anderen Orten, wie z.B. der Sportanlage Erlach oder der Schwarzwaldhalle, erfüllen die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten nicht mehr die gestiegenen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Kapazität, der Sicherheit, des Komforts und des

## Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Witterungsschutzes. In der Anlage 1.4 wurden die Art und Anzahl der Fahrradstellplätze kartiert.

### 4.4 Hauptverkehrsstraßen

#### 4.4.1 Bahnhofstr. / Baumgartenstr. / Dietlinger Str. / Gräfenhäuser Str. (L 565)

Die zweispurige Straße bildet die zentrale innerörtliche Hauptverkehrsachse in Ost-West-Richtung, vom Bahnhof im Osten bis zum Kreisverkehr Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Herrenalber Straße (L 565) im Westen. Die tägliche Verkehrsbelastung (Werktags) durch den Kfz-Verkehr betrug im Jahr 2015 zwischen ca. 6.000 Kfz/24h (Bahnhofstraße) und 10.360 Kfz/24h (Gräfenhäuser Straße). Der Schwerverkehrsanteil lag bei knapp 2%<sup>2</sup> (vgl. Anlage 1.5).

Durch beidseitige Randbebauung im Zentrum ist der Straßenquerschnitt räumlich begrenzt, nach Westen hin lockert die Bebauung zunehmend auf.



Abbildung 1: Gräfenhäuser Straße (L 565) / Herrenalber Straße, Blick in Richtung Osten (Quelle: eigene Aufnahme)

---

<sup>2</sup> Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg - Informationen und Ergebnisse, Zählergebnisse aus dem Jahr 2015; URL: [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de), Stand: 29.03.2017.

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Über die gesamte Straßenlänge existiert keine Radverkehrsinfrastruktur. Zwischen der B 294 und der Daimlerstraße ist ein großer Höhenunterschied zu überwinden, weshalb dieses Teilstück einen steilen Anstieg in Richtung Ortszentrum bzw. Gefälle in Richtung Enzthal aufweist.



**Abbildung 2:** Bahnhofstraße mit Blick in Richtung Norden (Quelle: eigene Aufnahme)

#### 4.4.2 Gräfenhauser Straße - Karlsruher Straße (K 4576)

Die Fortsetzung der Gräfenhäuser Straße westlich des Kreisverkehrsplatzes Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Herrenalber Straße (L 565) verbindet Birkenfeld mit dem Nachbarort Gräfenhausen. Im Jahr 2015 betrug die tägliche Verkehrsbelastung (Werktags) durch den Kfz-Verkehr ca. 5.500 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsananteil von knapp 3%<sup>3</sup>. Es gibt einen abgesetzten Radweg im Zweirichtungsverkehr entlang der südlichen Straßenseite sowie eine Querungshilfe an der Zufahrt zur Sportanlage Erlach.

---

<sup>3</sup> Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg - Informationen und Ergebnisse, Zählergebnisse aus dem Jahr 2015; URL: [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de), Stand: 29.03.2017.



Abbildung 3: Gräfenhauser Straße (K 4576) / Stadionstraße, Blick in Richtung Osten (Quelle: eigene Aufnahme)

Der Radweg endet an der Ortsgrenze und wird in Richtung Gräfenhausen über die untergeordnete Erlachstraße (nur für Fahrzeuge bis zu 2,8t und Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaftsverkehr frei) fortgeführt. Eine Querungshilfe für die Querung der K 4576 an der Ortsgrenze ist nicht vorhanden.



Abbildung 4: Fehlende Querungshilfe an der Karlsruher Straße (K 4576) / Erlachstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### 4.4.3 Herrenalber Straße (L 565)

Die zweistreifige Landesstraße im Nord-Süd-Verlauf entlang der Westgrenze des Siedlungsgebiets von Birkenfeld mündet in den Kreisverkehr Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Herrenalber Straße (L 565). Auf der westlichen Straßenseite befindet sich ein abgesetzter Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen dem Waldgebiet Eichelacker im Süden und dem Kreisverkehrsplatz im Norden.



Abbildung 5: Herrenalber Straße (L 565) / Ahornstraße, Blick in Richtung Norden (Quelle: eigene Aufnahme)

### 4.4.4 Alte Pforzheimer Straße (K 4538)

Die zweispurige Straße aus Richtung Pforzheim mit Verlauf in Nord-Süd-Richtung mündet am südlichen Ende im Kreisverkehr Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Herrenalber Straße (L 565). Die tägliche Verkehrsbelastung (Werktags) betrug im Jahr 2015 ca. 16.000 Kfz/24h<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg - Informationen und Ergebnisse, Zählergebnisse aus dem Jahr 2015; URL: [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de), Stand: 29.03.2017..

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Auf dem mittleren Teilstück zwischen Finkenstraße und Kreuzstraße existiert bislang noch keine Bebauung. Laut FNP werden die Freiflächen auf der Westseite für weitere Gebietsentwicklungen (Mischgebiet, Gemeinbedarfsfläche, Sondergebiet) vorgesehen.



Abbildung 6: Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Kreuzstraße, Blick in Richtung Norden (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 7: Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Erfurter Straße, Blick in Richtung Süden (Quelle: eigene Aufnahme)

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Im nördlichen Teilstück zwischen nördlichem Ortseingang und dem Kreisverkehrsplatz Dietlinger Straße (K 4540) / Alte Pforzheimer Straße (K 4538) ist die Bebauung zum Großteil zurückgesetzt.

Im Bestand existiert über den gesamten Streckenzug keine Radverkehrsanlage.

#### 4.4.5 Dietlinger Straße (K 4540)

Die Diagonalverbindung verknüpft das Zentrum (Gräfenhäuser Straße) mit dem topografisch höher gelegenen nord-westlichen Siedlungsgebiet (Alte Pforzheimer Straße). Die Straße weist einen zweisepurigen Querschnitt ohne Fahrbahnmarkierungen auf. Nördlich der Kreuzstraße bis zum Kreisverkehr gibt es beidseitige Wohnbebauung. Im Bestand existiert über den gesamten Streckenzug keine Radverkehrsanlage.



Abbildung 8: Dietlinger Straße (K 4540), südlich vom Kreisverkehr, Blick in Richtung Nord-Westen (Quelle: eigene Aufnahme)

#### 4.4.6 Kreuzstraße

Die zweispurige Kreuzstraße verläuft zwischen der Alten Pforzheimer Straße im Westen und der Humboldtstraße im Osten. Zwischen der Alten Pforzheimer Straße und Dietlinger Straße gilt Tempo 30, östlich der Dietlinger Straße beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Östlich der Dietlinger Straße bildet der Straßenzug die räumliche Kante zum bebauten Siedlungsgebiet. Über die Kreuzstraße werden die südlich gelegenen Wohngebiete sowie das großflächige Gewerbegebiet von Norden her erschlossen.



Abbildung 9: Kreuzstraße, Blick in Richtung Westen (Quelle: eigene Aufnahme)

Zwischen Adam-Opel-Straße und Hemigstraße besteht für den Kfz-Verkehr ein Durchfahrtsverbot. Im Bestand existiert über den gesamten Streckenzug keine Radverkehrsanlage.

#### 4.4.7 Wildbader Straße (B 294)

Die zweispurige Bundesstraße verläuft parallel zur östlich gelegenen Bahntrasse. Es gibt Aufweitungen an einigen Knotenpunkten. Die Knotenpunkte sind teilweise signalisiert. Der Straßenquerschnitt ist durch Gleisstraße im Osten und der steil ansteigenden Geländetopografie im Westen begrenzt. Im Bestand existiert über den gesamten Streckenzug keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur.



Abbildung 10: Wildbader Straße (B 294) / Höhe Bahnhof Birkenfeld (Quelle: eigene Aufnahme)

#### 4.4.8 Zeppelinstraße (K 4571)

Die Zeppelinstraße verbindet die die B 296 im Süd-Osten mit dem höher gelegenen Ortszentrum. Die tägliche Verkehrsbelastung (Werktags) durch den Kfz-Verkehr betrug im Jahr 2015 bei einem Schwerverkehrsanteil von 1,2% ca. 3.000 Kfz/24h<sup>5</sup>. Die Strecke weist ein starkes Gefälle bzw. eine deutliche Steigung auf. Im Bestand existiert über den gesamten Streckenzug keine Radverkehrsanlage.

---

<sup>5</sup> Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg - Informationen und Ergebnisse, Zählergebnisse aus dem Jahr 2015; URL: [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de), Stand: 29.03.2017.



Abbildung 11: Zeppelinstraße (K 4571) / Ortsausgang, Blick in Richtung Süden (Quelle: eigene Aufnahme)

#### 4.5 Straßen im Nebennetz

Die innere Gebietserschließung erfolgt über ein dichtes Straßennetz überwiegend mit Tempo 30. Radverkehrsanlagen für den fließenden Radverkehr sind auf diesen Straßen aufgrund der niedrigen Fahrtgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr weder erforderlich noch richtlinienkonform. Daher kann von einer vertiefenden Darstellung des Nebenstraßennetzes abgesehen werden. Lediglich die Hauptstraße und die Kirchgartenstraße sollen aufgrund ihrer wichtigen Bedeutung für Radverkehrsnetz explizit erläutert werden.

##### 4.5.1 Hauptstraße

Die Hauptstraße bildet die Hauptachse im Nebennetz innerhalb des Zentrumsbereichs. Sie verläuft parallel zur Gräfenhäuser Straße (L 565). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Der westliche Teilabschnitt südlich der Gräfenhäuser Straße ist nur im Einrichtungsverkehr (Einbahnstraße), der östliche Teilabschnitt nördlich der Gräfenhäuser Straße (L 565) ist im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Im Osten mündet die Hauptstraße in die Bahnhofstraße.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### 4.5.2 Kirchgartenstraße

Die Kirchgartenstraße verläuft zwischen dem Ortzentrum im Süden und der Kreuzstraße im Norden parallel zur Dietlinger Straße (K 4540) im Osten. Durch die Straße werden viele öffentliche Einrichtungen (Ludwig-Uhland-Schule, Schwarzwaldhalle, Kirche, Jugendeinrichtungen) erschlossen. Daher ist in dieser Straße mit einem konzentrierten Radverkehrsaufkommen zu rechnen.

Darüber hinaus wird die Kirchgartenstraße besonders am Morgen verstärkt durch den Anwohnerverkehr, den Schülerbringverkehr und zusätzlich auch durch Lieferverkehr befahren.

### 4.6 Zusammenfassung der Bestandsanalyse

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind in der Anlage 1.6 (Negativkarten) sowie in der Anlage 1.7 (Positivkarte) grafisch dargestellt.

Insgesamt ist die Situation für den Radverkehr in Birkenfeld verbesserungsfähig. Das vorhandene innerörtliche Radverkehrsinfrastrukturangebot beschränkt sich weitestgehend auf eine gute Wegweisung, überwiegend im Nebenstraßennetz. Die Fahrbahndecken des Nebennetzes bietet dem im Mischverkehr fahrenden Radverkehr eine komfortable Fahrqualität.

Auf dem innerörtlichen Hauptstraßennetz werden die Belange des Radverkehrs weitgehend ignoriert. Hier fehlt es an wichtigen Querungsstellen sowie Furten in manchen Knotenarmen. Bei den Gehwegflächen handelt es sich, sofern überhaupt vorhanden, meistens um im Straßenquerschnitt übrig gebliebene Restflächen, die häufig durch Maststandorte im Gehwegbereich nochmals punktuell verschmälert werden. Radverkehrsanlagen im Zuge der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind trotz der hohen Verkehrsbelegungen nicht vorhanden. Angesichts dieser sicherheitsrelevanten Defizite besteht der größte Handlungsbedarf zugunsten des Radverkehrs im Zuge des Hauptverkehrsstraßennetzes. Dessen Ausbau ist aufgrund der gegebenen baulichen und topografischen Zwangspunkte aufwands- und kostenintensiv. Da der umwegempfindliche Radverkehr jedoch möglichst direkt geführt werden sollte, sind die Hauptverkehrsstraßen ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

### 5 KONZEPTION

#### 5.1 Grundidee Radverkehrskonzept

Das Ortszentrum mit seinen öffentliche Einrichtungen, Schul- und Kita-Standorte sowie Sportanlagen und Spielplätze sollen von allen Wohnstandorten gut und möglichst direkt mit dem Fahrrad erreichbar sein. Auf fahrradfreundliche Anbindungen zu überregionalen Radwegeverbindungen sowie an benachbarte Gemeinden ist zu achten.

Im vorliegenden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz gegliedert. Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge geben Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen. Auf dem zu entwickelnden bzw. auszubauenden Radverkehrsnetz soll der Radverkehr die wichtigen Ziele sicher und schnell erreichen.

In der Anlage 1.8 ist das aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse entwickelte Wunschliniennetz dargestellt. Es zeigt alle relevanten Quelle-Ziel-Verbindungen als Luftlinien und kategorisiert zwischen übergeordneten und untergeordneten Verbindungen. Hieraus wurde das Prüfnetz entwickelt (Anlage 1.9), gegliedert in ein Haupt- und Nebennetz.

Übersichtskarten des Maßnahmenkonzepts befinden sich in Anlage 1.10.

#### 5.2 Maßnahmenbereiche

Insgesamt werden im vorliegenden Radverkehrskonzept 68 Maßnahmenbereiche zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes aufgezeigt. Diese gliedern sich, aufgeteilt nach Einzelmaßnahmen, in

- 39 streckenbezogene Maßnahmen zur Vervollständigung des Radroutennetzes und Erhöhung von Komfort und Verkehrssicherheit sowie
- 29 Maßnahmen zur Beseitigung von punktuellen Mängeln im Netz.

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Die punktuellen Maßnahmenvorschläge sollen die Situation für den Radverkehr an bestimmten, räumlich eng begrenzten Stellen verbessern und dessen Verkehrssicherheit erhöhen. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um folgende Situationen:

- Schaffung von Querungshilfen (z.B. Mittelinseln) bei hohem Querungsbedarf
- Herstellung nicht vorhandener Furten in Knotenpunktarmen
- Markierung von Fußgängerüberwegen in den Knotenarmen von Kreisverkehren
- Umbau unübersichtlicher Knotenpunkte
- Veränderung der angeordneten StVO-Beschilderungen
- Schaffung, Modernisierung, Erweiterung von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten

### 5.3 Maßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz

Aufgrund der umwegarmen, direkten Führung sind Hauptverkehrsstraßen im Radverkehrsnetz trotz der hohen Kfz-Verkehrsbelegung mit zu berücksichtigen. Mit Zunahme der Verkehrsstärke und des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr erhöht sich auch das Sicherheitsbedürfnis im Radverkehr. So sind bei Tempo 30 in der Regel Radverkehrsanlagen weder erforderlich noch zulässig. Bei Tempo 50 und einer Tagesverkehrsbelastung von > 10.000 Kfz/24h wird eine Separierung des Radverkehrs erforderlich (Radfahrstreifen, baulich angelegter Radweg). Dies betrifft v.a. die Kreis- und Landesstraßen in Birkenfeld und führt angesichts der gegebenen Zwangspunkte zu Problemen, da diese eine beliebige Ausweitung des Straßenquerschnitts nicht zulassen. Daher müssen dort, wo räumliche Zwangspunkte die Realisierung von Radverkehrsanlagen nicht ermöglichen, alternative Strecken ausgewiesen werden, die hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Streckendistanz und des Komforts so attraktiv sind, dass sie als echte Alternative zum Hauptstraßennetz akzeptiert werden.

Sind weder die Realisierung von Radverkehrsanlagen im Zuge der jeweiligen Hauptverkehrsstraßenabschnitte noch entsprechende alternative Routenführungen möglich, so sind Maßnahmen zu ergreifen, die es dem Radfahrer ermöglichen, sich trotzdem sicher im Hauptstraßenverkehrsnetz zu bewegen. Da verkehrlenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs- und Schwerverkehrsaufkommens (Einbahnstraßen, Durchfahrverboten etc.) im Zuge der Landes- und Kreisstraßen

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

kaum möglich sind, müssen an den entsprechenden Abschnitten die Fahrtgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auf 30 km/h gesenkt werden.

Im Radverkehrskonzept sind hiervon folgende Streckenabschnitte betroffen:

- Alte Pforzheimer Straße (K 4538) zwischen Leipziger Straße und Finkenstraße
- Alte Pforzheimer Straße (K 4538) zwischen Kreuzstraße und Kreisverkehrsplatz Gräfenhäuser Straße (L 565) / Herrenalber Straße (L 565)
- Kreuzstraße zwischen Dietlinger Straße (K 4540) und Adam-Opel-Straße
- Dietlinger Straße (K 4540) zwischen Gräfenhäuser Straße (L 565) und Alte Pforzheimer Straße (K 4538)

Die Markierung von einseitigen Schutzstreifen (in Steigungsrichtung) wird für folgende Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen:

- Bahnhofstraße
- Dietlinger Straße (K 4540) zwischen Gräfenhäuser Straße (L 565) und Alte Pforzheimer Straße (K 4538)
- Kreuzstraße zwischen Dietlinger Straße (K 4540) und Adam-Opel-Straße

Die Alte Pforzheimer Straße zählt zu den am höchsten belasteten Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets. Dieser Straße kommt für das Radverkehrskonzept eine besondere Bedeutung zu, da eine alternative Routenführung im Nebenstraßennetz für den Radverkehr angesichts der erforderlichen Umwege nicht akzeptiert werden würde. Daher wird für den nördlichen Teil der Alten Pforzheimer Straße (K 4538) zwischen Erfurter Straße und Leipziger Straße empfohlen, die Realisierung eines beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegs zu prüfen.

Auf Höhe des Kreisverkehrs Alte Pforzheimer Straße (K 4538) / Dietlinger Straße (K 4540) kann angesichts der angrenzenden Bebauung die Realisierung einer Radverkehrsanlage nicht funktionieren. Hier soll der Radverkehr bei einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Innerhalb des kleinen Kreisverkehrs ist dieser ebenfalls mit auf der Kreisfahrbahn zu führen.

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

Auf dem einseitig unbebauten Teilabschnitt der Alten Pforzheimer Straße (K 4538) zwischen Leipziger Straße und Finkenstraße wird - auch angesichts der beabsichtigten Gebietsentwicklung - die Realisierung von baulich angelegten Einrichtungsradwegen empfohlen. Auf Grund der nah angrenzenden Bebauung entlang der östlichen Straßenseite wird - nach erster Abschätzung - eine Verschiebung der Straßenachse in Richtung Westen erforderlich. Eine Realisierung ist später im Detail zu planen.

Die Anlage eines großzügigen Zweirichtungsradwegs entlang der westlichen Straßenseite kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden und setzt voraus, dass die beabsichtigte Gebietsentwicklung westlich der Alten Pforzheimer Straße unterbleibt. An den Enden des Radwegs sind entsprechende Querungsstellen vorzusehen, die das sichere Erreichen bzw. Verlassen des Zweirichtungsradwegs erlauben.

Auf dem südlichen Teilabschnitt der alten Pforzheimer Straße (K 4538) zwischen Kreuzstraße und Kreisverkehrsplatz Gräfenhäuser Straße (L 565) / Herrenalber Straße (L 565), mit der nah angrenzenden Bebauung, soll der Radverkehr entweder direkt auf der Fahrbahn (bei Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) oder alternativ, mit einem Umweg, um die westliche Bebauung geführt werden.

#### 5.4 Maßnahmen im Nebenstraßennetz

Das Nebenstraßennetz ist für das Radverkehrsnetz angesichts der beschriebenen Situation im Hauptstraßennetz von großer Bedeutung. Angesichts der dort geltenden Tempo 30 - Regelungen und des guten Zustands der Straßen, beschränken sich eine Vielzahl der Maßnahmen auf Lückenschlüsse, eine Vervollständigung der Wegweisung, Veränderungen der Beschilderungen oder die Herstellung der Durchlässigkeit von Einbahnstraßen für den Radverkehr (z.B. im Zentrum und am Bahnhof).

Darüber hinaus wird die Kirchgartenstraße angesichts der Vielzahl der an ihr angrenzenden sozialen Einrichtungen zu einem verkehrlich bedeutenden Element des Radverkehrskonzepts. Hinsichtlich des jugendlichen Alters der hier Fahrradfahrenden ist - trotz des geltenden Tempo 30 - ein besonderer Schutz bzw. eine besonde-

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

re Bevorzugung des Radverkehrs vorzusehen. Eine Fortführung der Kirchgartenstraße über die Kreuzstraße hinaus wäre zu empfehlen, um auch das nördliche Wohngebiet für den Radverkehr zu erschließen und eine verkehrssichere Alternative zur Befahrung der Alten Pforzheimer Straße (K 4538) und Dietlinger Straße (K 4540) anzubieten.

Eine weitere neue Verbindung wird im Nord-Osten des Untersuchungsgebiets vorgeschlagen, die den Schwarzwaldhöhenweg mit der Wohnsiedlung im Osten (Kreuzstraße / Humboldtstraße) verbindet und die Strecke zwischen dem Schwarzwaldhöhenweg und Bahnhof sowie Zentrum deutlich verkürzt.

Beide neu zu schaffenden Verbindungen sind für ein schlüssiges Radverkehrskonzept bzw. ein vollständiges Radverkehrsnetz von großer Bedeutung, erfordern jedoch Grundstückseingriffe und sind auch hinsichtlich ihrer topografischen Eignung zu prüfen.

Im Zentrumsbereich wird dem Radverkehr als Alternative zur Gräfenhäuser Straße (L 565) die Nutzung der Hauptstraße angeboten.

