

Fuß- und Radverkehrskonzept / Schulwegeplan Stadt Lauchheim

19. Oktober 2023

Gemeinderatssitzung

Bürger- und Sitzungssaal

- Planungsgesellschaft RV-K, Sitz in Frankfurt am Main
- Themenschwerpunkte
 - Radverkehr
 - Fußverkehr
 - Nahmobilität

Referenzen:

- Radverkehrskonzepte für Kommunen und Landkreise:
 - Ostalbkreis
 - Gemeinde Westhausen
 - Leinfelden-Echterdingen
 - Neuhausen a.d.F.
 - Landkreis Esslingen



Gliederung

- 1 Projekt hintergrund
- 2 Ergebnisse
- 3 Ausblick

1

Projekthintergrund

Radverkehrskonzept

„In einem Radverkehrskonzept wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr festgelegt.“

„Es dient als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.“

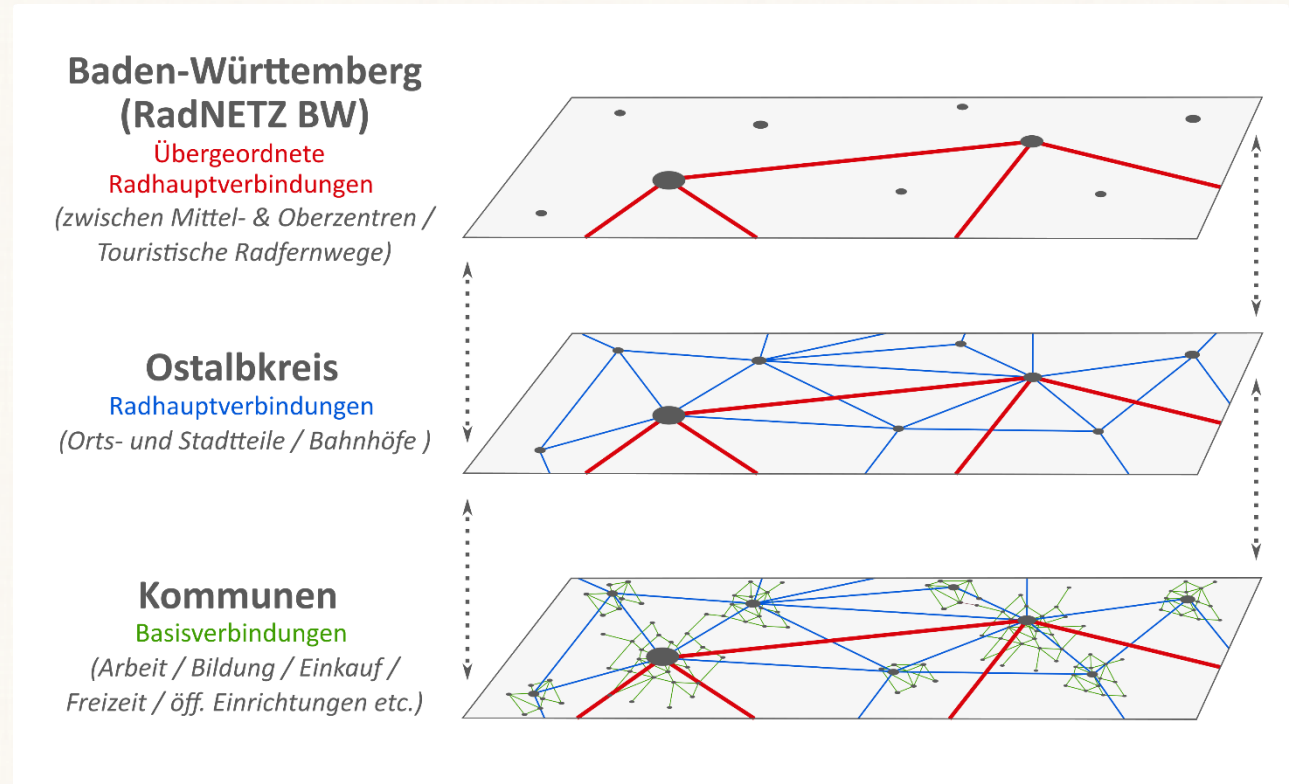
Empfehlung für Radverkehrsanlagen, FGSV



Quelle: FGSV

Ziele:

- Entwicklung eines abgestuften Radverkehrsnetzes zur Anbindung aller relevanten Ziele
- Empfehlung von Maßnahmen zur Steigerung der
 - Sicherheit (subjektiv und objektiv)
 - Attraktivität
 - Direktheit / Minimierung Reisezeitverluste
- Betrachtet wird das gesamte Radverkehrsnetz, unabhängig der Baulastträgerschaft



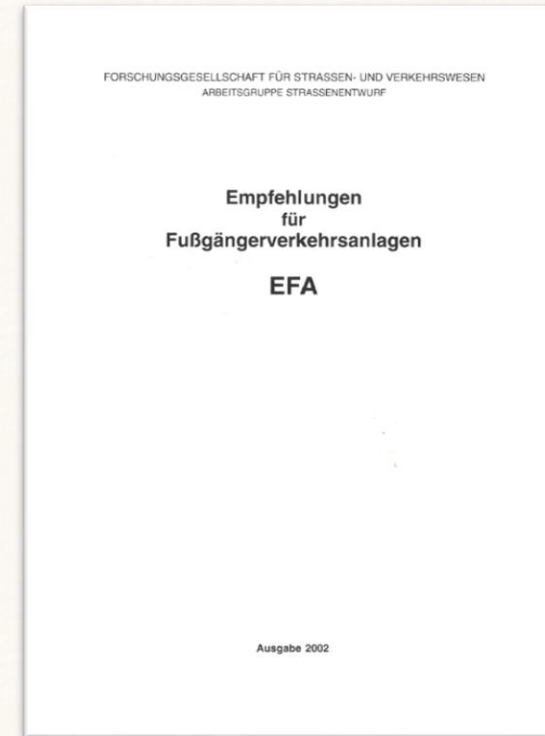
Fußverkehrskonzept

In einem Fußverkehrskonzept werden Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet.

Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, UBA

Schaffung von „Lösungen für durchgängige Fußwege, mehr Familienfreundlichkeit und ein aktives Ortsleben“

Qualifizierte Fußverkehrskonzepte, VM BW



Quelle: FGSV

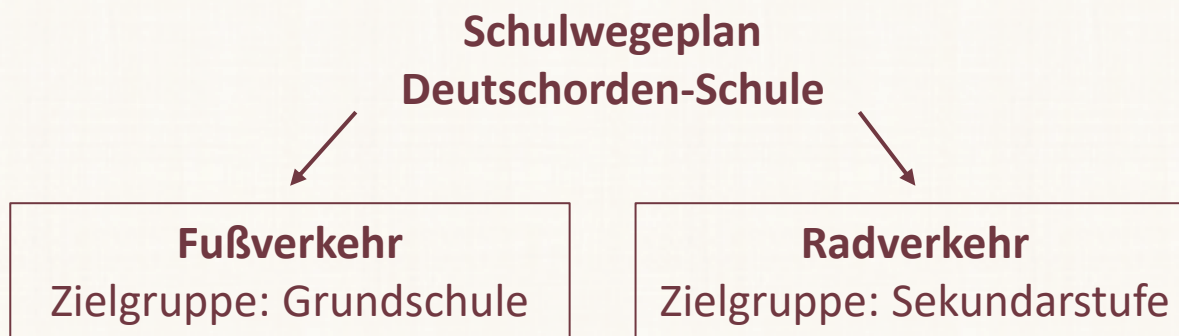
Einordnung:

- Es handelt sich um Maßnahmenempfehlungen
- Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der Träger öffentlicher Belange (Gründerwerb, Naturschutz, Forst, Landwirtschaft etc.)
- **Das übliche Planungs- und Genehmigungsverfahren wird nicht ersetzt**
- Konzepte häufig als Voraussetzung für Förderung

Schulwegeplan

„[...] soll Eltern helfen, **Problemstellen zu erkennen** und Möglichkeiten aufzeigen, wie mit diesen Problemen umgegangen werden kann und wie einzelne **Gefahren vermieden** werden können.“