### 5.5 Verbindungen vom Bahnhof zum Zentrum

Aufgrund des Höhenunterschieds zwischen dem Bahnhof und dem Ortszentrum sind hier erhebliche Steigungen zu absolvieren, die zumindest auf direktem Weg teilweise ohne zusätzliche Antriebshilfe kaum zu bewältigen sind. Die Bahnhofstraße ist angesichts ihres Streckenverlaufs weniger steil und daher für den Radverkehr trotz des Umwegs am ehesten geeignet. Daher wird für diesen Streckenabschnitt die Markierung eines Schutzstreifens in Steigungsrichtung vorgesehen.

Eine weitere Maßnahme sieht die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr zwischen der Industriestraße und der B 294 / Bahnhofstraße vor, um eine Verbindung zwischen Bahnhof, Zentrum, Industriegebiet und Enztalradweg herzustellen. Für die Maßnahme wird die Einrichtung eines absoluten Halteverbots im Zuge der Einbahnstraße erforderlich.

### 5.6 Maßnahmen an Knotenpunkten

Einige Knotenpunkte sind gegenwärtig sehr stark aufgeweitet und unübersichtlich. Diese Knotenpunkte sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Überschaubarkeit und Verständlichkeit umgestaltet werden. Dies betrifft folgende Knotenpunkte:

- Bahnhofstraße / Daimlerstraße / Baumgartenstraße: Umbau zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz mit Fußgängerüberwegen in jedem Knotenarm
- Gräfenhäuser Straße / Herrenalber Straße / Ahornstraße: Komprimierung der Knotenpunktfläche, Schaffung besserer Sichtverhältnisse (aus Ahornstraße)
- Gräfenhäuser Straße / Herrenalber Straße / Alte Pforzheimer Straße: Anlage einer Furt im östlichen Knotenarm Gräfenhäuser Straße, Anlage von Fußgängerüberwegen in allen Knotenarmen

### 5.7 Maßnahmen für Fahrradabstellanlagen

Den festgestellten Mängeln der bestehenden Fahrradabstellanlagen soll durch eine Erweiterung des Stellplatzangebots begegnet werden. Die Abstellanlagen müssen hinsichtlich Sicherheit vor Diebstahl und Zerstörung sowie Handling dem Stand der Technik entsprechen und gut mit Fahrrad erreichbar sein. Die Distanz zwischen Fahrradabstellanlage und zugehörigem Ziel sollte so gering wie möglich sein. Wettergeschützte Abstellanlagen erhöhen zusätzlich deren Akzeptanz.

### 5.8 Dringlichkeit von Maßnahmen

Die Dringlichkeit einer Maßnahme wird, in Abhängigkeit der potenziellen Gefährdung des Radfahrers und der Bedeutung der Maßnahme für das Radverkehrsnetz, bewertet. Die folgenden Aspekte sind für die Beurteilung entscheidend:

- das Ausmaß und die Art des Gefahrenpunktes, des Problem bzw. Mangels
- die vorhandenen Verkehrsstärken (Kfz, Rad und Fußgänger)
- die Bedeutung der Maßnahme für den Schülerverkehr
- die Radverkehrspotenziale (Wohn- und Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Tourismus etc.)

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

- die Eindeutigkeit und Erkennbarkeit der Radverkehrsführung (für alle Verkehrsteilnehmer)
- Erkenntnisse der Unfallanalyse
- die Akzeptanz der Radverkehrsführung

### 5.9 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorisierung erfolgt in Abhängigkeit der Kosten und der Dringlichkeit einer Einzelmaßnahme.

Maßnahmen der Priorität 1 sollen vorrangig umgesetzt werden. Zum einen besitzen diese Einzelmaßnahmen eine hohe Dringlichkeit und erzielen deshalb die größten Wirkungen. Zum anderen sind der ersten Priorität Maßnahmen zugeordnet, die zwar eine niedrige Dringlichkeit besitzen, gleichzeitig aber kurzfristig und kostengünstig umgesetzt werden können.

Maßnahmen der zweiten Priorität sollen im Zuge von Umbaumaßnahmen in dem betreffenden Bereich realisiert werden.

Maßnahmen der dritten Priorität besitzen eine geringe Dringlichkeit und sind daher nicht vorrangig umzusetzen. Darüber hinaus sind für diese Maßnahmen weiterführende Detailplanungen notwendig.

### 5.10 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Verbesserung des Fahrrad- und Verkehrsklimas bedarf es einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit. Marketingmaßnahmen können die Nutzung des Fahrrades als sinnvolles Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit ins Bewusstsein rücken und schließlich die Akzeptanz der Radfahrer als Verkehrsteilnehmer erhöhen. Folgende Vorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollten ins Auge gefasst werden:

- Fahrradaktionstage und -kampagnen für Bürger und Gäste
- Herausgabe von Radverkehrskarten
- Informationen zu Radverkehrsthemen in der Presse
- Internetpräsenz

### Erstellung eines Radverkehrskonzepts

- Fahrradschulungen (insbesondere für Kinder und Jugendliche, ältere Verkehrsteilnehmer, Pedelec-Nutzer)
- Ausweisung fahrradfreundlicher Unterkünfte (Bett + Bike)
- Angebote der Fahrrad-Codierung als Diebstahlschutz

## 6 FAZIT

Das Radverkehrskonzept der Gemeinde Birkenfeld bildet einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Entwicklung des Radverkehrs in den kommenden Jahren.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere, komfortable und schnell befahrbare Wege auf direkten Routen angeboten werden.

Insgesamt werden im Radverkehrskonzept 68 Maßnahmen zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die einzelnen Maßnahmen geben Hinweise zu erforderlichen verkehrstechnischen oder baulichen Maßnahmen.

Aufgestellt: Aalen, 21.12.2017

brenner BERNARD ingenieure GmbH

ppa. Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger

Stv. Fachbereichsleiter Verkehrsplanung

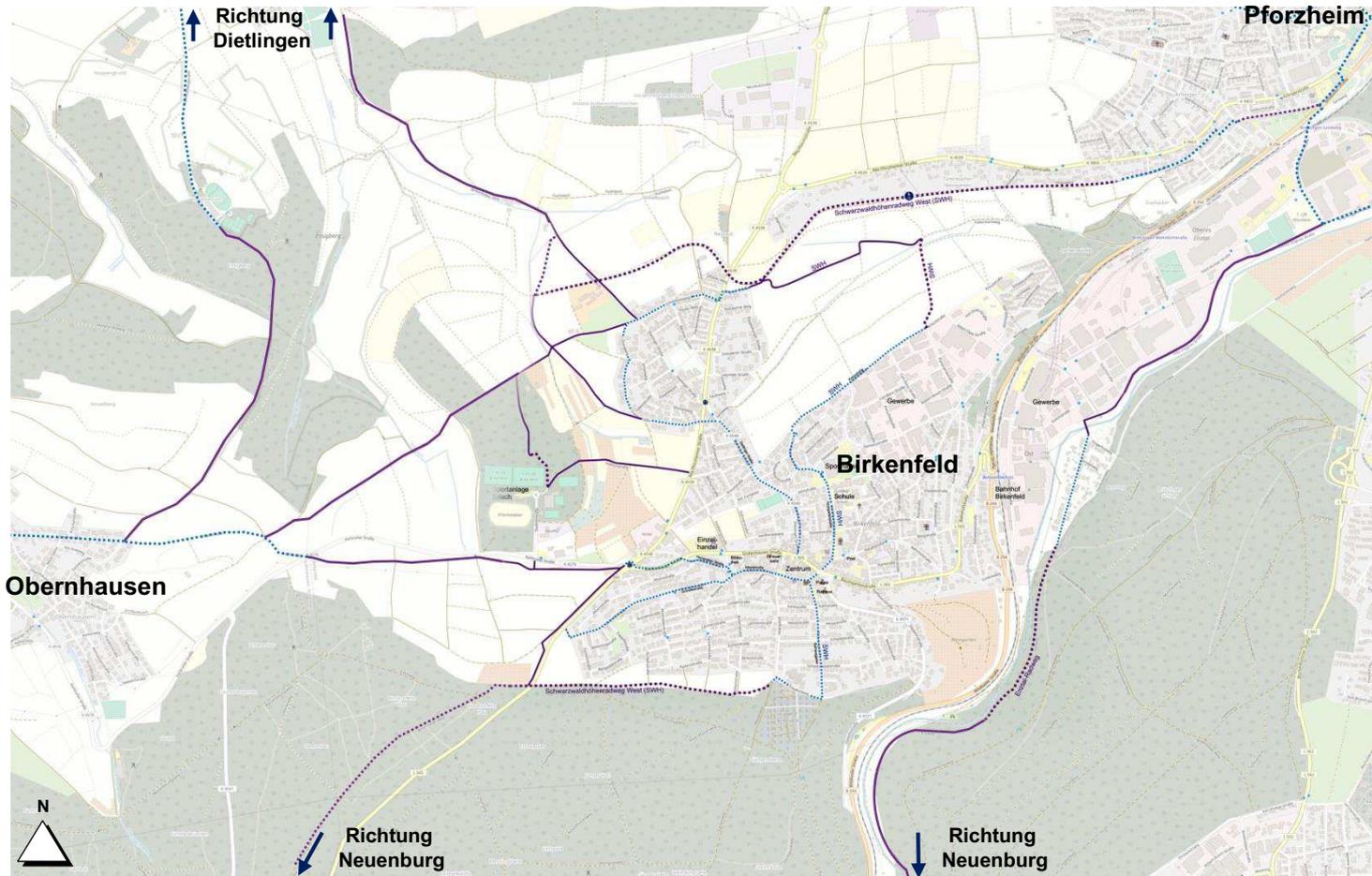
## 7 ANLAGEN

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## **ANLAGE 1**

Pläne und Karten

# Bestandsanalyse Radverkehrsnetz im Bestand (großräumig)



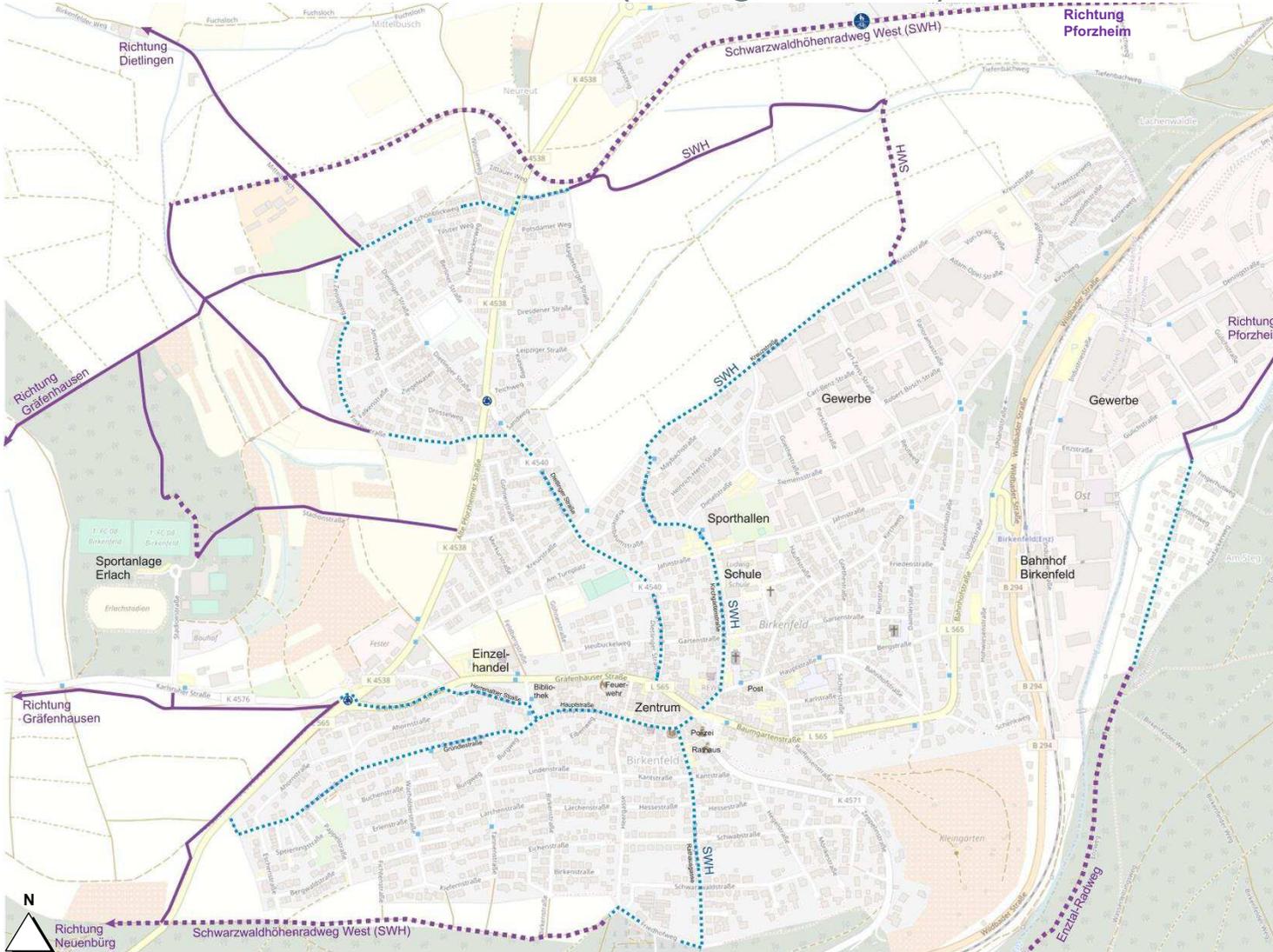
## Zeichenerklärung

- Radwegführung auf öffentlicher Straße
- Radwegführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Radwegführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

# Bestandsanalyse Radverkehrsnetz im Bestand (Kerngemeinde)



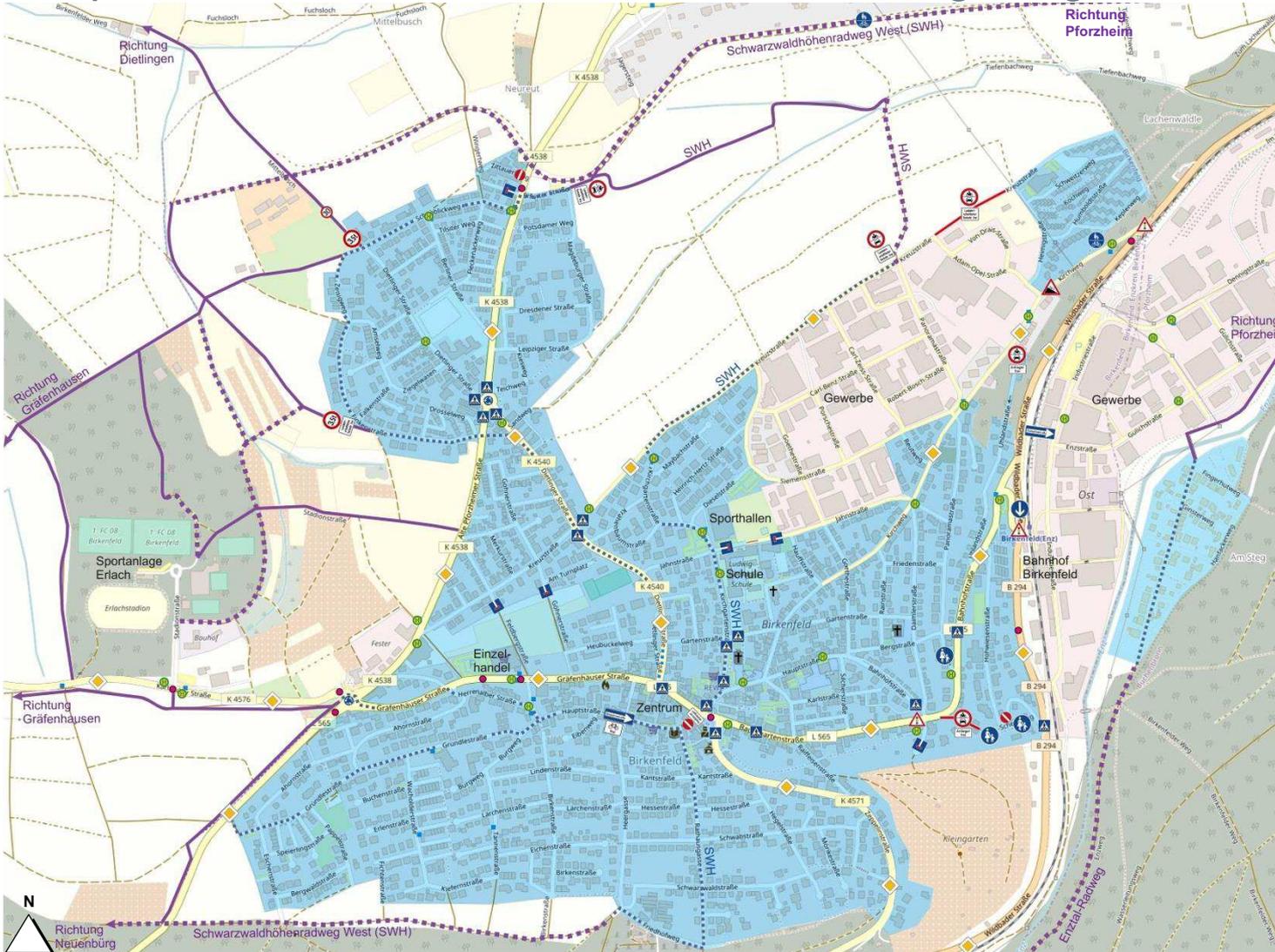
## Zeichenerklärung

- - - - - Radwegeführung auf öffentlicher Straße
- Radwegeführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- · · · · Radwegeführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

# Bestandsanalyse Haupt- und Nebenstraßennetz mit Verkehrsregelungen



## Zeichenerklärung

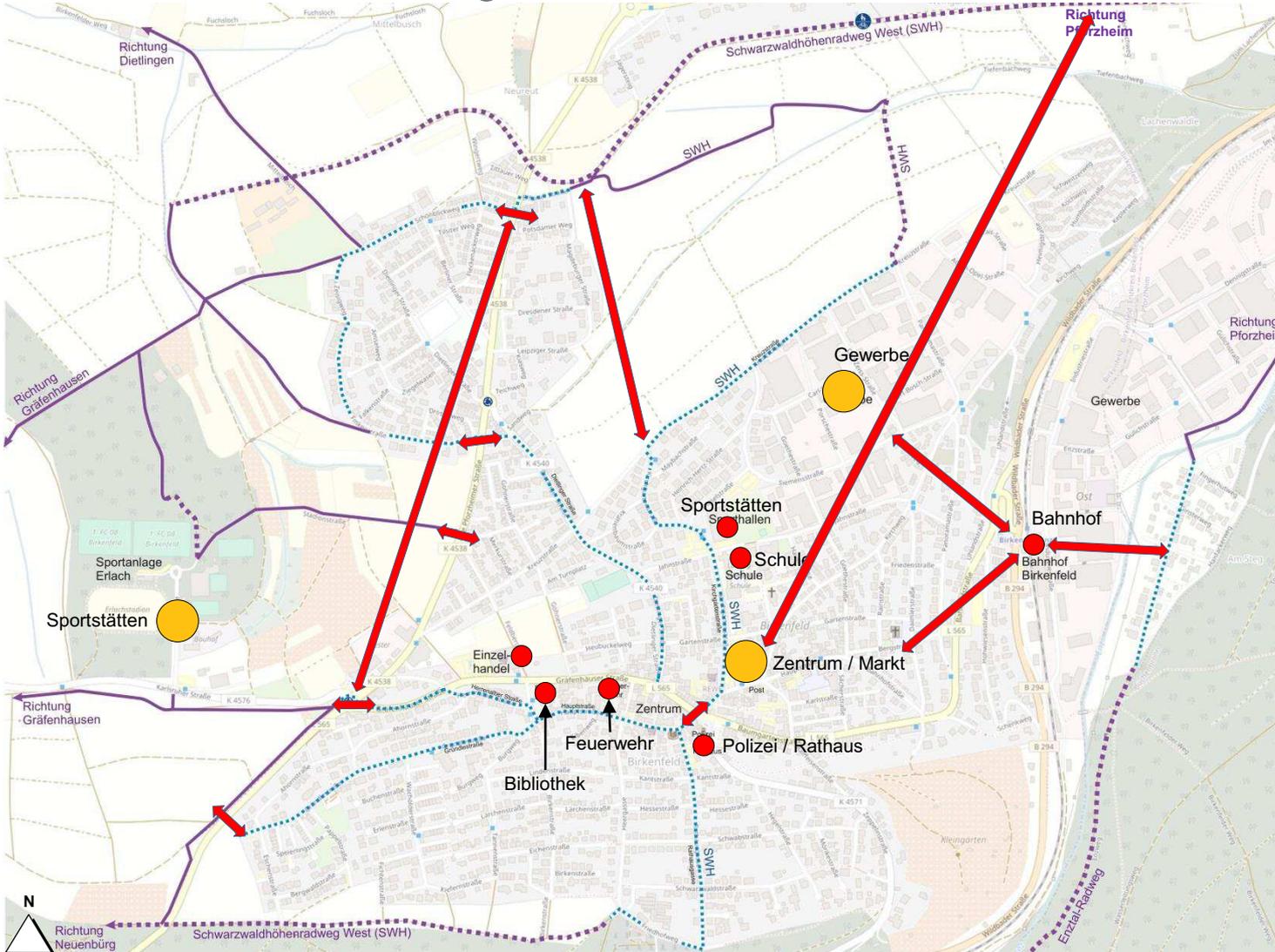
- Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 oder mehr
- Nebenstraßennetz mit Tempo 30
- Radwegführung auf öffentlicher Straße
- Radwegführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Radwegführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Straße für Kfz gesperrt
- Querungshilfe (Mittelsinsel)
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerüberweg
- Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

## Anlage 1.2

# Bestandsanalyse Zielorte und Verbindungen



**Zeichenerklärung**

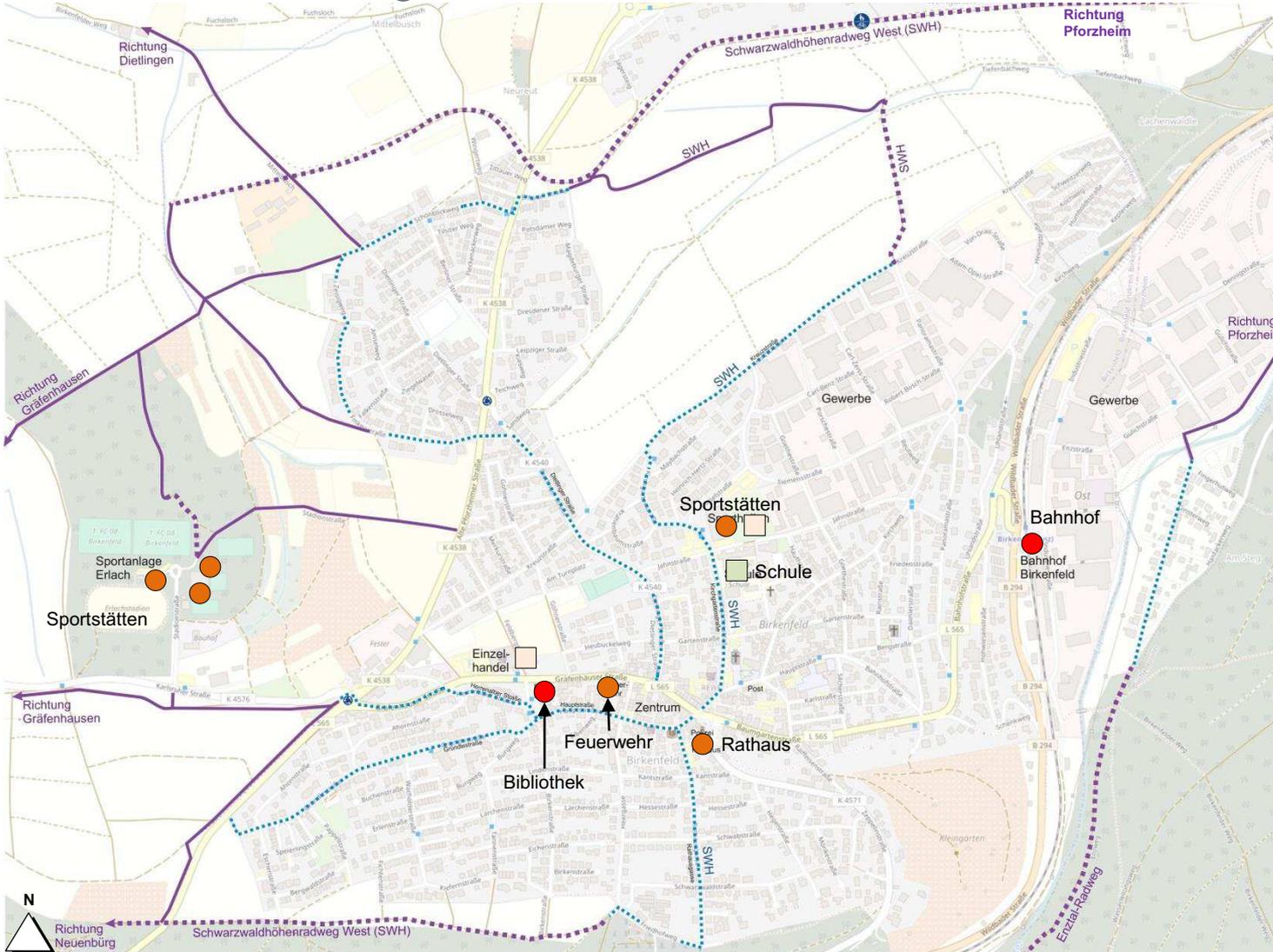
- punktuell Ziel
- flächenhaftes Ziel
- ↔ Verbindungen
- ⋯ Radwegführung auf öffentlicher Straße
- Radwegführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- ⋯ Radwegführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

Anlage 1.3

# Bestandsanalyse Fahrradabstellanlagen an Zielorte



**Zeichenerklärung**

- Felgenklemmer
- Anlehnbügel

**Farbskala  
Anzahl der Abstellplätze**

Red	0
Orange	1-6
Light Orange	7-10
Dark Green	11-15
Medium Green	16-20
Light Green	21-25

- Radwegführung auf öffentlicher Straße
- Radwegführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Radwegführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- ⊙ Kreisverkehrsplatz

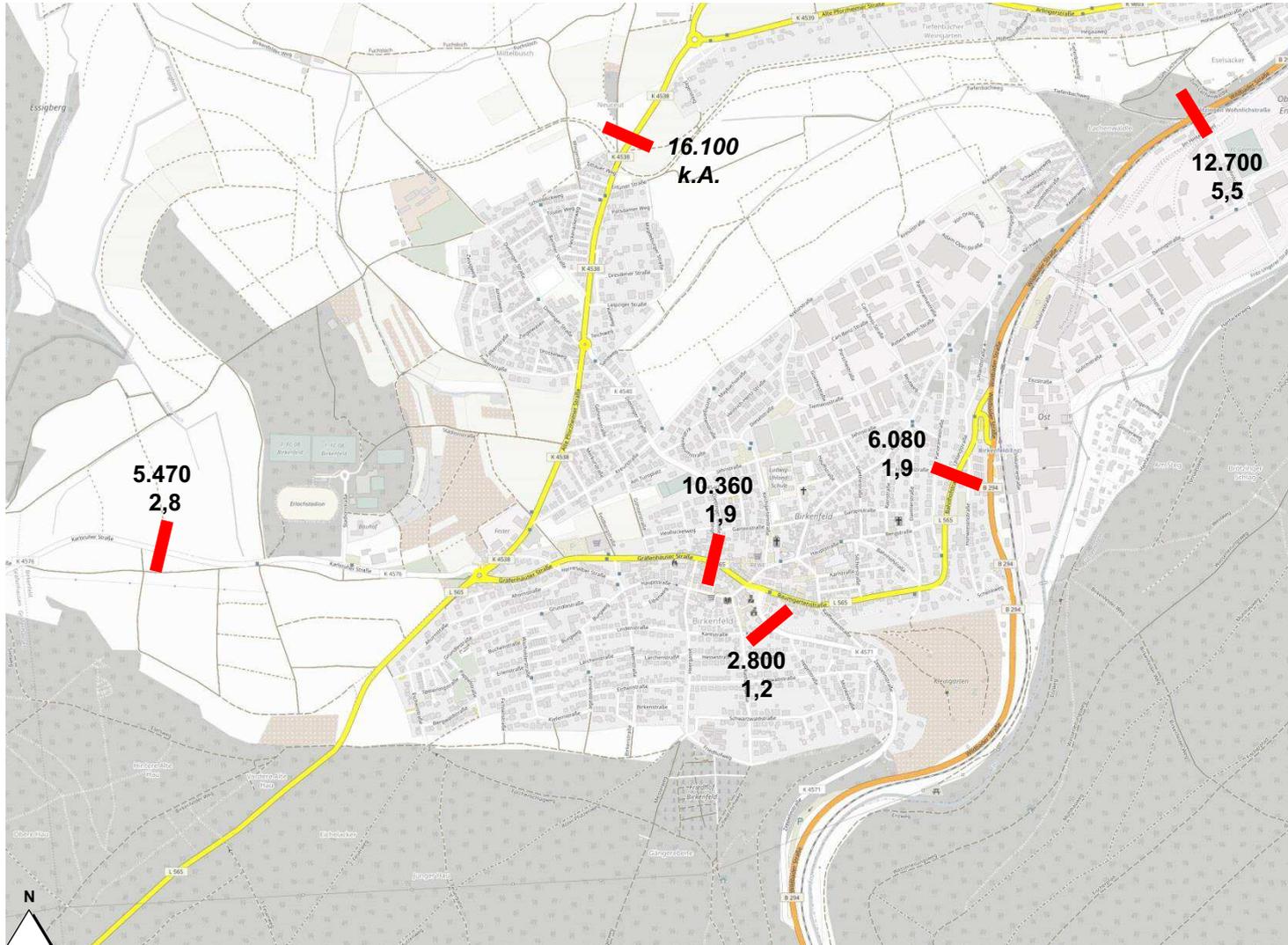
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

## Anlage 1.4

# Bestandsanalyse

## Kfz-Querschnittsbelastungen im übergeordneten Straßenverkehrsnetz (DTV)\*



Zeichenerklärung

-  Zählquerschnitt
- 12.700** Kfz-Querschnittsbelastung [Kfz/24h]
- 5,5** davon Schwerverkehrsanteil [%]
- k.A.** keine Angabe (Werte nicht plausibel)

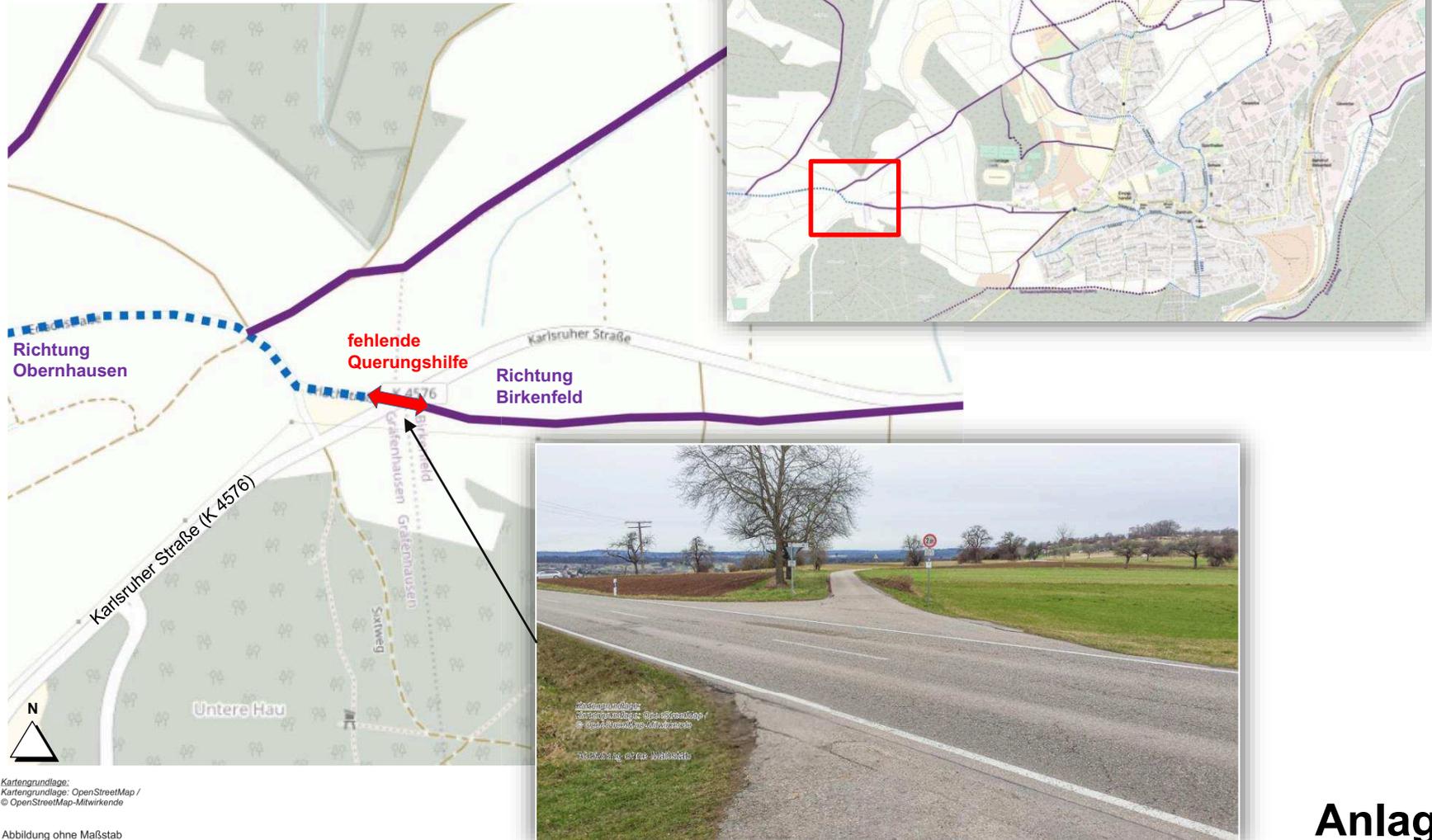
\* Datengrundlage:  
Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg:  
Verkehrsmonitoring - Informationen und  
Ergebnisse, Zählergebnisse aus dem Jahr 2015;  
URL: [www.svz-bw.de](http://www.svz-bw.de), Stand: 29.03.2017

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

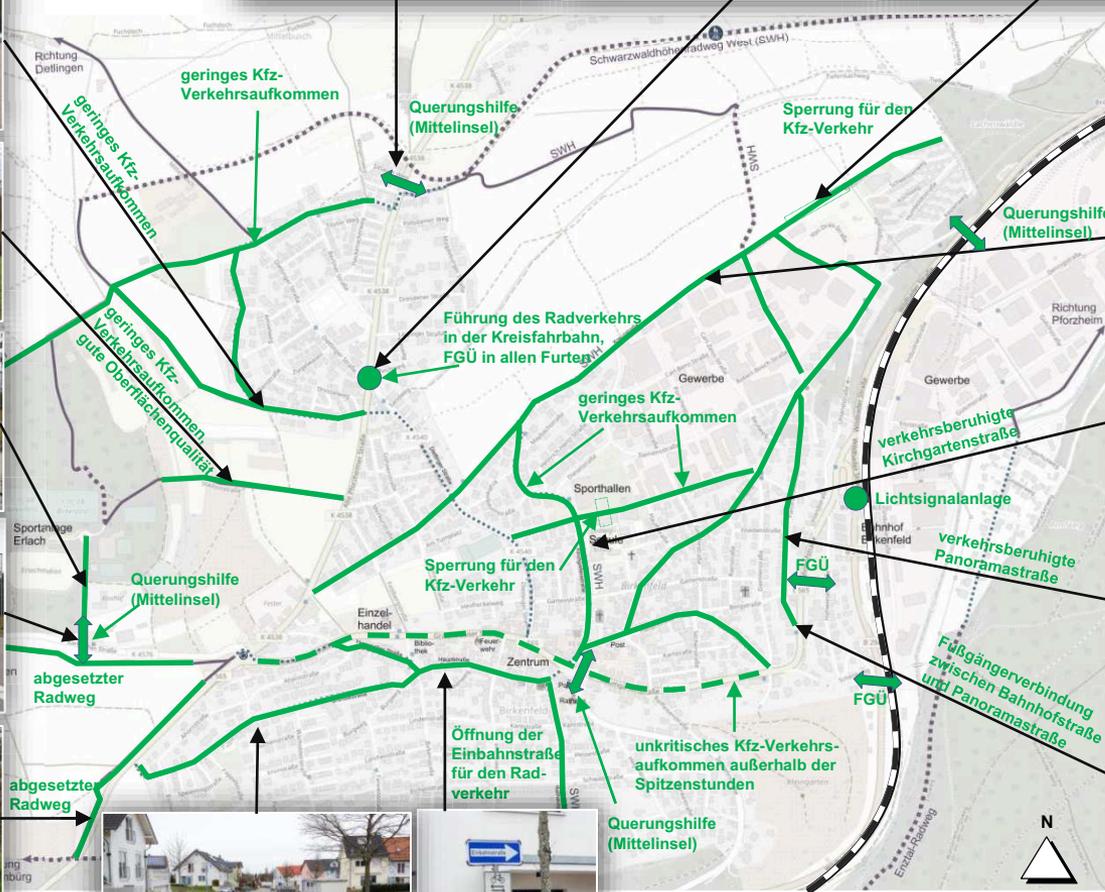
Abbildung ohne Maßstab



# Bestandsanalyse Negativkarte



# Bestandsanalyse Positivkarte

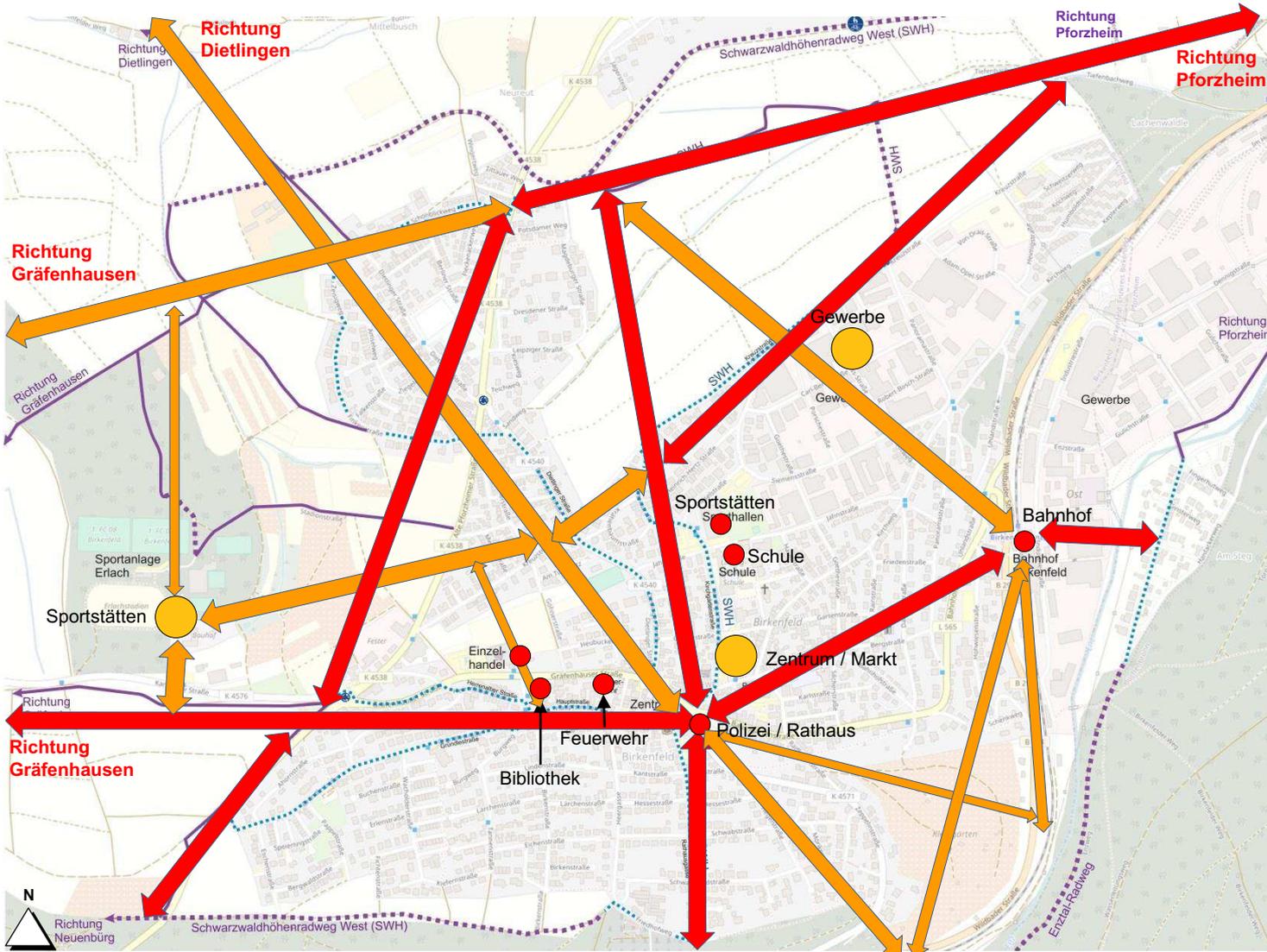


Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende  
  
Abbildung ohne Maßstab

- Straßenebenennetz allgemein:
- qualitativ gute Oberflächenbeschaffenheit
  - vielfach Tempo 30
  - geringes bis mittleres Kfz-Verkehrsaufkommen
  - Radverkehr auf Fahrbahn unkritisch