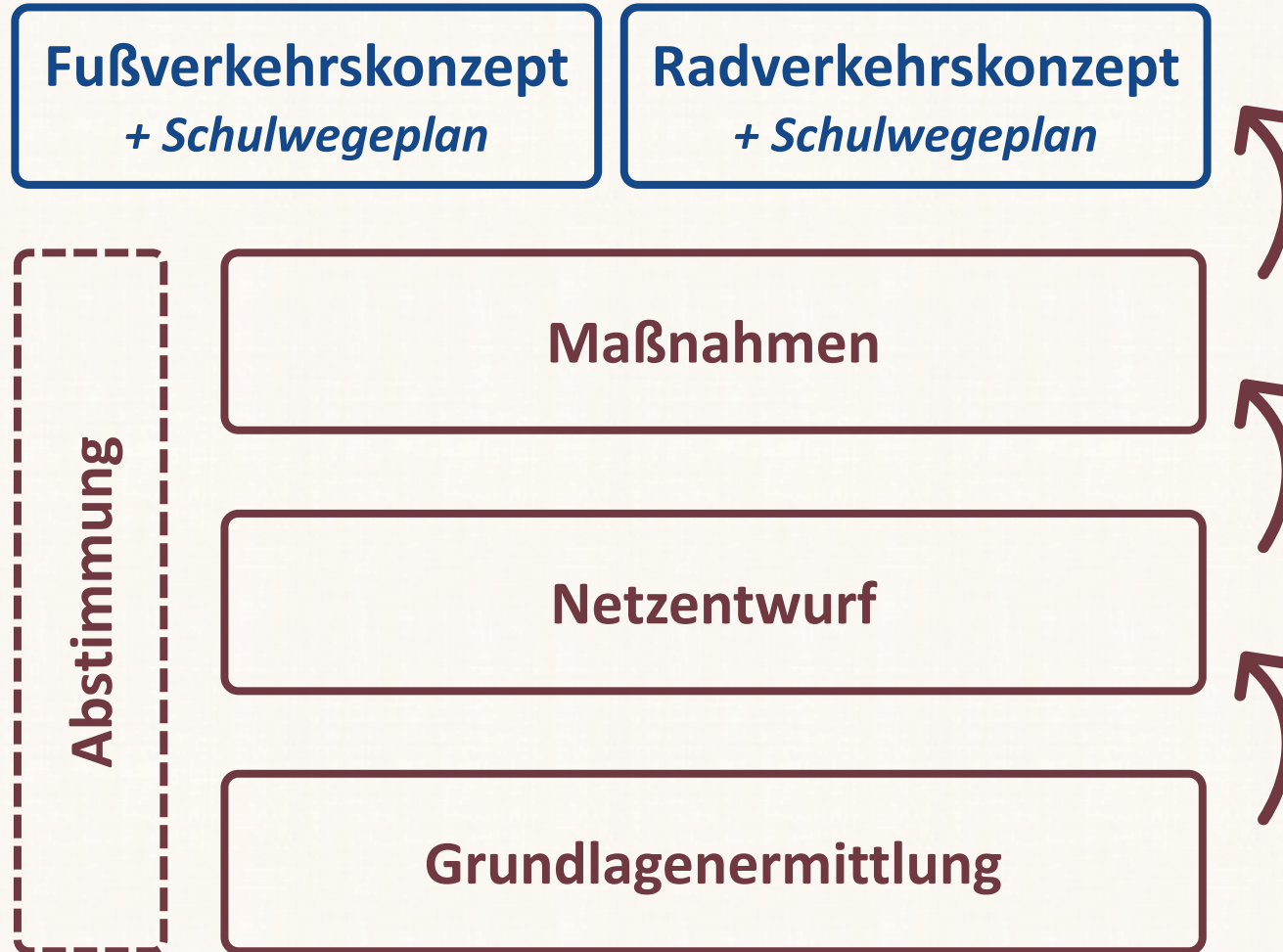
Schulwegepläne leichtgemacht – Der Leitfaden, BAST