Fotos : Brenner Bernard Ingenieure GmbH

# Konzept Wunschliniennetz

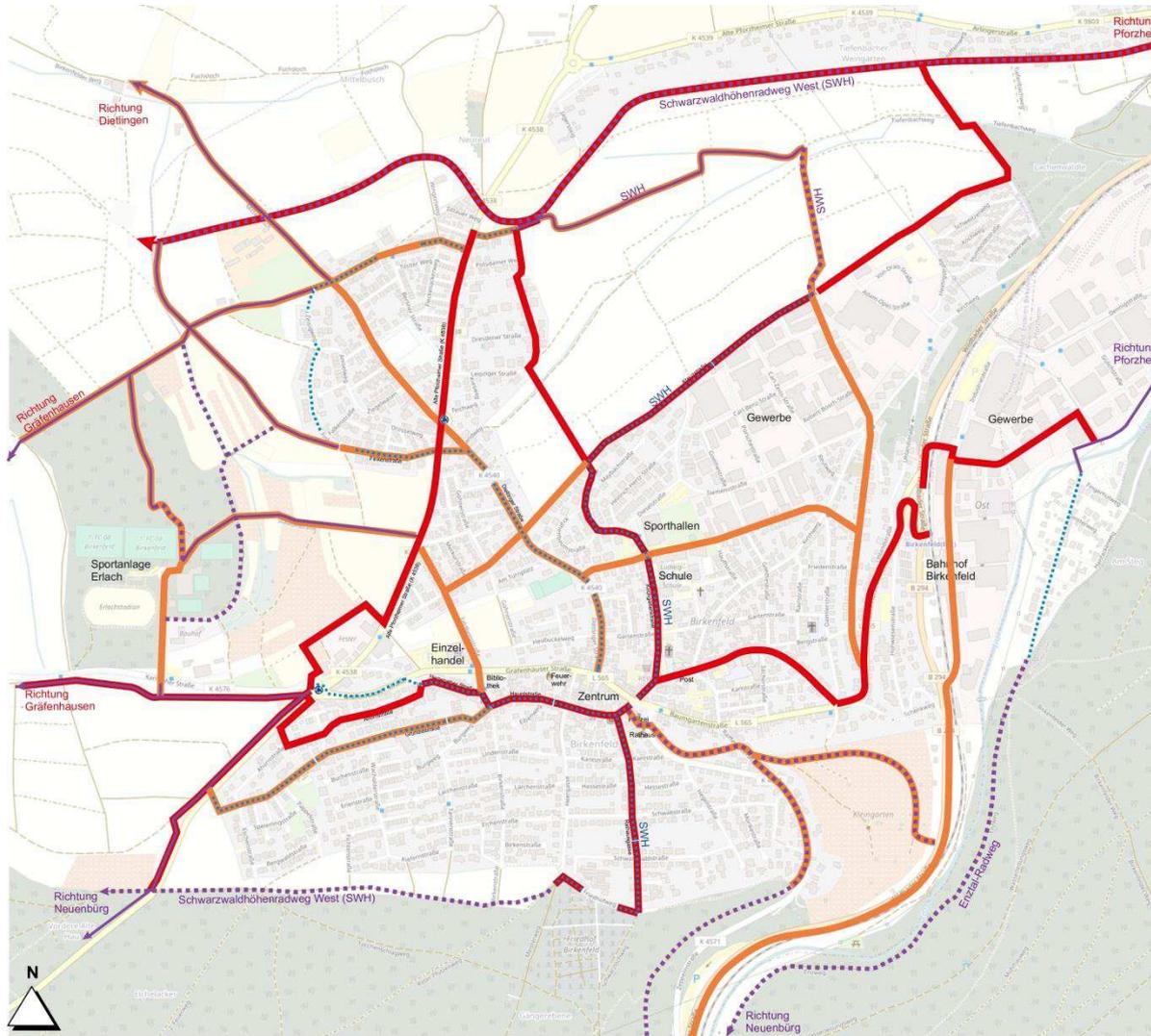


- Zeichenerklärung**
- übergeordnete Verbindungslinien
  - wichtige Verbindungslinien
  - untergeordnete Verbindungslinien
  - punktuellles Ziel
  - flächenhaftes Ziel
  - Radwegeführung auf öffentlicher Straße
  - Radwegeführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
  - Radwegeführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
  - Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende  
Abbildung ohne Maßstab

## Anlage 1.8

## Konzept Radroutennetzkonzept



### Zeichenerklärung

#### Radroutennetzkonzept

-  Hauptnetz
-  Nebennetz

#### Ergänzendes Radwegenetz im Bestand

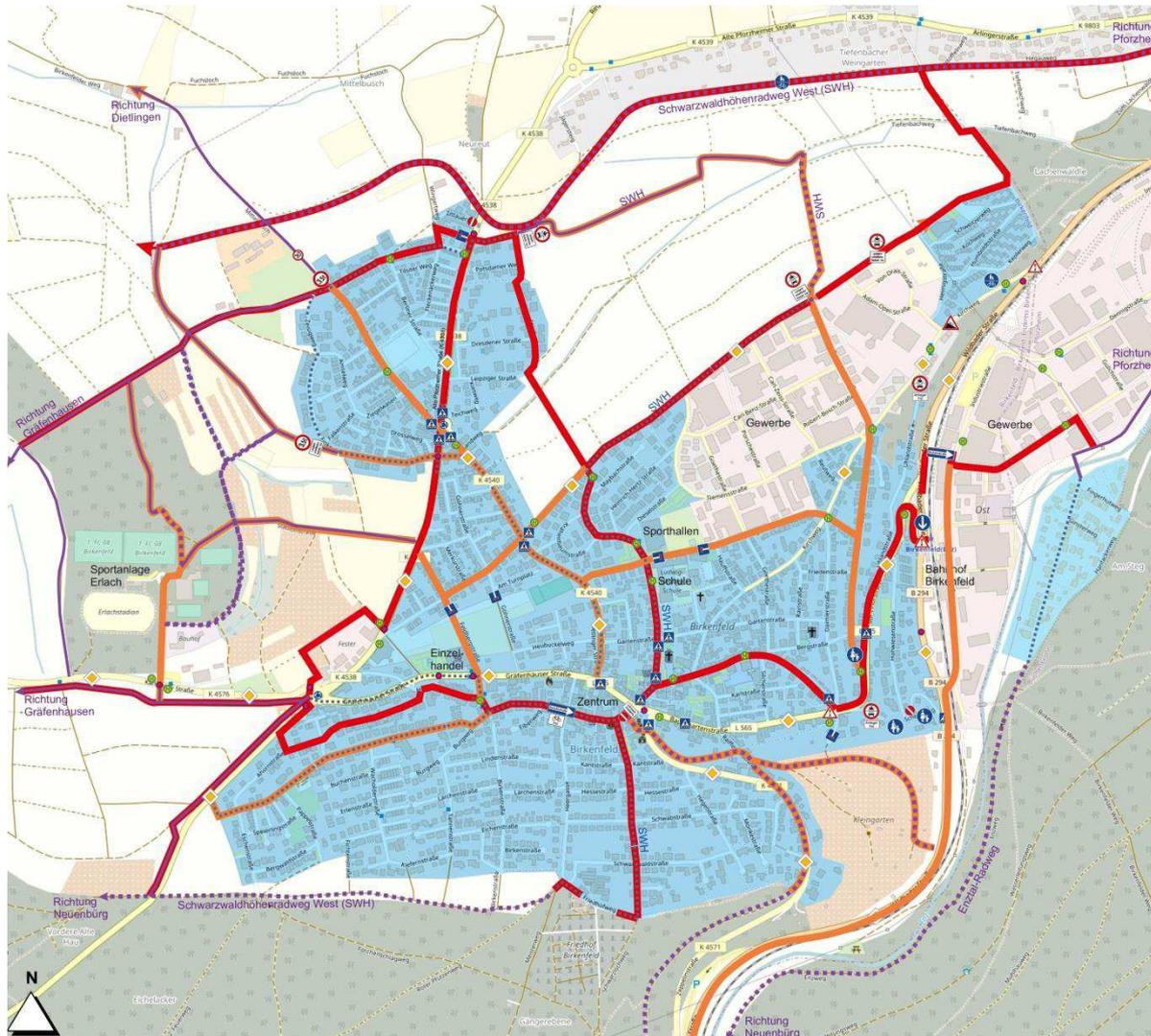
-  Radwegführung auf öffentlicher Straße
-  Radwegführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
-  Radwegführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
-  Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

# Konzept

## Radroutennetzkonzept im bestehenden Haupt- und Nebenstraßennetz



### Zeichenerklärung

#### Radroutennetzkonzept

- Hauptnetz
- Nebennetz

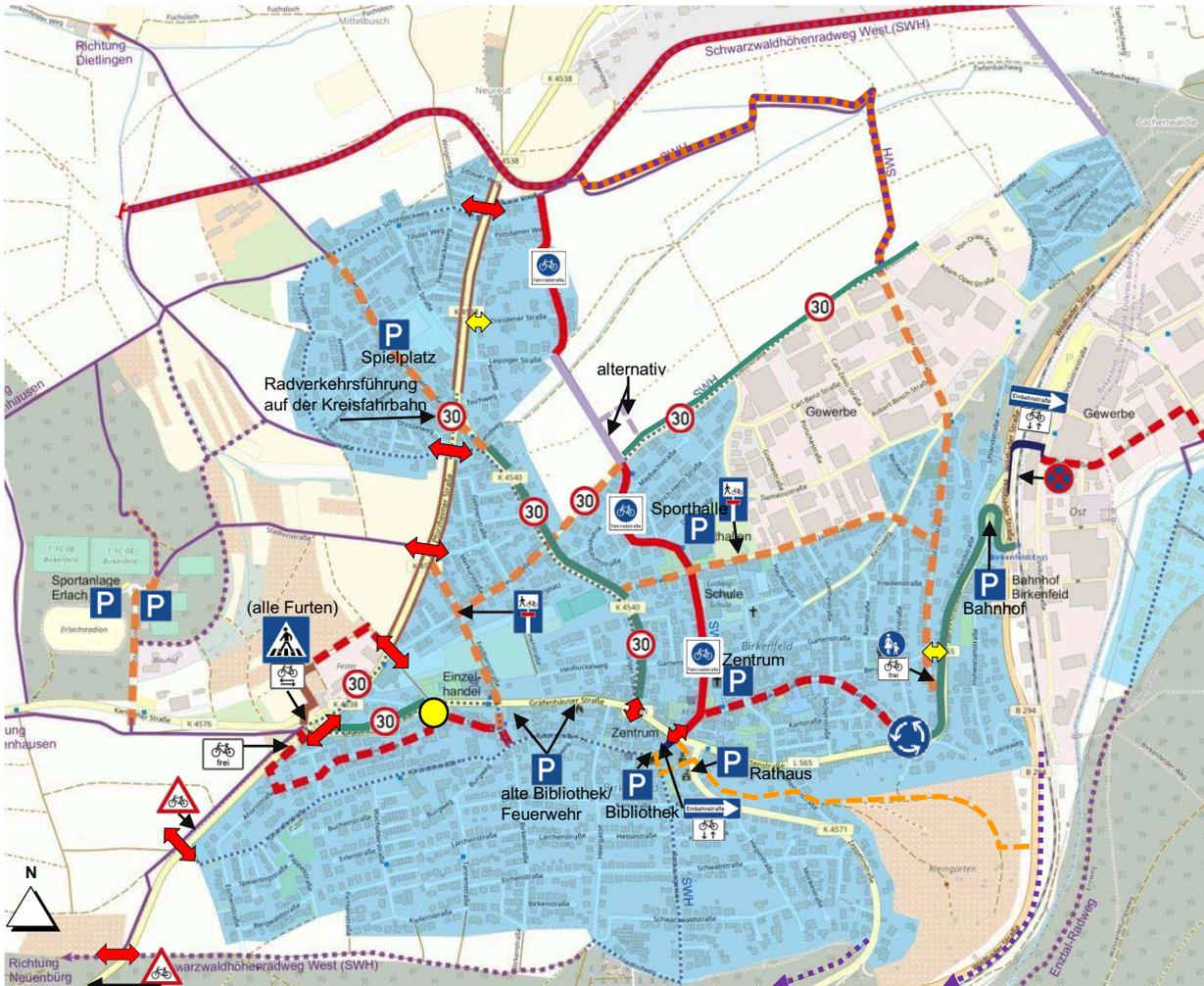
#### Ergänzendes Radwegenetz im Bestand

- Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 oder mehr
- Nebenstraßennetz mit Tempo 30
- - - - Radwegeführung auf öffentlicher Straße
- Radwegeführung auf befestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- - - - Radwegeführung auf unbefestigten land- und forstwirtschaftlichem Weg, auf eigenem Radweg in für Kfz gesperrten Bereichen
- Straße für Kfz gesperrt
- Querungshilfe (Mittelinsel)
- Lichtsignalanlage
- Fußgängerüberweg
- Kreisverkehrsplatz

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

# Konzept Maßnahmen



## Zeichenerklärung

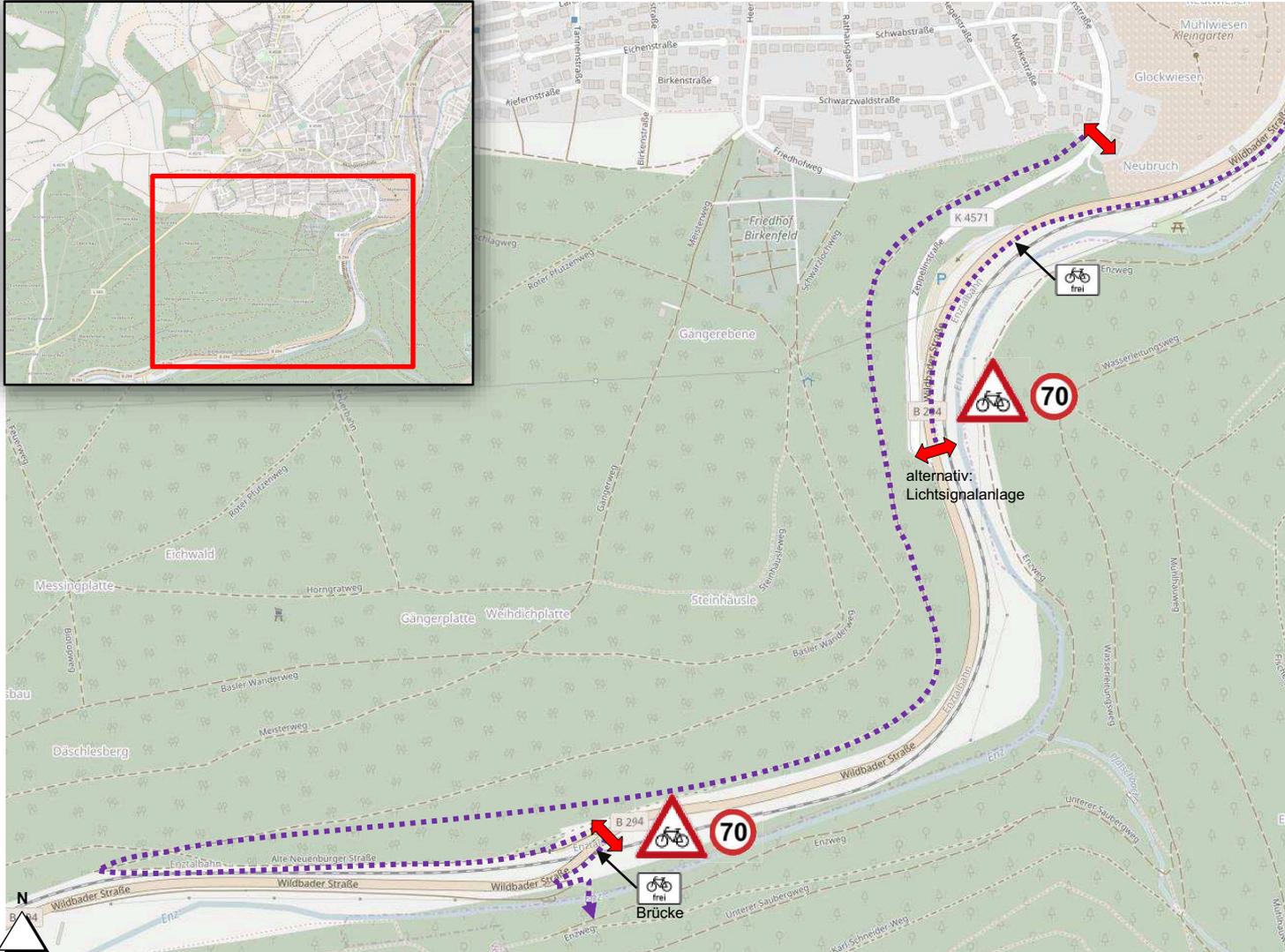
linienbezogene Maßnahmen:

- Ausbau zur Fahrradstraße
- Neubau (Lückenschluss)
- Markierung eines Schutzstreifens (Steigungsstrecke)
- Baulich angelegter Radweg (Ein-/Zweirichtungsverkehr)
- Wegweisung
- Erneuerung / Befestigung des Wegbelags / Wertertüchtigung
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr

punktueller Maßnahmen

- Knotenumbau zu einem Kreisverkehrsplatz mit Fußgängerüberwegen in allen Armen, Aufhebung der Lichtsignalanlage
- Maßnahmen am Knotenpunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Realisierung, Modernisierung, Ausbau von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel oder besser)
- neue Querungshilfe (Mittelsinsel)
- Beseitigung von Barrieren
- durchlässige Sackgasse

# Konzept Maßnahmen (außerorts)



## Zeichenerklärung

linienbezogene Maßnahmen:

-  Erneuerung / Befestigung des Wegbelags / Wertertüchtigung
-  Wegfreigabe für den Radverkehr
-  Vor Querungsstelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h

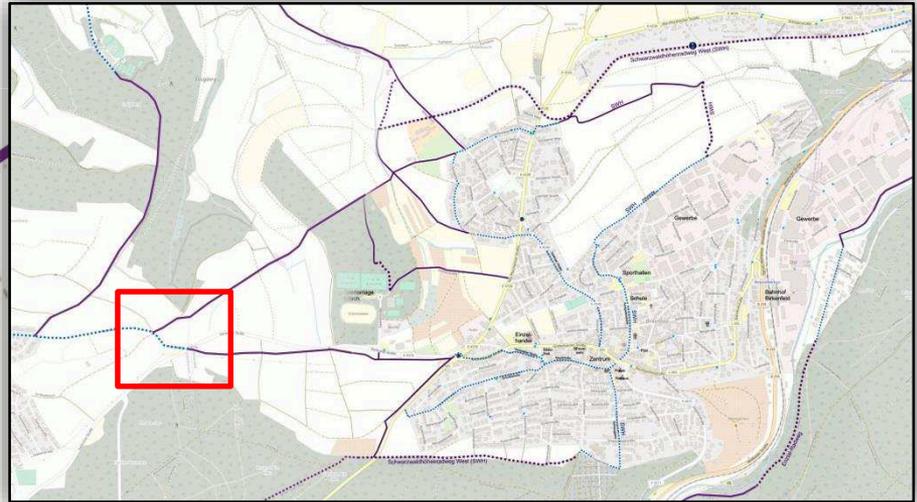
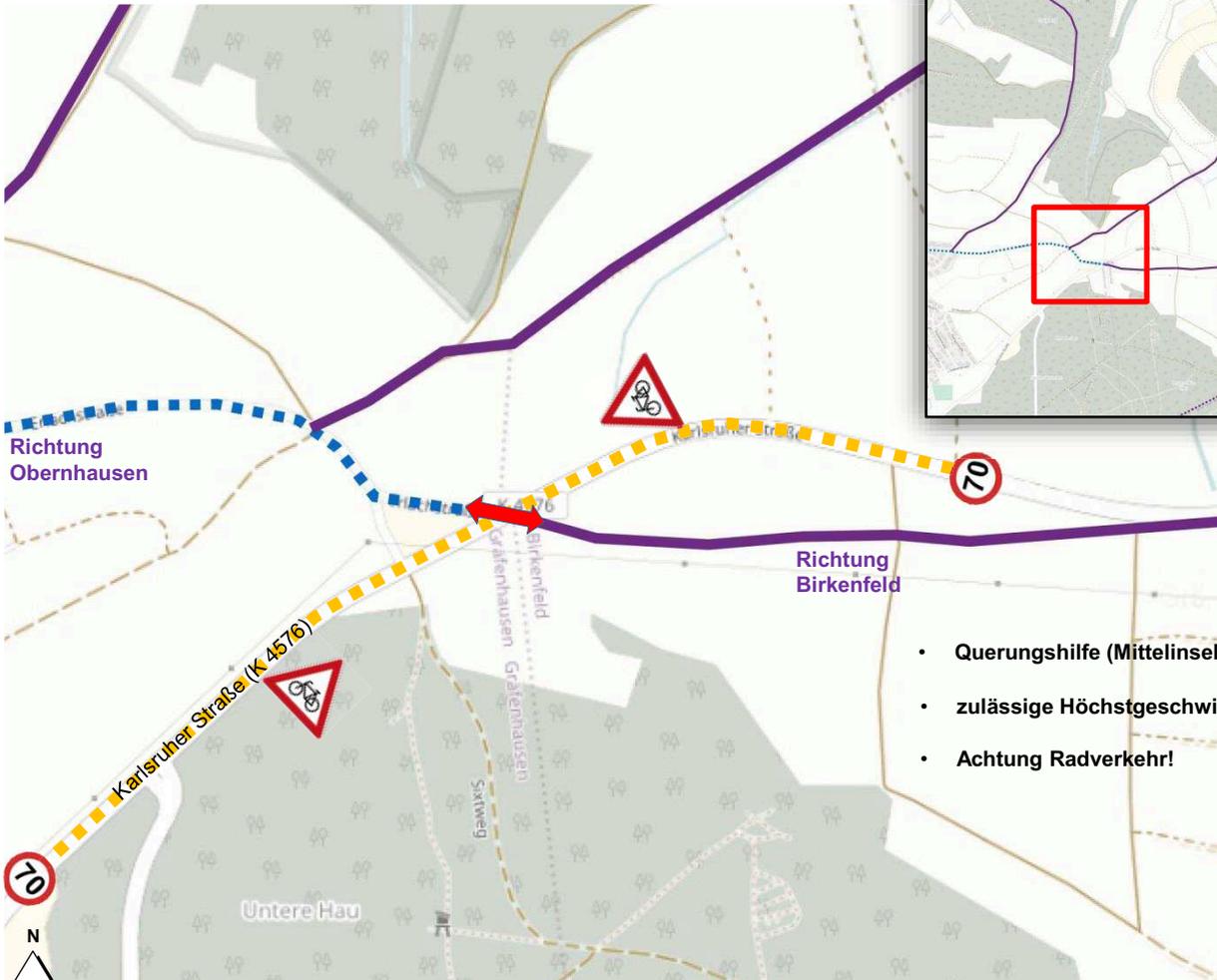
punktuellen Maßnahmen

-  neue Querungshilfe (Mittelinsel)

Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

# Konzept Maßnahmen (außerorts)



Kartengrundlage:  
Kartengrundlage: OpenStreetMap /  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung ohne Maßstab

- Querungshilfe (Mittelinsel oder Lichtsignalanlage)
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
- Achtung Radverkehr!

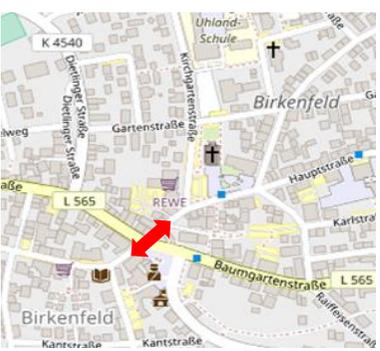
Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## **ANLAGE 2**

Ergebnisse des Bürgerworkshops – 11 Blätter

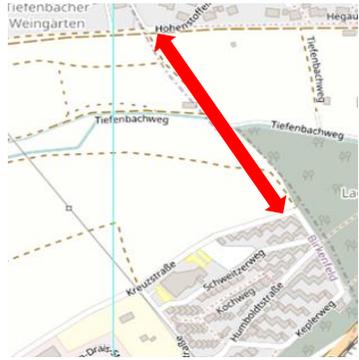
Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
1	Alte Pforzheimer Straße, nördlicher Streckenteilabschnitt von Ortseingang bis nördlich des Kreisverkehrs Alte Pforzheimer Straße / Dietlinger Straße		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtlinienkonformer gemeinsamer Geh- und Radweg wird befürwortet, sofern sich dieser auch räumlich realisieren lässt (Flurstücke, Eigentum und Bebauung).</li> <li>- Straßenraum wird in diesem Bereich stark durch die vorhandenen Straßenbäume charakterisiert. Eine Rodung der Bäume sollte vermieden werden.</li> <li>- Es wird befürchtet, dass die Rodung von Bäumen und das beseitigen von Sträuchern zu höheren Emmissionen führen wird. Eine Verschlechterung des Schallschutzes sollte vermieden werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Realisierung der konzipierten gemeinsamen Geh- und Radwege ist für beide Straßenseiten zu überprüfen. An evtl. Engstellen darf das Regelmaß von 2,50 auf kurzer Distanz unterschritten werden.</li> <li>- Der Wunsch nach Erhalt der Straßenbäumen wird respektiert und ist im gegebenen Fall gründlich abzuwägen, wobei die Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert einnimmt.</li> <li>- Straßenbäume und Sträucher haben keinen objektiven Einfluss auf den Schallschutz.</li> </ul>
2	Alte Pforzheimer Straße, mittlerer Streckenteilabschnitt auf Höhe des Kreisverkehrs Alte Pforzheimer Straße / Dietlinger Straße		<p>Maßnahmenvorschläge aus dem Konzept werden begrüßt. Sollte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30km/h nicht durchsetzbar sein, so wäre eine Reduzierung auf 40 km/h zu diskutieren. Skepsis hinsichtlich negativer Auswirkungen auf den Kfz-Verkehrsfluss bei 30 km/h.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Tempo 30 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit anzustreben, höhere Fahrtgeschwindigkeiten reduzieren die Verkehrssicherheit deutlich. Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sind gering, da in den Verkehrsspitzen bereits gegenwärtig keine höheren Fahrtgeschwindigkeiten möglich sind.</p>

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
3	Alte Pforzheimer Straße, südlicher Streckenteilabschnitt von Alte Pforzheimer Straße / Finkenstraße bis Alte Pforzheimer Straße / Kreuzstraße		<p>Beidseitig richtlinienkonformer baulich angelegter Radweg wird grundsätzlich begrüßt, jedoch angesichts des baulichen Aufwandes und der damit verbundenen Kosten für nicht realistisch gehalten. Ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite wäre eine kostengünstigere Alternative, die in Betracht gezogen werden muss, wenn eine Entwicklung des westlich gelegenen Areals gar nicht oder erst sehr langfristig stattfinden wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Aussage über die Entwicklung der westlichen Fläche sowie des Zeithorizonts der Realisierung wird erwartet. Durchführung einer Grobkostenschätzung und Kostengegenüberstellung beider Varianten.</p>
4	Alte Pforzheimer Straße, südlicher Streckenteilabschnitt von Alte Pforzheimer Straße / Kreuzstraße bis Kreisverkehr Alte Pforzheimer Straße / Gräfenhauser Straße		<p>Maßnahmenvorschläge aus dem Konzept werden begrüßt. Sollte eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30km/h nicht durchsetzbar sein, so wäre eine Reduzierung auf 40km/h zu diskutieren.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Tempo 30 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit anzustreben, höhere Fahrtgeschwindigkeiten reduzieren die Verkehrssicherheit deutlich.</p>

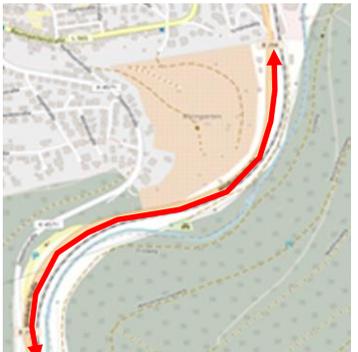
Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
5	Kirchgartenstraße		<p>Umwidmung der Kirchgartenstraße zur Fahrradstraße wird begrüßt und für sehr sinnvoll erachtet, insb. angesichts des Schulstandorts. Skepsis gegenüber der Durchsetzbarkeit. Alternativ wird die Ausweisung der Kirchgartenstraße als Einbahnstraße in Richtung Norden vorgeschlagen. Die Regelung soll den Verkehr insb. während der Frühspitze entflechten und überschaubarer machen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und im Konzept berücksichtigt. Eine sinnvolle Einbahnstraßenregelung wird bei Ablehnung einer Fahrradstraße untersucht.</p>
6	Querungsstelle Baumgartenstraße / Hauptstraße		<p>Die Realisierung einer Querungshilfe an dieser Stelle ist unbedingt erforderlich (Schulwegsicherung, Radroutenführung über Hauptstraße).</p>	<p>Querungsstelle ist bereits Bestandteil des Konzepts.</p>

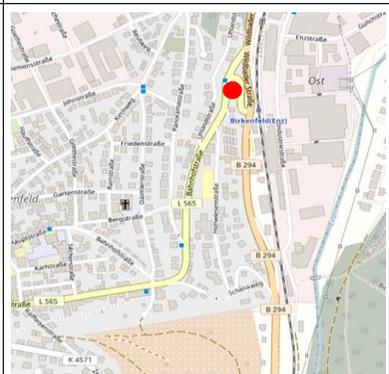
Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
7	Querungsstelle Gräfenhäuser Straße / Dietlinger Straße		Die Realisierung einer Querungshilfe an dieser Stelle ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erwünscht. Erforderliche Schleppkurven sind bei der Planung einer geeigneten Querungshilfe zu berücksichtigen.	Querungsstelle wird in das Konzept mit aufgenommen.
8	Alte Pforzheimer Straße / Dresdener Straße		Verbindung der Desdener Straße zur Alten Pforzheimer Straße zzt. nur über eine Treppe. Umbau zur Rampe wird gewünscht.	Rampe wird in das Konzept mit aufgenommen.

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
9	Knotenpunkt Herrenalber Straße / Ahornstraße		<p>Knotenpunkt ist unübersichtlich, unstrukturiert und Sichtfeld aus der Ahornstraße in die Herrenalber Straße ist durch angrenzende Bebauung stark eingeschränkt.</p>	<p>Umbau des Knotenpunkts ist zu prüfen.</p>
10	Schaffung einer Querverbindung zwischen Kirchgartenstraße und Magdeburger Straße		<p>Geteilte Meinung zu dieser Maßnahme. Für die Umfahrung der Dietlinger Straße und des nördlichen Teilstücks der Alten Pforzheimer Straße sehr sinnvoll. Topografisch ungünstig, da in einer Senke. Grundstücksfragen bislang ungeklärt.</p>	<p>Die Verbindung wird weiterhin für sinnvoll erachtet. Grundstücksfragen und Realisierbarkeit sind zu prüfen.</p>

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
11	Schaffung einer Querverbindung zwischen Kreuzstraße / Birkenfeld und Hegauweg / Hohenstoffelnweg		Schaffung einer Querverbindung zur Verkürzung der Wegstrecke zwischen Pforzheim und Zentrum Birkenfeld über Kreuzstraße und Kirchgartenstraße.	Verbindung wird als sinnvoll erachtet. Topografie und Grundstückseigentümer sind zu überprüfen.
12	Kreuzstraße zwischen Dietlinger Straße und Heimigstraße		Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, Markierung eines Schutzstreifens.	Zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen sind zu prüfen und ggf. mit in das Konzept aufzunehmen.

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
13	Gräfenhauser Straße zwischen Kreisverkehr und Herrenalber Straße		Gehweg auch für den Radverkehr ertüchtigen.	Maßnahme ist problematisch, da Gehweg an dieser Stelle nur einseitig (südliche Straßenseite) und streckenweise deutlich untermaßig vorhanden ist. Radverkehr wäre daher auf der Fahrbahn zu führen, zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr auf 30 km/h zu reduzieren. Ggf. Markierung eines Schutzstreifens in Steigungsrichtung (nördliche Straßenseite).
14	Bahnhofstraße		Schutzstreifen in Steigungsrichtung im Zuge der Bahnhofstraße wird als sinnvoll erachtet. Keine andere Lösungsmöglichkeit. Alternativer Weg über Hohwiesenstraße oder Schenkweg sind angesichts der Steigung insb. im Schenkweg ungeeignet.	Maßnahme ist bereits Bestandteil des Konzepts.

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
15	Alternative Verbindung zum Bahnhof		<p>Geschlossene Wegeverbindung zwischen B 294 und Baumgartenstraße durch die Kleingartensiedlung. Weitere Verbindung in Richtung Zentrum südlich entlang der Bebauung Baumgartenstraße.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagenen Wege können nicht bewertet werden, da für die Wege keine Bestandsaufnahme erfolgte. Der Weg durch die Kleingartensiedlung befindet sich ca. 600 m weit vom Bahnhof entfernt (Verbindung über B 294).</p>
16	Zeppelinstraße / B 294		<p>Der straßenbegleitende Geh-/Radweg im Zuge der B 294 westliche Straßenseite ist nach der Montage einer Leitplanke nicht mehr nutzbar. Wegerelation B 294 / Zeppelinstraße nicht mehr möglich. Weg sollte wieder ertüchtigt werden. Alternative: Ertüchtigung des Birkenfelder Weg (Waldweg) - Gegenstand der Begrüßungsrede des Bürgermeisters.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen und wird im Konzept berücksichtigt.</p>

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
17	Verlängerung Bergstraße -> Treppe		<p>Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Bergstraße über eine Treppe. Installation einer Schieberille wäre wünschenswert.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen und wird im Konzept berücksichtigt.</p>
18	Fahrradparken Bahnhof		<p>Geeigneter Standort für Fahrradstellplätze am Bahnhof in der Schleife der Bahnhofstraße (jetziger Parkplatz) - kurze Wegdistanz bis zum Bahnhof und gute Lage (keine Tallage).</p>	<p>Zur Kenntnis genommen und wird im Konzept berücksichtigt.</p>

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
19	Weitere Querungsstellen (Wald)		Querungshilfe im Zuge der L 565 / Wald.	Zur Kenntnis genommen.
20	Weiteres Fahrradparken		Neubau, Erweiterung, Modernisierung der Fahrradabstellanlagen alte Bücherei, Feuerwehr, Rathaus/Polizei, Gemeindebibliothek.	Zur Kenntnis genommen und wird im Konzept berücksichtigt.

Nr.	Ort	Kartenausschnitt	Bürgerbeitrag	Anmerkung
21	Weiteres Fahrradparken		Fahrradstellplätze am Spielplatz Dietlinger Straße.	Zur Kenntnis genommen und wird im Konzept berücksichtigt.

Erstellung eines Radverkehrskonzepts

## **ANLAGE 3**

Maßnahmenblätter

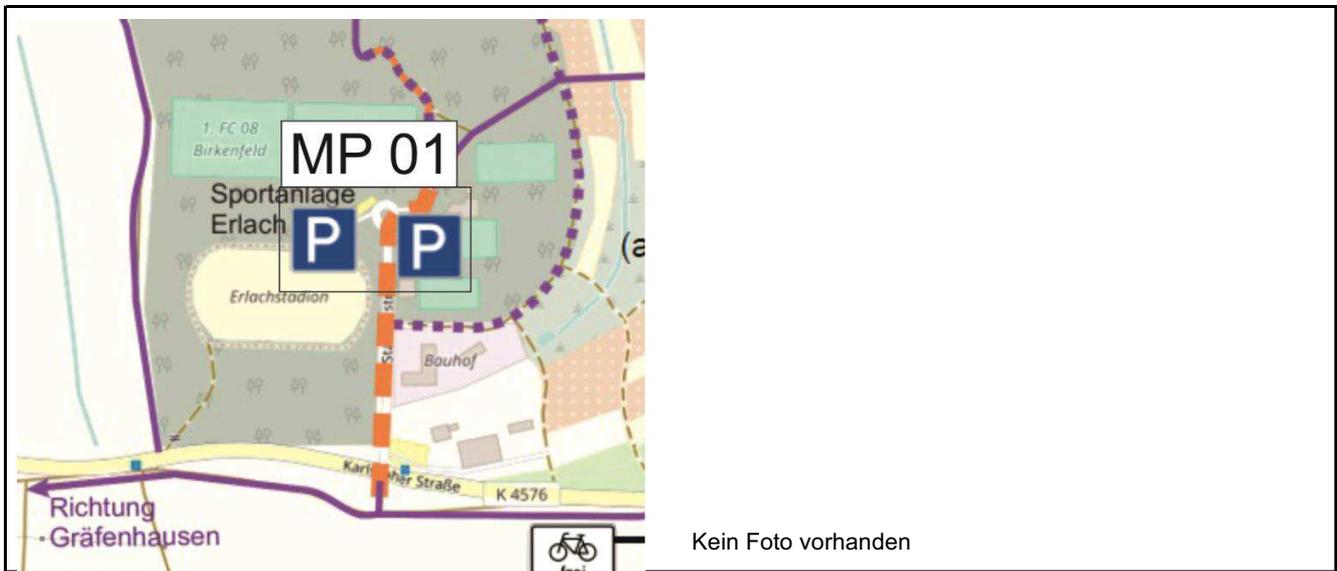
**Nr.: MP01** **Fahrradparken**

**Lage**  
Sportanlage Erlach

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Fahrradabstellanlagen.  
Art des Fahrradständers und Anzahl ist unzureichend.



**Maßnahme**  
Modernisierung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen.  
Überdachte Anlehnbügel oder besser.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
			hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>				<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP02** **Fahrradparken**

**Lage**  
Freiwillige Feuerwehr Birkenfeld

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Fahrradabstellanlagen.  
Art der Fahrradabstellanlage ist mangelhaft und Kapazitäten sind unzureichend.



**Maßnahme**  
Modernisierung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen.  
Überdachte Anlehnbügel oder besser.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

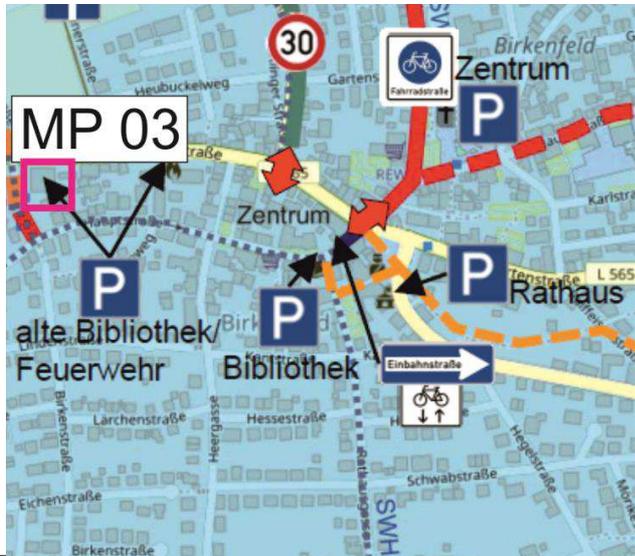
**Nr.: MP03** **Fahrradparken**

**Lage**  
Gemeindebibliothek Birkenfeld

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-

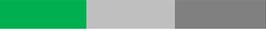
**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Fahrradabstellanlagen.  
Art der Fahrradabstellanlage ist mangelhaft und Kapazitäten sind unzureichend.



Kein Foto vorhanden

**Maßnahme**  
Installation von Fahrradabstellanlagen.  
Überdachte Anlehnbügel oder besser.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP04** **Fahrradparken**

<b>Lage</b>			
Schwarzwaldhalle			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen.			
Art der Fahrradabstellanlage ist mangelhaft und Kapazitäten sind unzureichend.			

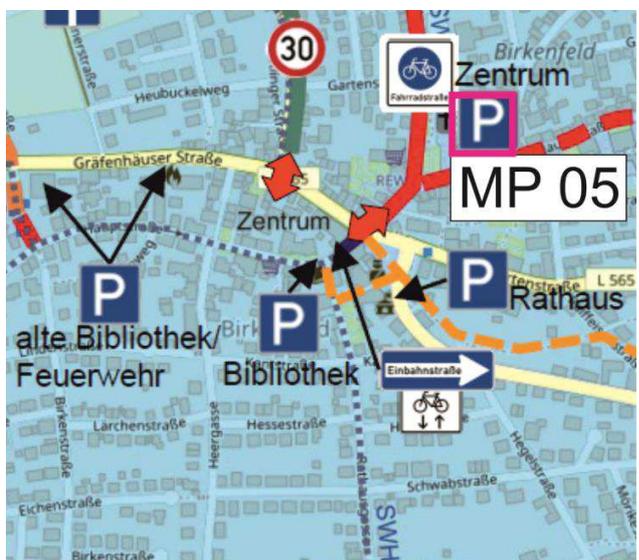


<b>Maßnahme</b>			
Modernisierung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlehnbügel oder besser.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP05** **Fahrradparken**

<b>Lage</b>			
Zentrum (evangelische Kirche)			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen.			
Fahrradabstellanlage fehlt.			



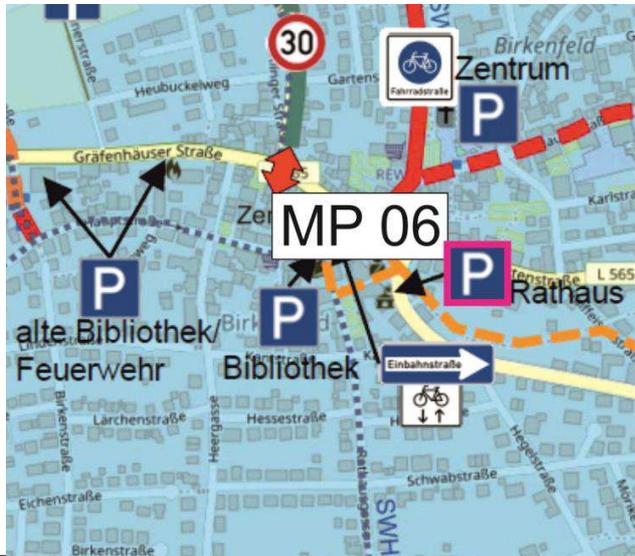
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Installation von Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlehnbügel oder besser.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP06** **Fahrradparken**

<b>Lage</b>			
Rathaus			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen.			
Art der Fahrradabstellanlage ist mangelhaft und Kapazitäten sind unzureichend.			



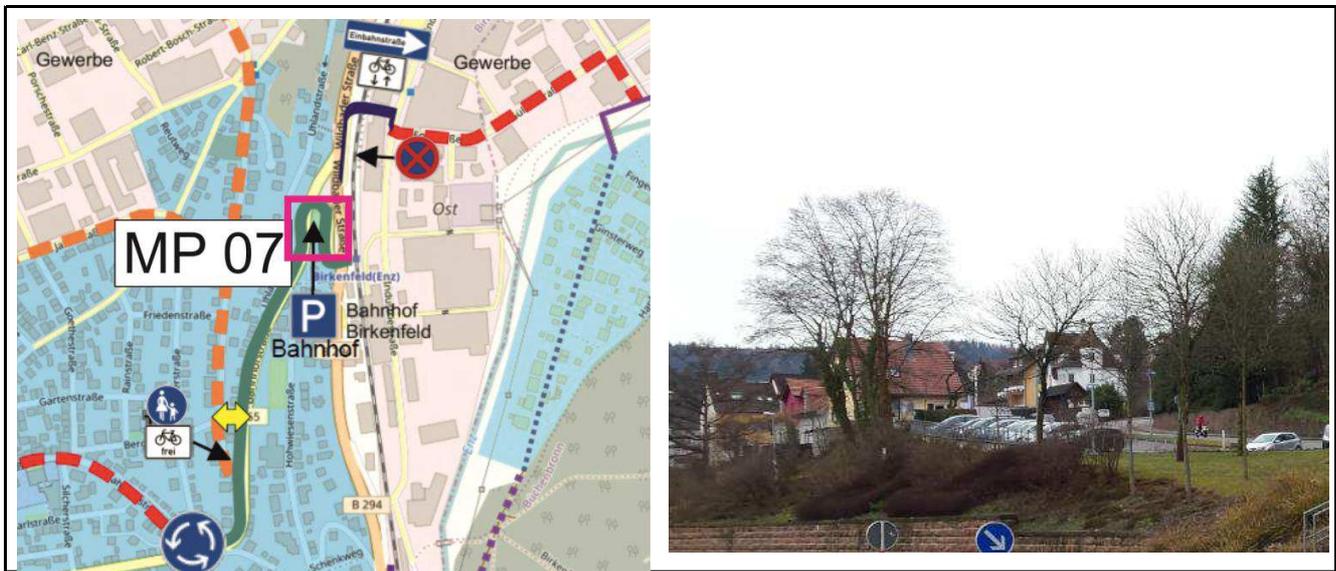
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>				
Modernisierung und Ausbau der Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlehnbügel oder besser.				
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100px;"> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></div> </div>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
Dringlichkeit	gering	mittel	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	(1-3)	(4-5)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		hoch	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>				
<b>Bemerkungen</b>				

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP07** **Fahrradparken**

<b>Lage</b>			
Bahnhof, Bahnhofstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen.			
Fahrradabstellanlage fehlt.			