Quelle: BAST

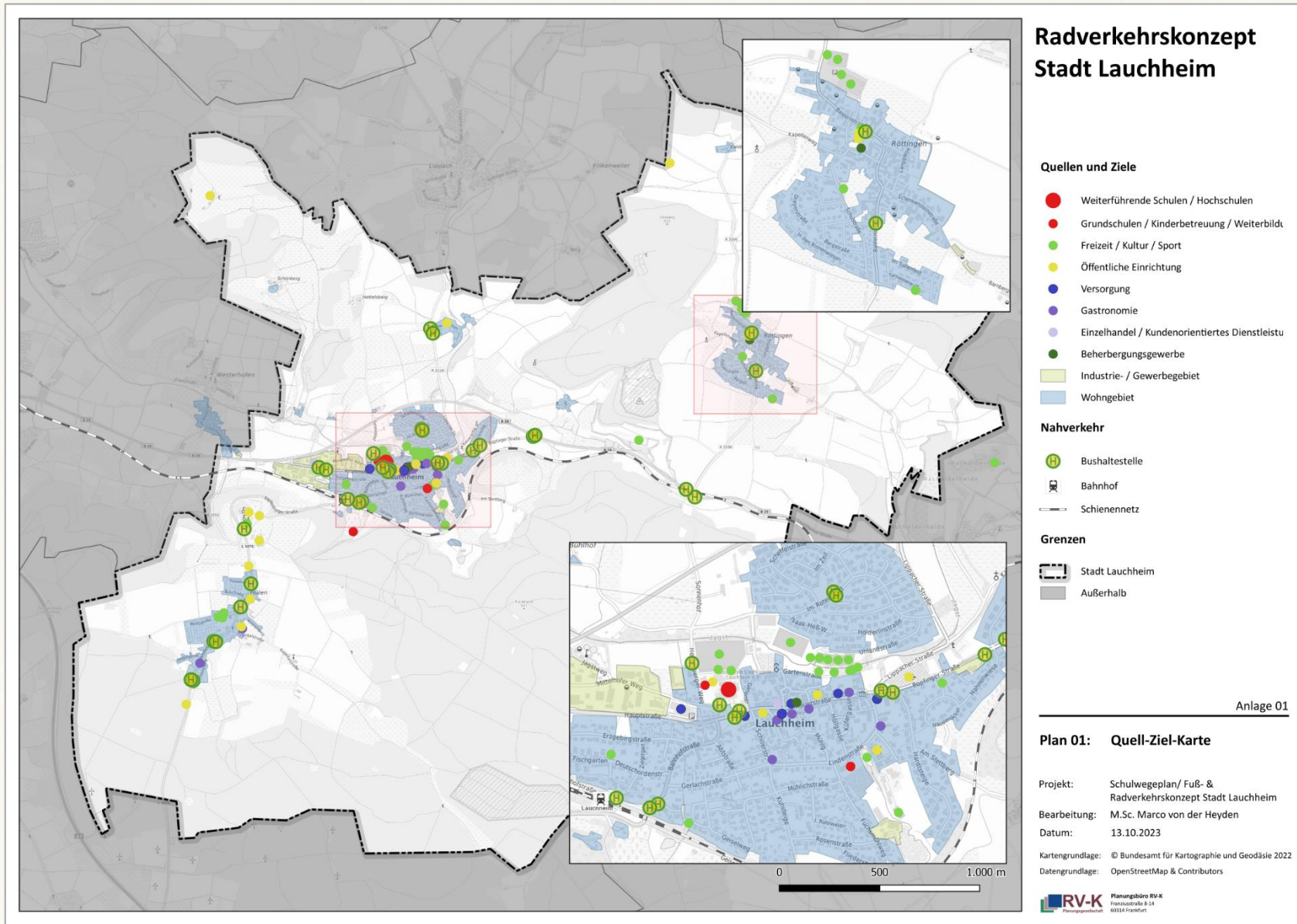
Einordnung:

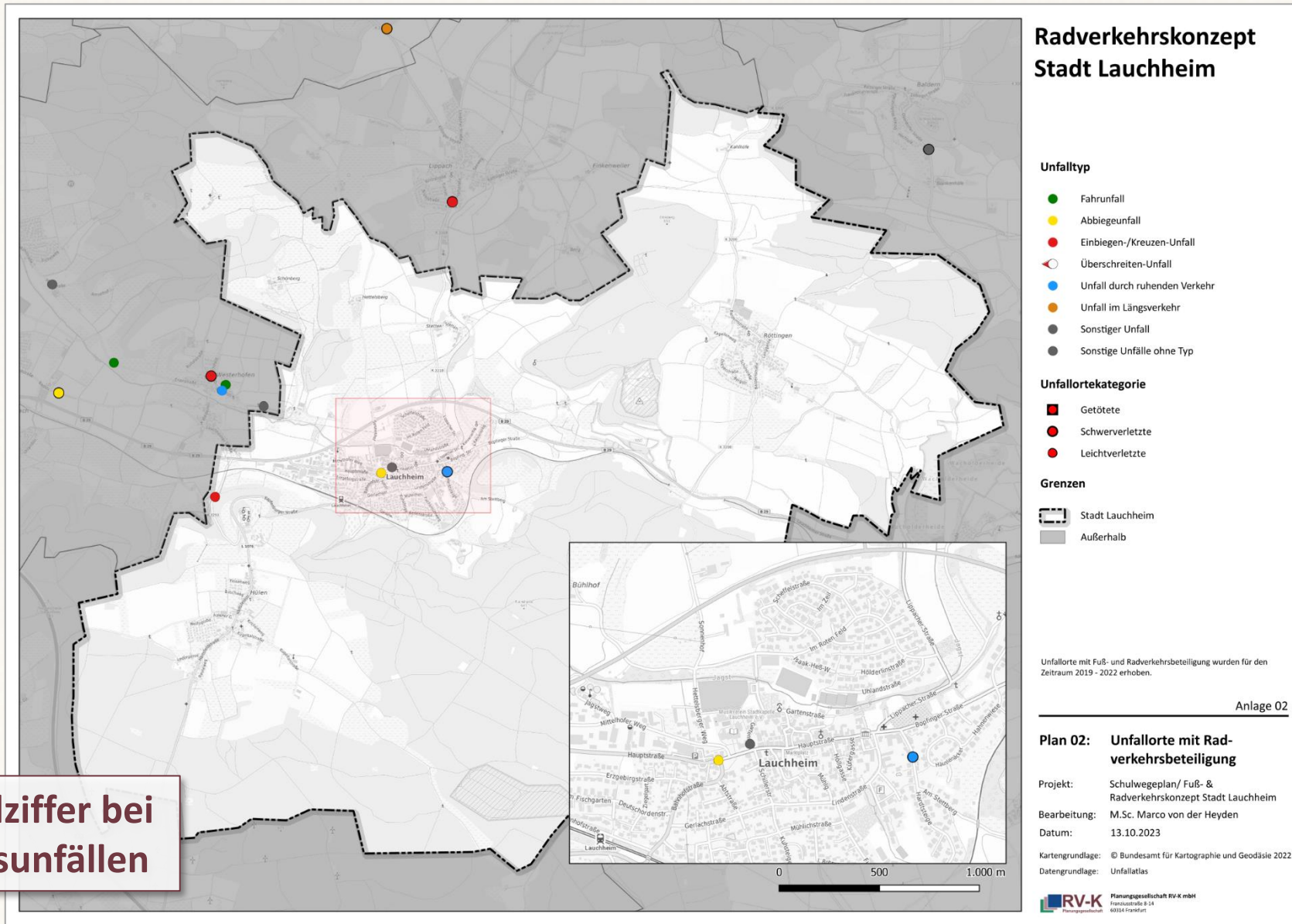
- Es handelt sich um eine Bestandsaufnahme
- Erhebung und Dokumentation von potenziellen Gefahrenstellen (Querungen, schmale Gehwege, etc)
- Sichere Schulrouten werden auf Basis der Bestandsinfrastruktur empfohlen
- **Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr befinden sich im Fuß- und Radverkehrskonzept**