**Maßnahme**

Installation von Fahrradabstellanlagen in der Schleife der Bahnhofstraße.  
Überdachte Anlehnbügel oder besser.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering	mittel	hoch	
		(1-3)	(4-5)	(6-8)	
			<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>	

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

Aufgrund kurzer Distanz zum Bahnhof und geeigneter Höhenlage ist die Schleife der Bahnhofstraße der ideale Standort für Fahrradabstellanlagen.

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP08** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b> Herrenalber Straße (Ortseingang)			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			

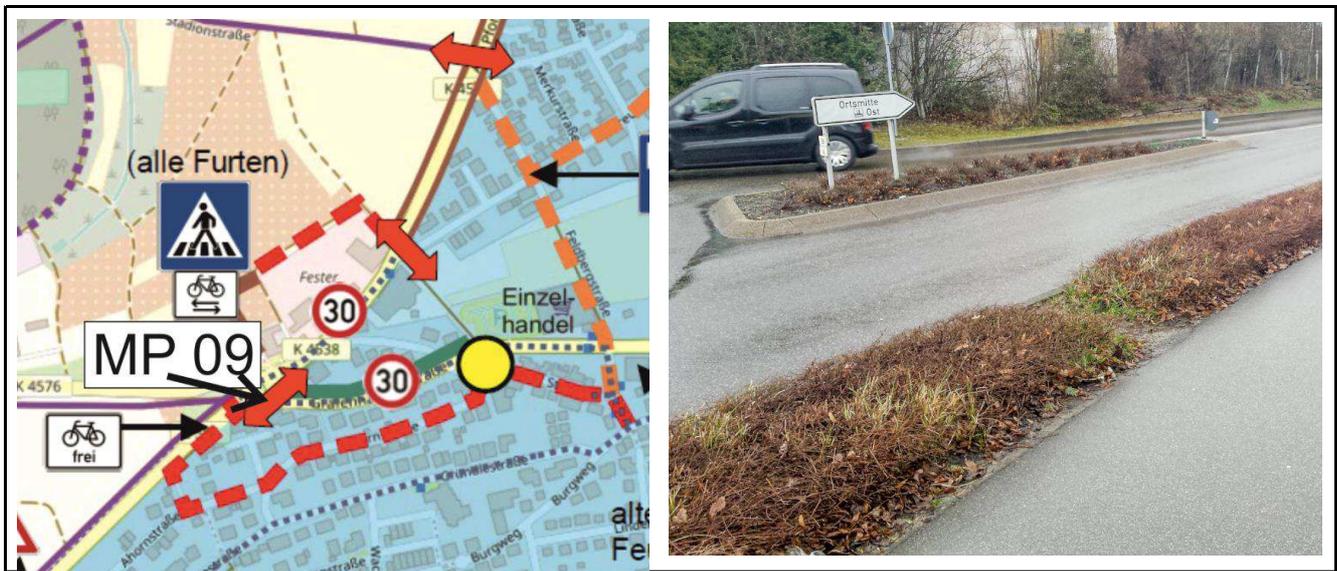


<b>Maßnahme</b>									
Errichtung einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel), Hinweis für den Kfz-Verkehr durch StVO-Zeichen 138-10.									
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte						
<table border="1"> <tr> <td style="background-color: green;">■</td> <td style="background-color: lightgrey;">■</td> <td style="background-color: grey;">■</td> </tr> <tr> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>		■	■	■	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
■	■	■							
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)							
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte						
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>						
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO							
<b>Realisierungshilfe</b>									
<b>Bemerkungen</b>									

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP09** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b>			
Kreisverkehr Gräfenhäuser Straße / Herrenalber Straße / Alte Pforzheimer Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit. Keine Querungsmöglichkeit des westlichen Knotenarms Gräfenhäuser Straße, keine Fußgängerüberwege in allen Knotenarmen.			



<b>Maßnahme</b>			
Anlage von Fußgängerüberwegen in allen Knotenarmen des Kreisverkehrs.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP10** **Querungsdefizit**

**Lage**  
Herrenalber Straße / Schwarzwaldhöhenradweg

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			50

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Querungsdefizit.



**Maßnahme**  
Errichtung einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel), Hinweis für den Kfz-Verkehr durch StVO-Zeichen 138-10.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)
			Ausbauqualität (max. 2)	Punkte	
			<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>	

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

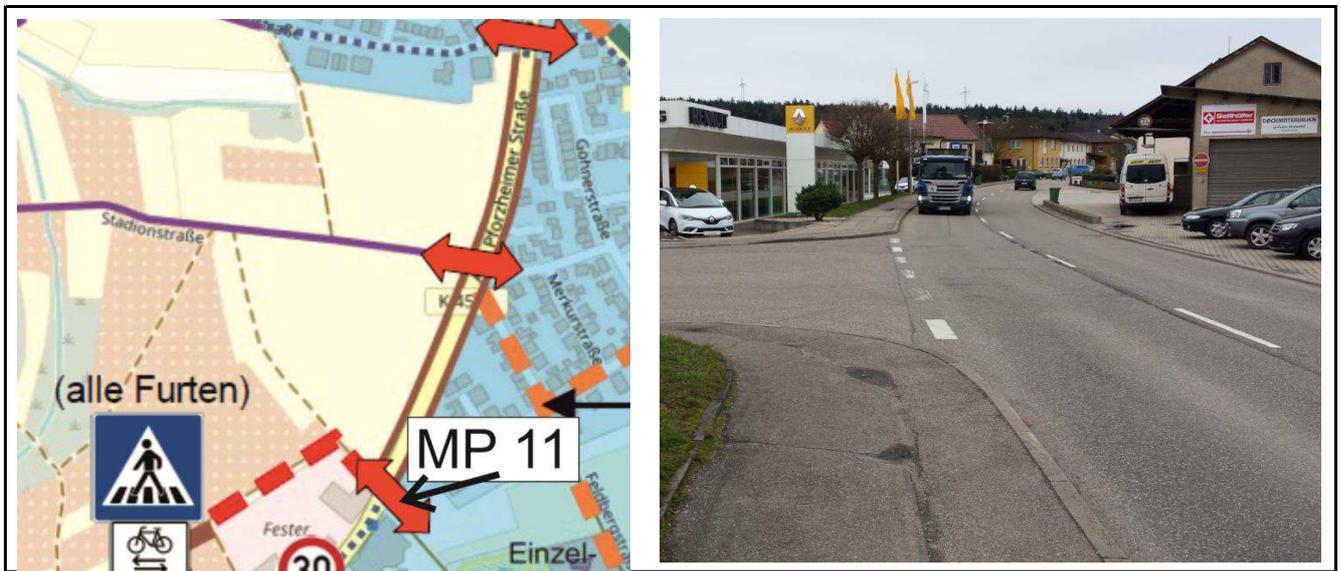
**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP11** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b> Alte Pforzheimer Straße / Kreuzstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			



<b>Maßnahme</b> Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP12** **Querungsdefizit**

**Lage**  
 Alte Pforzheimer Straße / Genossenschaftsstraße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50

**Routenbestandteil**  
 Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
 Querungsdefizit.



**Maßnahme**  
 Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)
				Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP13** **Querungsdefizit**

**Lage**  
 Alte Pforzheimer Straße / Finkenstraße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50

**Routenbestandteil**  
 Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
 Querungsdefizit.



**Maßnahme**  
 Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP14** **Querungsdefizit**

**Lage**  
Alte Pforzheimer Straße / Weichselweg

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
innerorts		16100	50

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Querungsdefizit.  
Querungshilfe fehlt.



**Maßnahme**  
Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).

Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: green;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: gray;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: darkgray;"></div> </div>	
	gering (1-3)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) Punkte
	mittel (4-5)	Ausbauqualität (max. 2) Punkte
hoch (6-8)	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP15** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b>			
Baumgartenstraße / Hauptstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) Punkte
			Ausbauqualität (max. 2) Punkte
			<b>Gesamt (max. 8) Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP16** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>			
Hauptstraße / Rathausgasse			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschildering.			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben.			



<b>Maßnahme</b>	
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens. Ergänzung des StVO-Zusatzzeichens 1022-10 "Radfahrer frei".	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP17** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>			
Feldbergstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschilderung.			
Beschilderung weist nicht die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Rad- und Fußverkehr aus.			



<b>Maßnahme</b>	
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens. Ersatz des StVO-Zeichens 357 "Sackgasse" durch das StVO-Zeichen 357-50 "für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse".	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP18** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>			
Jahnstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschilderung.			
Beschilderung weist nicht die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Rad- und Fußverkehr aus.			



<b>Maßnahme</b>	
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens. Ersatz des StVO-Zeichens 357 "Sackgasse" durch das StVO-Zeichen 357-50 "für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse".	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP19** **Mangel am Knotenpunkt**

**Lage**  
Bahnhofstraße / Baumgartenstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
innerorts			50

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Mangel am Knotenpunkt.  
Unübersichtlicher Knotenpunkt.



**Maßnahme**  
Knotenumbau zu einem Kreisverkehrsplatz, Aufhebung der LSA.  
Schaffung eines Kreisverkehrsplatzes mit Fußgängerüberwegen in allen Armen.

Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3)			Punkte
Dringlichkeit				Punkte
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP20** **Fahrradparken**

**Lage**  
Spielplatz Dietlinger Straße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Fahrradabstellanlagen.  
Fahrradabstellanlage fehlt.



**Maßnahme**  
Installation von Fahrradabstellanlagen.  
Anlehnbügel oder besser.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)
				Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP21** **Fahrradparken**

<b>Lage</b>			
alte Bücherei			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen.			
Fahrradabstellanlage fehlt.			



<b>Maßnahme</b>				
Installation von Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlehnbügel oder besser.				
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> </div>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
Dringlichkeit	gering	mittel	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	(1-3)	(4-5)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
	hoch	(6-8)	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO			
<b>Realisierungshilfe</b>				
<b>Bemerkungen</b>				

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP22** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b> Gräfenhäuser Straße / Dietlinger Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		10360	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			



<b>Maßnahme</b>			
Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel). Erhöhung der Verkehrssicherheit.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP23 Mangel am Knotenpunkt**

<b>Lage</b>			
Ahornstraße / Herrenalber Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt. Teilweise stark eingeschränkte Sichtfelder (Einbieger aus der Ahornstraße), Unübersichtlichkeit aufgrund der großzügigen Knotenaufweitung.			



<b>Maßnahme</b>			
Überprüfung einer Umgestaltung des Knotenpunkts, Maßnahmen am Knotenpunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit			
<b>Priorisierung</b>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
		<b>Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Dringlichkeit</b>	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	<b>Ausbauqualität (max. 2)</b>	<b>Punkte</b>
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP24** **Barriere**

**Lage**  
Dresdener Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
innerorts		-	-

**Routenbestandteil**  
Hauptnetz  Nebennetz

**Mangel/Problem**  
Barriere.  
Verbindung Dresdener Straße zur Alten Pforzheimer Straße im Bestand über eine Treppe.



**Maßnahme**  
Umbau zur Rampe, alternativ: Installation einer Schieberille.

Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit: gering (1-3), mittel (4-5), hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP25** **Barriere**

<b>Lage</b> Bergstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere. Verbindung Bahnhofstraße zur Bergstraße im Bestand über eine Treppe.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Installation einer Schieberille.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP26** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b> Zeppelinstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		2800	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			

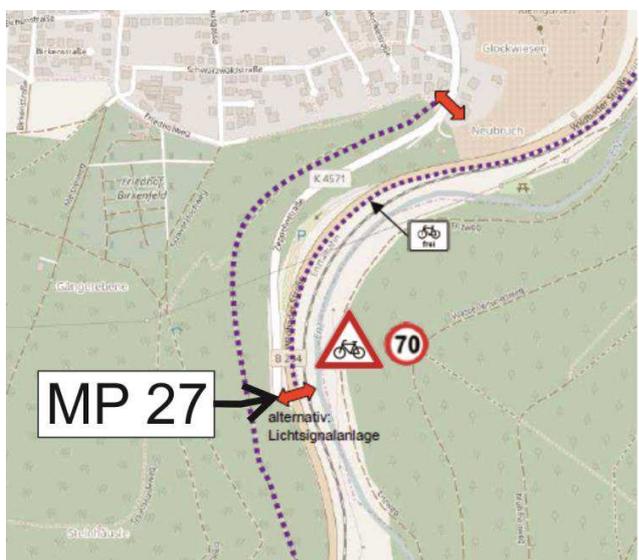
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b> Anlage einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel).			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP27** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b>			
Wildbader Straße (B 294)			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			100
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			



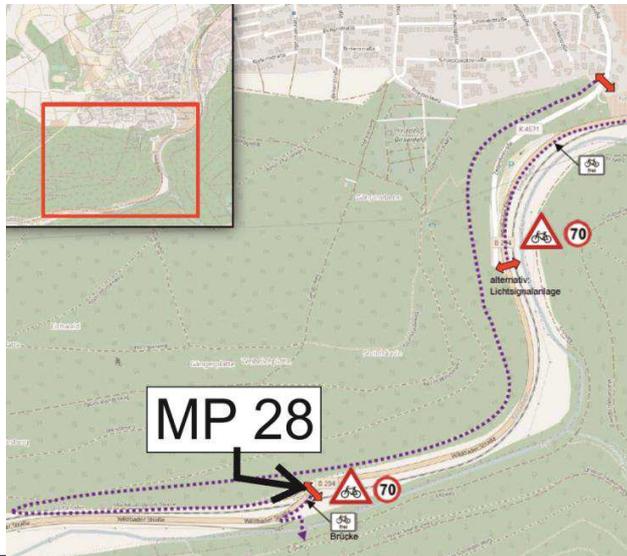
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>				
Anlage einer neuen Querungshilfe.				
Anlage einer Mittelinsel, Beschilderung der Zufahrten durch StVO-Zeichen 138-10 (Radverkehr), alternativ Signalisierung des Knotenpunkts mit Fußgänger- und Radfahrerfurten, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h.				
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100px;"> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 30px; height: 15px; background-color: darkgray; border: 1px solid black;"></div> </div>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
Dringlichkeit	gering	mittel	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	(1-3)	(4-5)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
	hoch	(6-8)	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO			
<b>Realisierungshilfe</b>				
<b>Bemerkungen</b>				

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP28** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b>			
Wildbader Straße (B 294)			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			100
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>				
Anlage einer neuen Querungshilfe.				
Anlage einer Mittelinsel, Beschilderung der Zufahrten durch StVO-Zeichen 138-10 (Radverkehr), Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h.				
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgray;"></div> </div>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
Dringlichkeit	gering	mittel	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	(1-3)	(4-5)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		hoch	<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>				
<b>Bemerkungen</b>				

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MP31** **Querungsdefizit**

<b>Lage</b>			
Karlsruher Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			100
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit.			
Querungshilfe fehlt.			

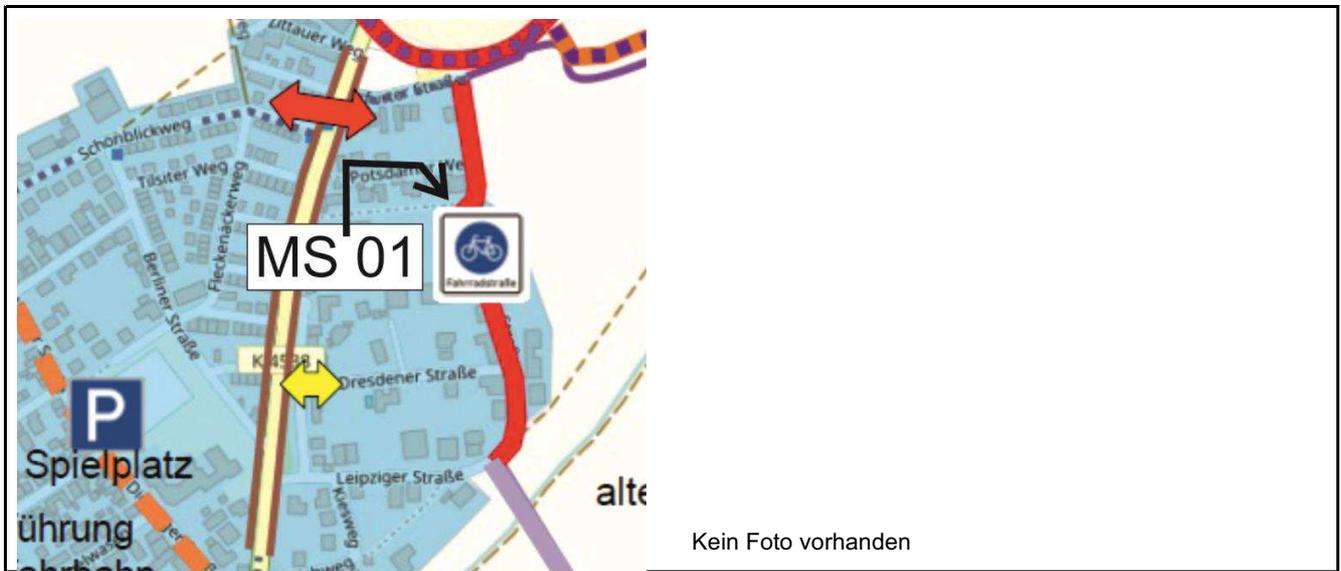
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Errichtung einer neuen Querungshilfe (Mittelinsel) und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h. Aufstellen des StVO-Zeichens 138 "Radverkehr".			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS01** **Umbauebedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Magdeburger Straße / Erfurter Straße	Erfurter Straße	Leipziger Straße	340
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		1000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			

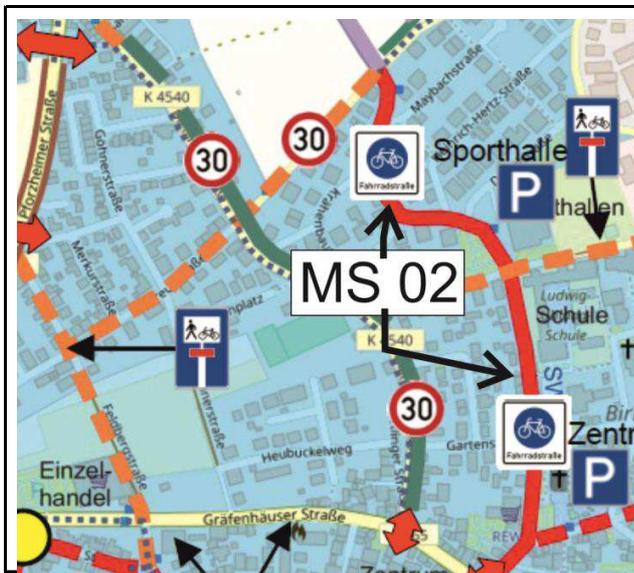


<b>Maßnahme</b>			
Umwidmung zur Fahrradstraße.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Straße im Bestand von untergeordneter Rangordnung (Erschließungsstraße), Grundschulstandort, Tempo-30. Streckenverlauf als alternative Fahrroute zur Dietlinger Straße und Alte Pforzheimer Straße.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS02** **Umbaubedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kirchgartenstraße	Kreuzstraße	Baumgartenstraße	660
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			



<b>Maßnahme</b>			
Umwidmung zur Fahrradstraße.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Straße im Bestand von untergeordneter Rangordnung (Erschließungsstraße), Grundschulstandort, Tempo-30. Streckenverlauf als alternative Fahrroute zur Dietlinger Straße und Alte Pforzheimer Straße.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS03** **Netzlücke - Baumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Verbindung Kirchgartenstraße - Magdeburger Straße	Leipziger Straße	Kreuzstraße	260
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



**Maßnahme**  
 Neubau einer Radverkehrsanlage.  
 Lückenschluss Fahrradstraße.

<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**  
 Entscheidung für eine Führung nach Grundstücksverfügbarkeit und Realisierbarkeit.

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: MS05** **Netzlücke - Baumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
verlängerte Humboldtstraße	Schwarzwaldhöhenradweg	Kreuzstraße	340
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			

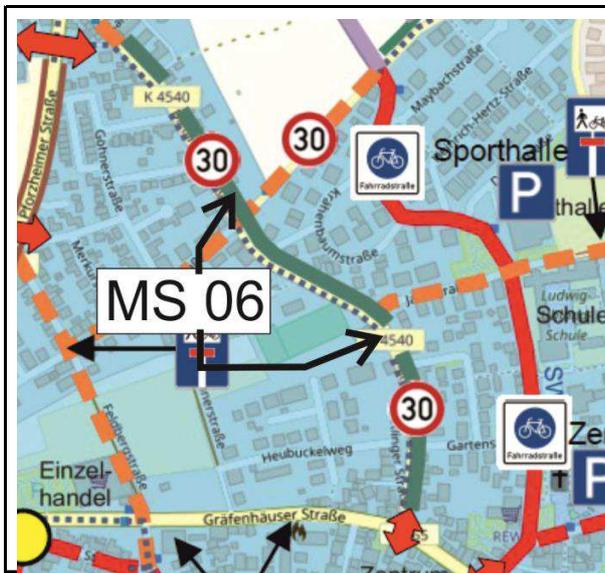


<b>Maßnahme</b>			
Neubau einer Radverkehrsanlage. Schaffung einer Querverbindung zwischen Kreuzstraße/Keplerweg (Süden) und Hegauweg (Norden) zur Verkürzung der Wege zwischen Birkenfeld (Zentrum) und Pforzheim.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Prüfung Topografie und Eigentumsverhältnisse ausstehend.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS06** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Dietlinger Straße	Sandweg	Gräfenhäuser Straße	650
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			

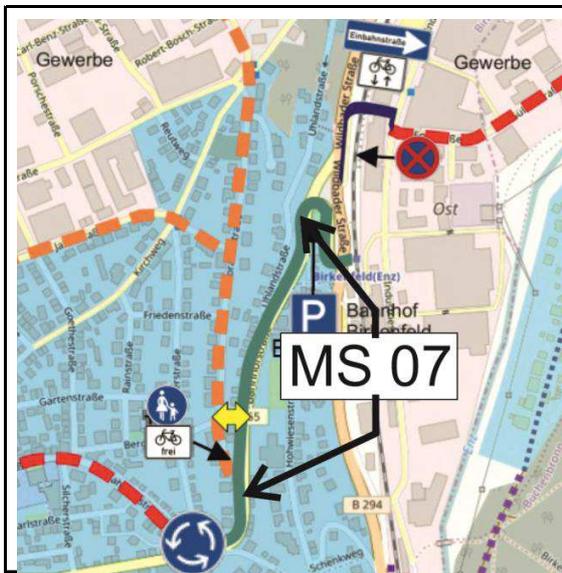


<b>Maßnahme</b>			
Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (nord-östliche Straßenseite, Steigungsrichtung).			
<b>Priorisierung</b>		<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
		<b>Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Dringlichkeit</b>	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	<b>Ausbauqualität (max. 2)</b>	<b>Punkte</b>
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS07** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Bahnhofstraße	Bahnhof	Glockwiesenstraße	620
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		6080	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



**Maßnahme**  
 Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (westliche Straßenseite, Steigungsrichtung).

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering	mittel	hoch	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	(1-3)	(4-5)	(6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
				<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

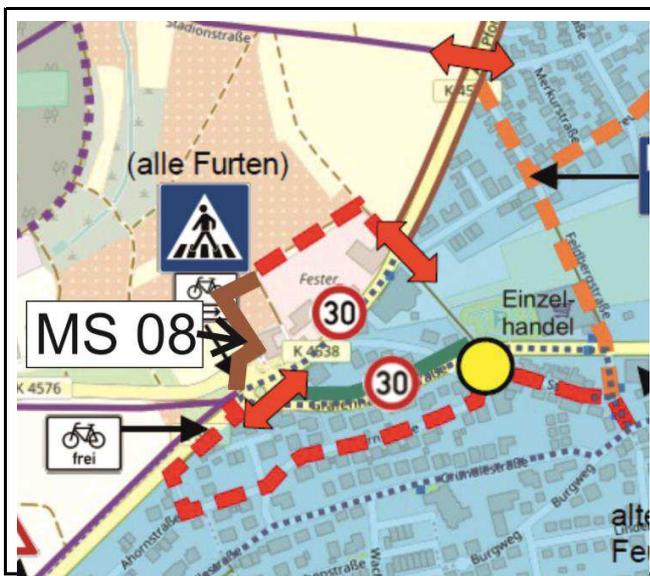
**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS08** **Umbaubedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Umfahrung südliches Teilstück Alte Pforzheimer Straße.	Herrenalber Straße	Kreisverkehr Gräfenhäuser St	140
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>								
Realisierung überprüfen; Errichtung eines baulich angelegten Radwegs im Zweirichtungsverkehr. Teil der Umfahrung der südlichen Alten Pforzheimer Straße.								
<b>Priorisierung</b>			<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>					
Dringlichkeit	gering	mittel	hoch					
	(1-3)	(4-5)	(6-8)					
	<table border="1"> <tr> <td><b>Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)</b></td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td><b>Ausbauqualität (max. 2)</b></td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td><b>Gesamt (max. 8)</b></td> <td><b>Punkte</b></td> </tr> </table>			<b>Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)</b>	Punkte	<b>Ausbauqualität (max. 2)</b>	Punkte	<b>Gesamt (max. 8)</b>
<b>Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)</b>	Punkte							
<b>Ausbauqualität (max. 2)</b>	Punkte							
<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>							
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO							
<b>Realisierungshilfe</b>								
<b>Bemerkungen</b>								

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS09** **Umbauebedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Alte Pforzheimer Straße	Zittauer Weg	Teichweg	460
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt. Fehlende Radverkehrsanlage bei hoher Verkehrsstärke, räumlich begrenzter Querschnitt. Im Bestand für den Radverkehr ungeeignet.			

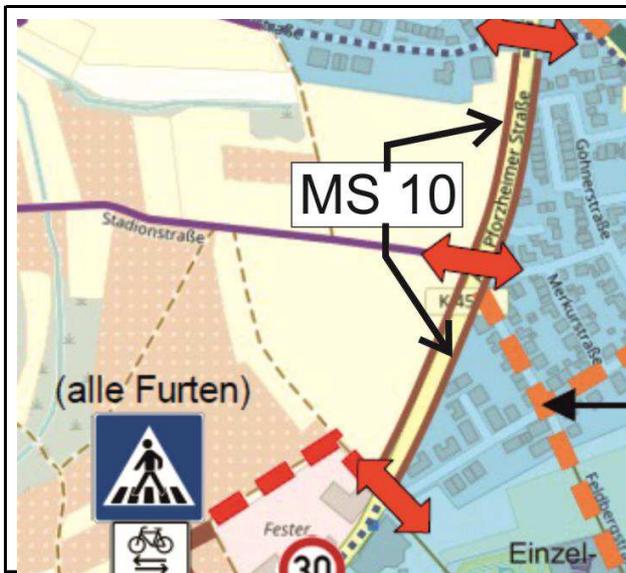


<b>Maßnahme</b>			
Realisierung beidseitig baulich angelegter Radwege im Einrichtungsverkehr. Realisierung baulich angelegter Radwege im Zuge der Pforzheimer Straße zwischen Zittauer Weg (Norden) und Teichweg (Süden).			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS10 Umbaubedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Alte Pforzheimer Straße	Finkenstraße	Kreuzstraße	420
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt. Fehlende Radverkehrsanlage bei hoher Verkehrsstärke, räumlich begrenzter Querschnitt. Im Bestand für den Radverkehr ungeeignet.			



<b>Maßnahme</b>											
Realisierung beidseitig baulich angelegter Radwege im Einrichtungsverkehr. Realisierung baulich angelegter Radwege im Zuge der Pforzheimer Straße zwischen Finkenstraße (Norden) und Kreuzstraße (Süden).											
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte								
<table border="1"> <tr> <td></td> <td><span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:green;"></span></td> <td><span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:gray;"></span></td> <td><span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgray;"></span></td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>			<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:green;"></span>	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:gray;"></span>	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgray;"></span>	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:green;"></span>	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:gray;"></span>	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgray;"></span>								
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)								
		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte								
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>								
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO									
<b>Realisierungshilfe</b>											
<b>Bemerkungen</b>											
Maßnahme steht im Zusammenhang mit der beabsichtigten Gebietsentwicklung westlich der Alten Pforzheimer Straße. Die Realisierung eines Einrichtungsradwegs entlang der westlichen Straßenseite ist angesichts des geringeren baulichen Aufwands kostengünstiger (eine Verschiebung der Straßenachse nach Westen ist nicht erforderlich), aber im Falle einer Bebauung des westlichen Areals erhöht sich bei einem Zweirichtungsrادweg gegenüber einem Einrichtungsradweg an Ein- und Ausfahrten / Einmündungen das Unfallrisiko deutlich.											

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS11** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Stadionstraße	Sportanlage	Gräfenhauser Straße	290
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			30?
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			

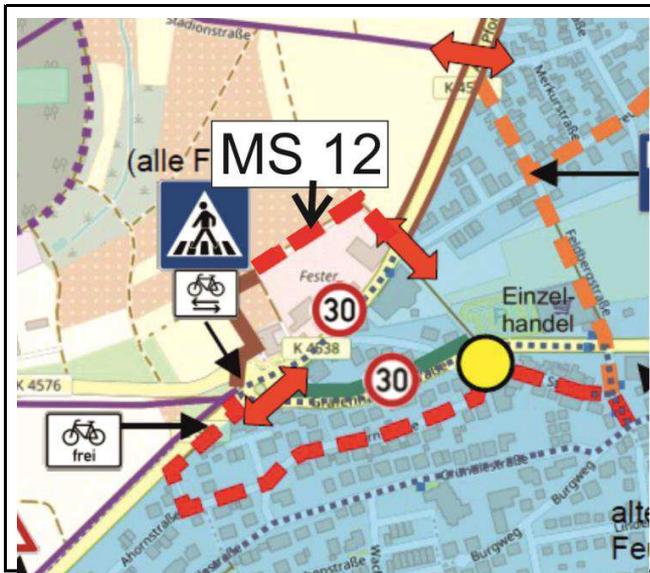


<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS12** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Umfahrung südliches Teilstück Alte Pforzheimer Straße.	Alte Pforzheimer Straße	Kreisverkehr Gräfenhäuser St	200
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



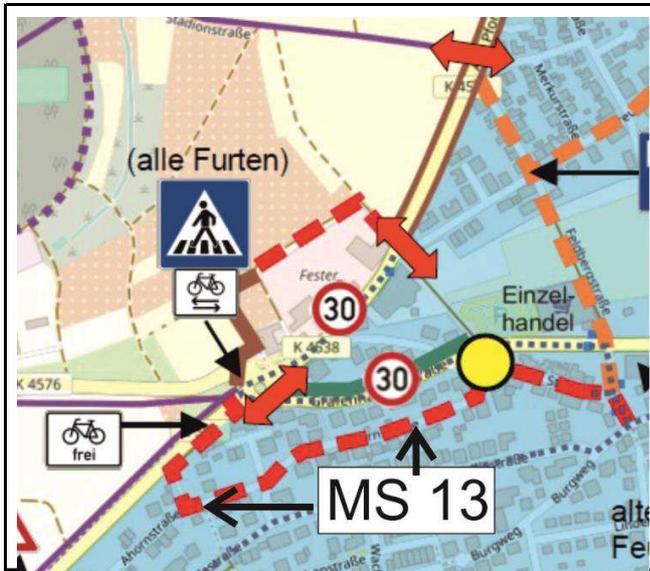
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Realisierbarkeit überprüfen. Aufstellen von Wegweisern im Radroutennetz, ggf. Oberflächenbelag erneuern.			
<b>Priorisierung</b>			<b>Bedeutung/Potenzial (max. 3)</b>
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			<b>Punkte</b>
			<b>Punkte</b>
			<b>Punkte</b>
			<b>Gesamt (max. 8)</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS13** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Ahornstraße / Herrenalber Straße	Herrenalber Straße	Hauptstraße	700
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



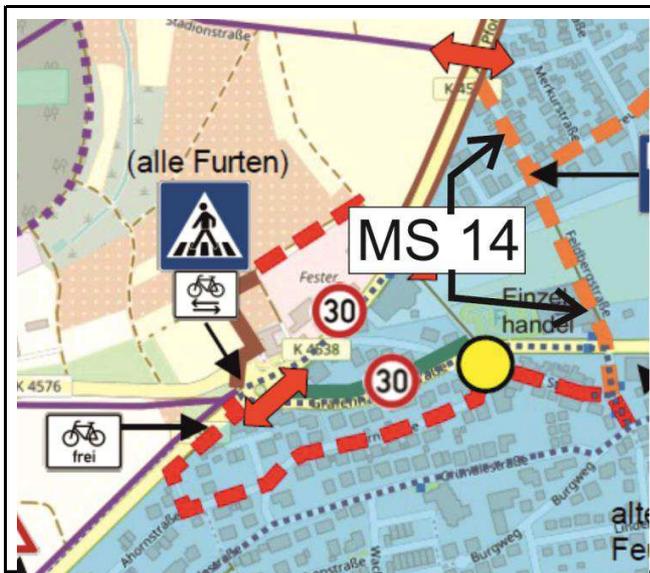
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 33%; background-color: green; height: 10px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: gray; height: 10px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: black; height: 10px;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS14** **Beschildigungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Feldbergstraße	Alte Pforzheimer Straße	Herrenalber Straße	370
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



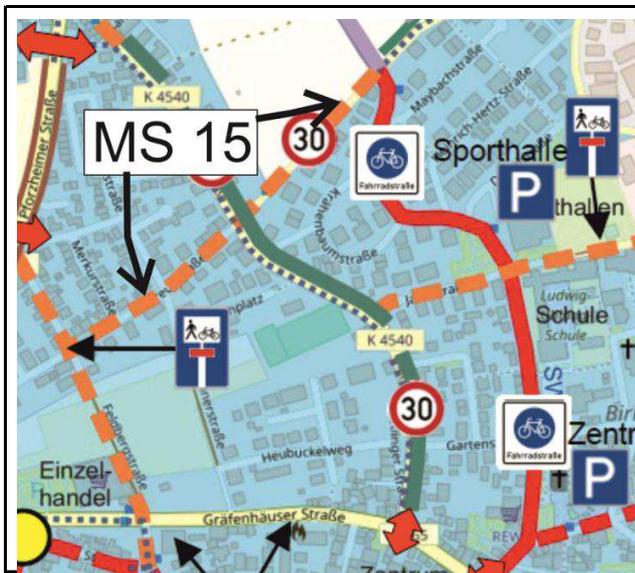
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgray;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS15** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kreuzstraße	Kirchgartenstraße	Gutenbergstraße	440
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 33%; background-color: green; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: gray; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: black; height: 15px;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS16** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Jahnstraße / Saarstraße	Dietlinger Straße	Panoramastraße	700
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS17** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Dietlinger Straße	Spechtweg	Sandweg	500
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			

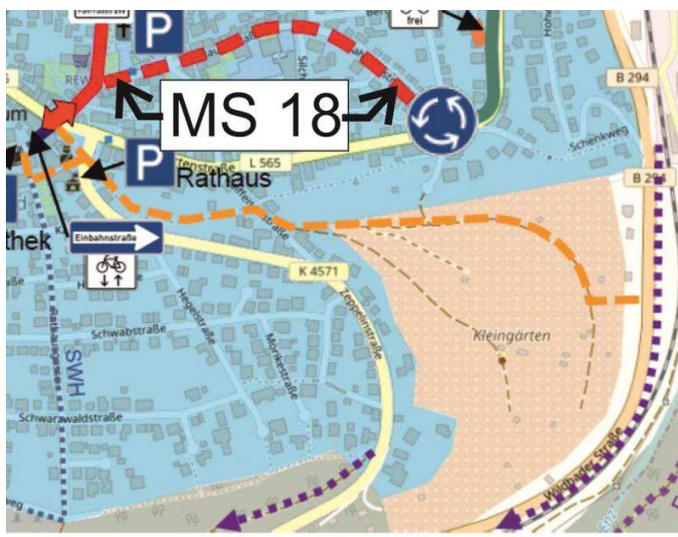


<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgray;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS18** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Hauptstraße / Bahnhofstraße	Kirchgartenstraße	Baumgartenstraße	470
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>									
Aufstellen von Wegweisern.									
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte						
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%; background-color: #008000;"></td> <td style="width: 33%; background-color: #808080;"></td> </tr> <tr> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>					gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
		gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)					
Ausbauqualität (max. 2)	Punkte								
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>						
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO							
<b>Realisierungshilfe</b>									
<b>Bemerkungen</b>									

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS19** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Panoramastraße	Kreuzstraße	Bahnhofstraße	930
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30 / 50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



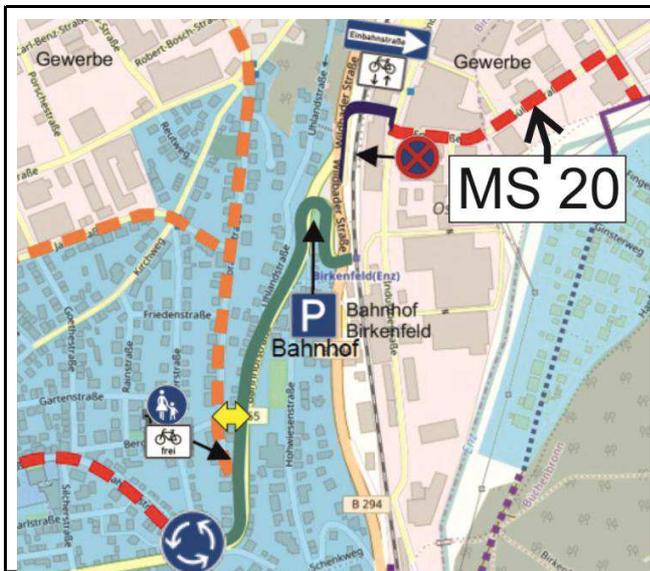
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 33%; background-color: green; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: gray; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: black; height: 15px;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS20** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Enzstraße	Industriestraße	Fritz-Ungerer-Straße	400
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50?
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



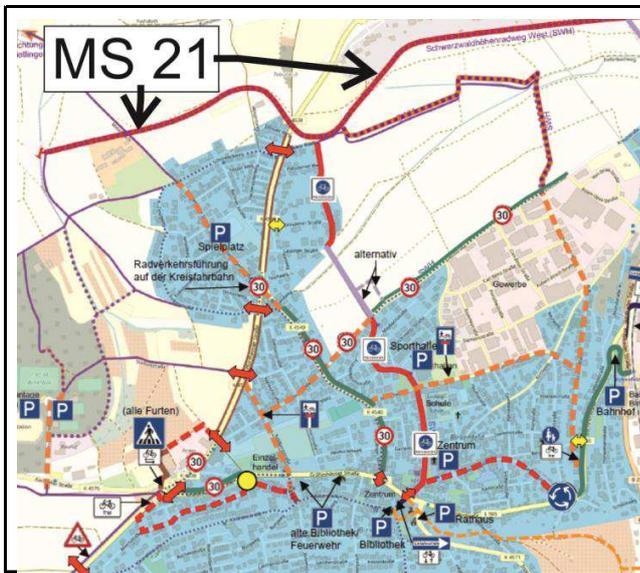
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Aufstellen von Wegweisern.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 33%; background-color: green; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: gray; height: 15px;"></div> <div style="width: 33%; background-color: black; height: 15px;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS21** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Schwarzwaldhöhenradweg	Einmündung West	Pforzheim	2280
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			



<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS22** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Schwarzwaldhöhenradweg	Erfurter Straße	Kreuzstraße	1030
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			

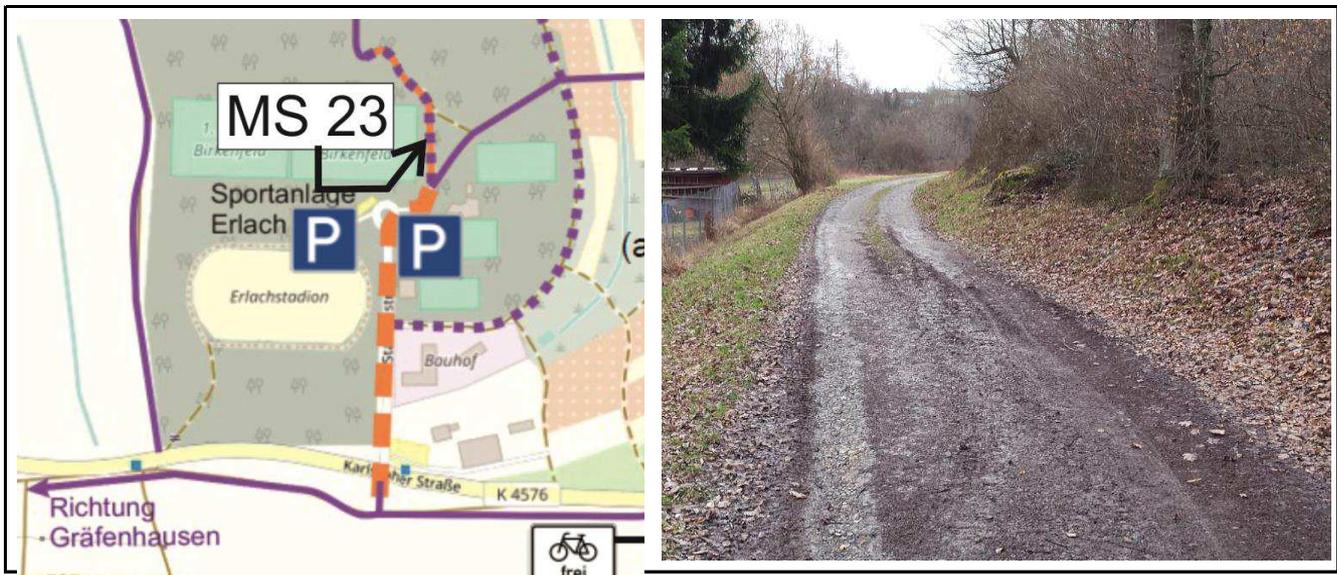


<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS23** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Sportanlage Erlach	Einmündung Nord	Sportanlage	170
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			



<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS24** **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Alte Pforzheimer Straße	Teichweg	Finkenstraße	90
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



<b>Maßnahme</b>			
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS25** **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Alte Pforzheimer Straße	Kreuzstraße	Kreisverkehr Gräfenhäuser St	200
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		16100	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



<b>Maßnahme</b>												
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.												
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte									
<table border="0"> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: green;"></td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: lightgrey;"></td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: grey;"></td> </tr> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>(1-3)</td> <td>(4-5)</td> <td>(6-8)</td> </tr> </table>					gering	mittel	hoch	(1-3)	(4-5)	(6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
gering	mittel	hoch										
(1-3)	(4-5)	(6-8)										
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte									
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>									
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO										
<b>Realisierungshilfe</b>												
<b>Bemerkungen</b>												

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS26** **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Dietlinger Straße	Alte Pforzheimer Straße	Gräfenhäuser Straße	650
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			



**Maßnahme**  
 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.  
 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte	
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
					Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS27** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Straße am Bahnhof	Industriestraße	Bahnhof	210
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30?
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben.			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr freigegeben.			



<b>Maßnahme</b>	<p>Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr                  Ergänzung des StVO-Zusatzzeichens 1022-10 "Radfahrer frei", Einrichtung eines absoluten Halteverbots in den Zufahrten der Unterführung.</p>
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS28** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kreuzstraße	Kirchgartenstraße	Adam-Opel-Straße	750
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			



<b>Maßnahme</b>			
Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (nördliche Straßenseite, Steigungsrichtung).			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS29** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Gräfenhäuser Straße	Kreisverkehr Gräfenhäuser Straße	Herrenalber Straße	240
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		10360	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist unzureichend.			

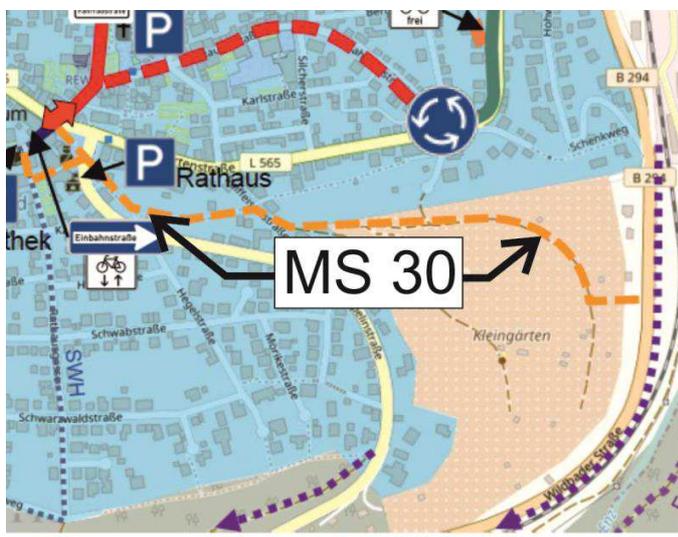


<b>Maßnahme</b>												
Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (nördliche Straßenseite, Steigungsrichtung).												
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte									
<table border="0"> <tr> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: green;"></td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: lightgrey;"></td> <td style="width: 20px; height: 15px; background-color: darkgrey;"></td> </tr> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>(1-3)</td> <td>(4-5)</td> <td>(6-8)</td> </tr> </table>					gering	mittel	hoch	(1-3)	(4-5)	(6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
gering	mittel	hoch										
(1-3)	(4-5)	(6-8)										
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte									
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>									
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO										
<b>Realisierungshilfe</b>												
<b>Bemerkungen</b>												

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS30** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Verbindung Zentrum - Wildbader Straße	Hauptstraße	Wildbader Straße	840
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Keine Wegweisung für die Route im Radverkehrsnetz.			



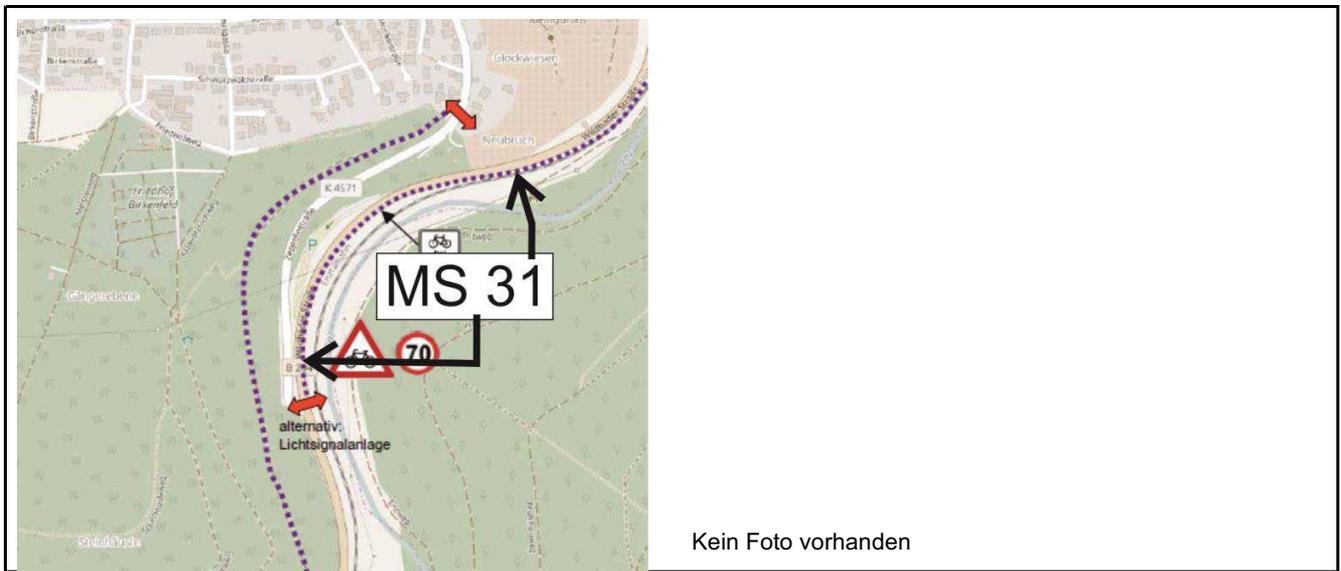
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>												
Aufstellen von Wegweisern.												
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte									
<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;"><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span></td> <td style="width: 33%;"><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></span></td> <td style="width: 33%;"><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span></td> </tr> <tr> <td>gering</td> <td>mittel</td> <td>hoch</td> </tr> <tr> <td>(1-3)</td> <td>(4-5)</td> <td>(6-8)</td> </tr> </table>		<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></span>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span>	gering	mittel	hoch	(1-3)	(4-5)	(6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
		<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></span>	<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span>								
		gering	mittel	hoch								
(1-3)	(4-5)	(6-8)										
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)	Punkte									
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>									
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO										
<b>Realisierungshilfe</b>												
<b>Bemerkungen</b>												

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS31** **Umbauebedarf**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Wildbader Straße	Industriestraße	Eisenbahnbrücke	1250
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts			100
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt. Nach Baumaßnahmen an der Straße (Installation von Leitplanke) keine Radinfrastruktur im Zuge der B 294 mehr vorhanden.			

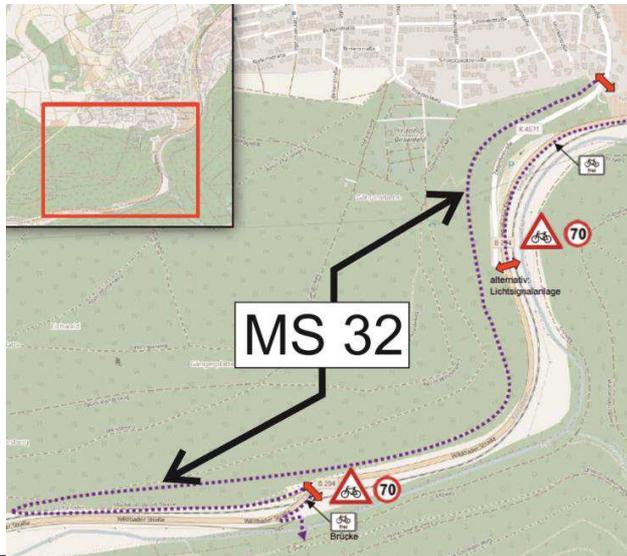


<b>Maßnahme</b>			
Ertüchtigung / Neubau des Weges. Alternativ Ertüchtigung des "6-Pfennig-Wegs" (Waldweg) als Zubringer zum Enztal-Radweg.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS32** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Radweg Zeppelinstraße	Zeppelinstraße	Auffahrt B 294	3170
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			
Im Bestand nicht als Radweg nutzbar; Forstweg.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Ertüchtigung des Weges.			
Ausbau des "6-Pfennig-Wegs" als Radweg zur Schaffung einer Umwegungsmöglichkeit für die B 294 und Verbindung zwischen Birkenfeld (Zentrum) und Enztal-Radweg.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Abstimmung mit dem Forstamt ausstehend, Zustimmung nur bei gesicherter Finanzierung.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS33** **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kreuzstraße	Dietlinger Straße	Adam-Opel-Straße	980
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input checked="" type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			



**Maßnahme**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.  
 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte	
	Dringlichkeit	gering	mittel	hoch	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
		(1-3)	(4-5)	(6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO

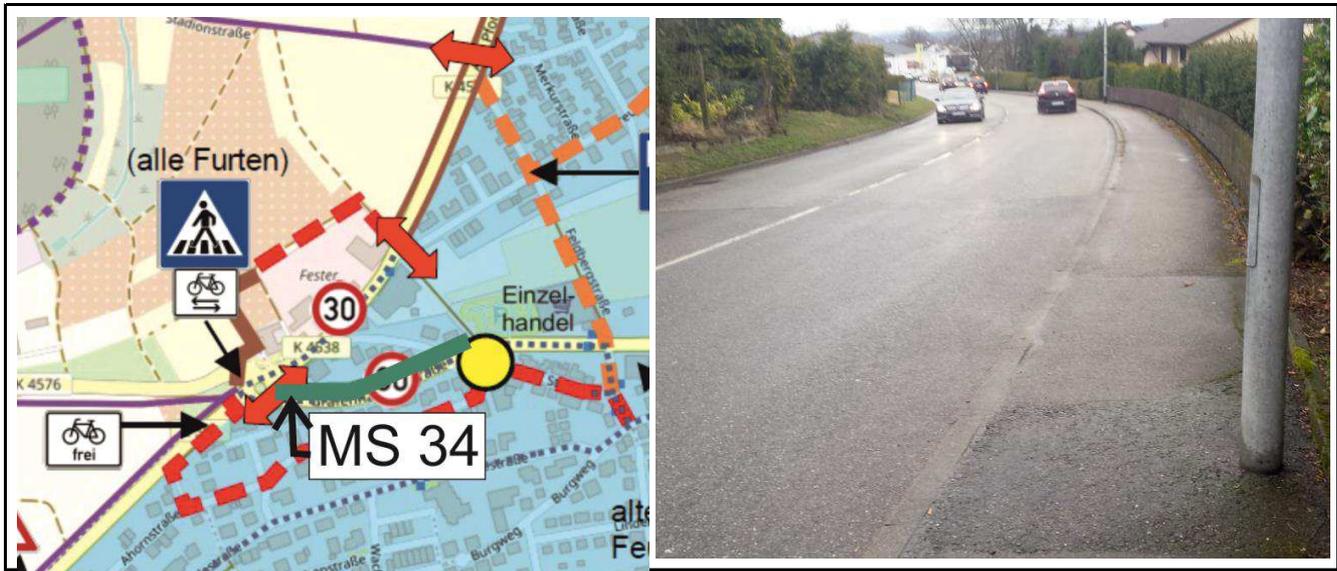
**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS34** **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Gräfenhäuser Straße	Kreisverkehr Gräfenhäuser Straße	Herrenalber Straße	240
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts		10360	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt.			

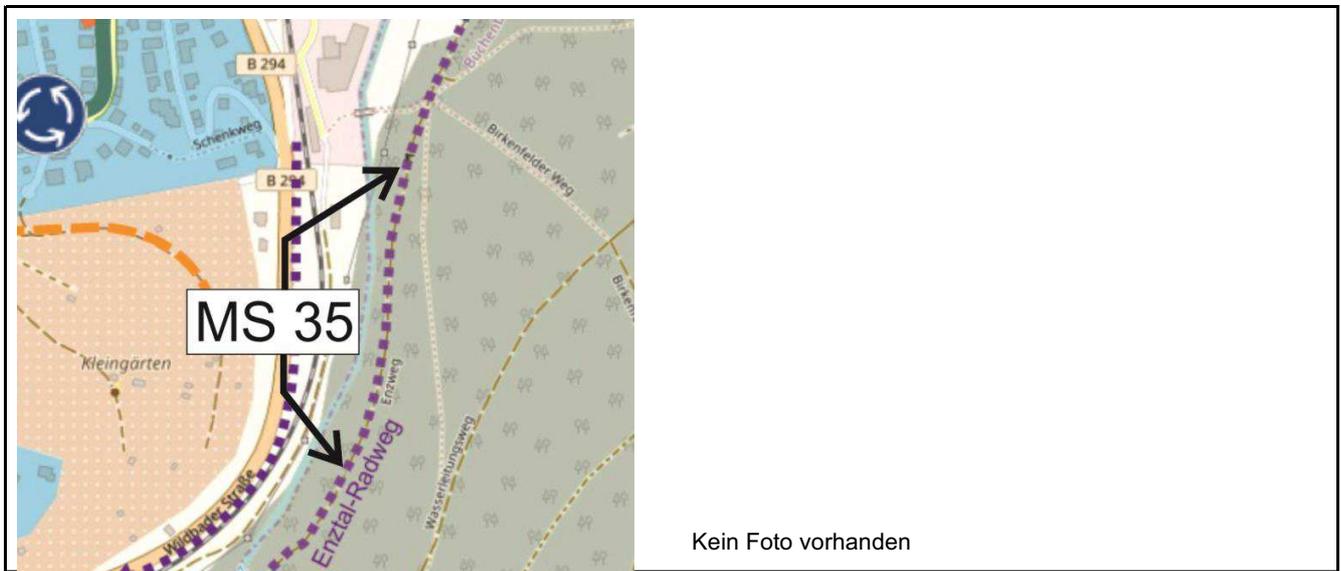


<b>Maßnahme</b>			
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgray; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS35** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Enztal-Radweg	Hanfackerweg	Auffahrt B 294	2740
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			

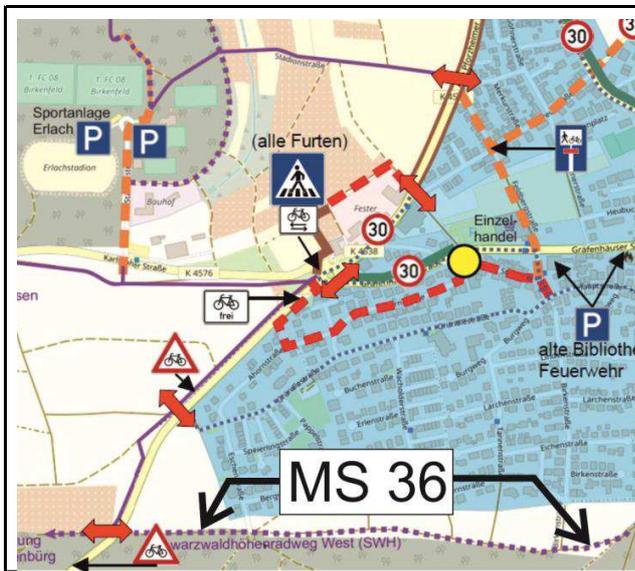


<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS36** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Schwarzwaldhöhenradweg	Friedhofweg	Herrenalber Straße	990
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			



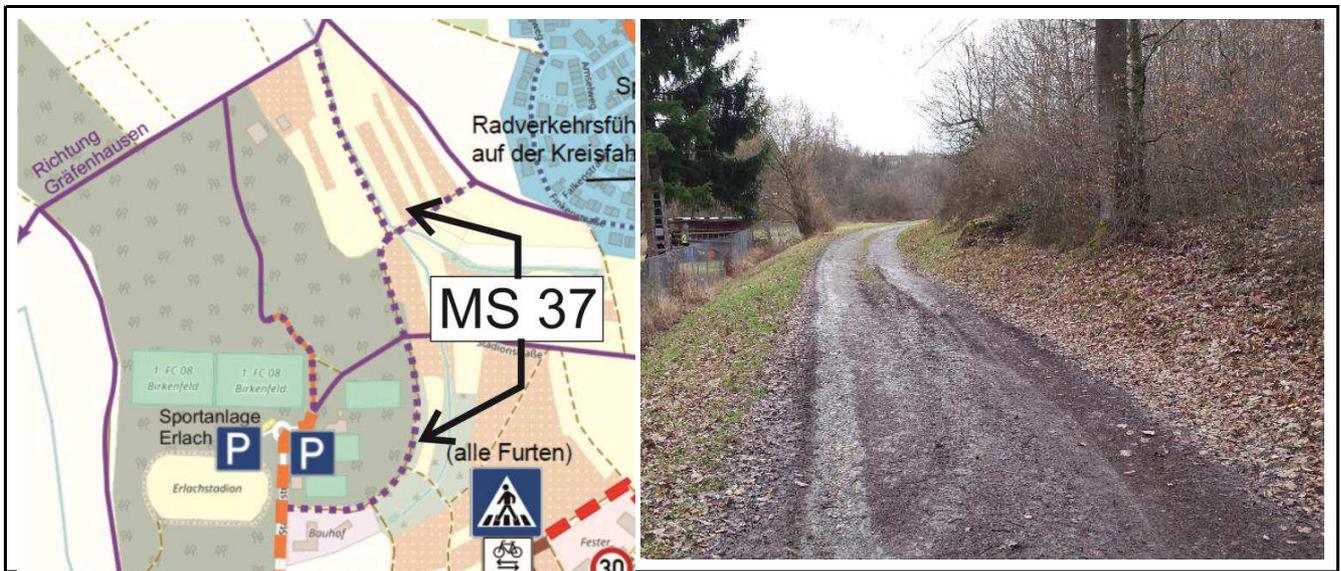
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS37** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Sportanlage Erlach	Stadionstraße	verlängerte Finkenstraße	850
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts		-	-
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz <input type="checkbox"/> Nebennetz <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft.			

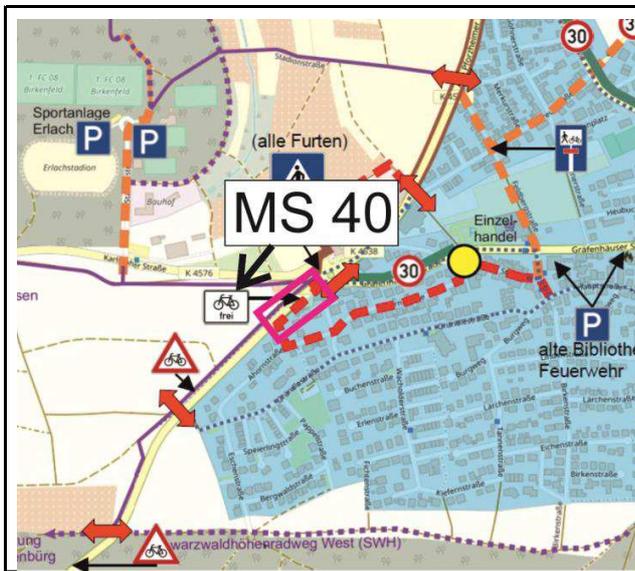


<b>Maßnahme</b>			
Erneuerung / Befestigung des Wegbelags.			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS40** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Herrenalber Straße	Kreisverkehr Gräfenhäuser Straße	Ahornstraße	110
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Nebennetz	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschildering.			
Gehweg nicht für Radfahrer freigegeben.			



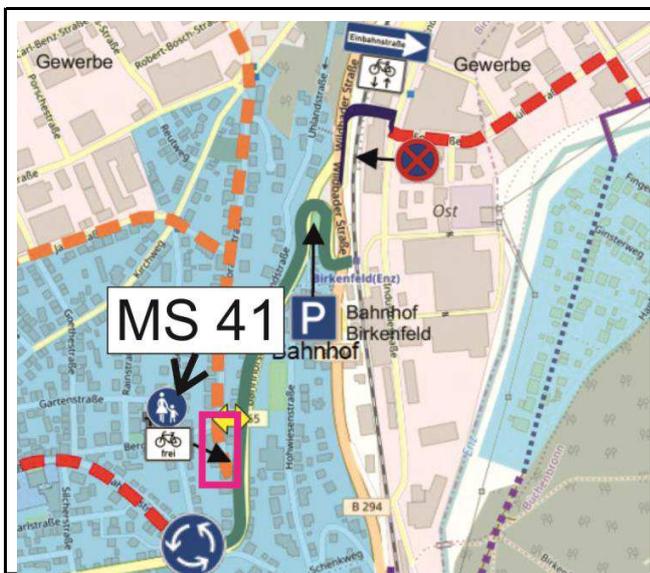
Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>	
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens. Ergänzung des StVO-Zusatzzeichens 1022-10 "Radfahrer frei".	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: MS41** **Beschildermangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Panoramastraße	Bergstraße	Bahnhofstraße	110
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts			30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptnetz	<input type="checkbox"/>	Nebennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschilderung.			



Kein Foto vorhanden

<b>Maßnahme</b>	
Aufstellen eines StVO-Zeichens. Aufstellen des StVO-Zeichens 239 "Gehweg" mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei".	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen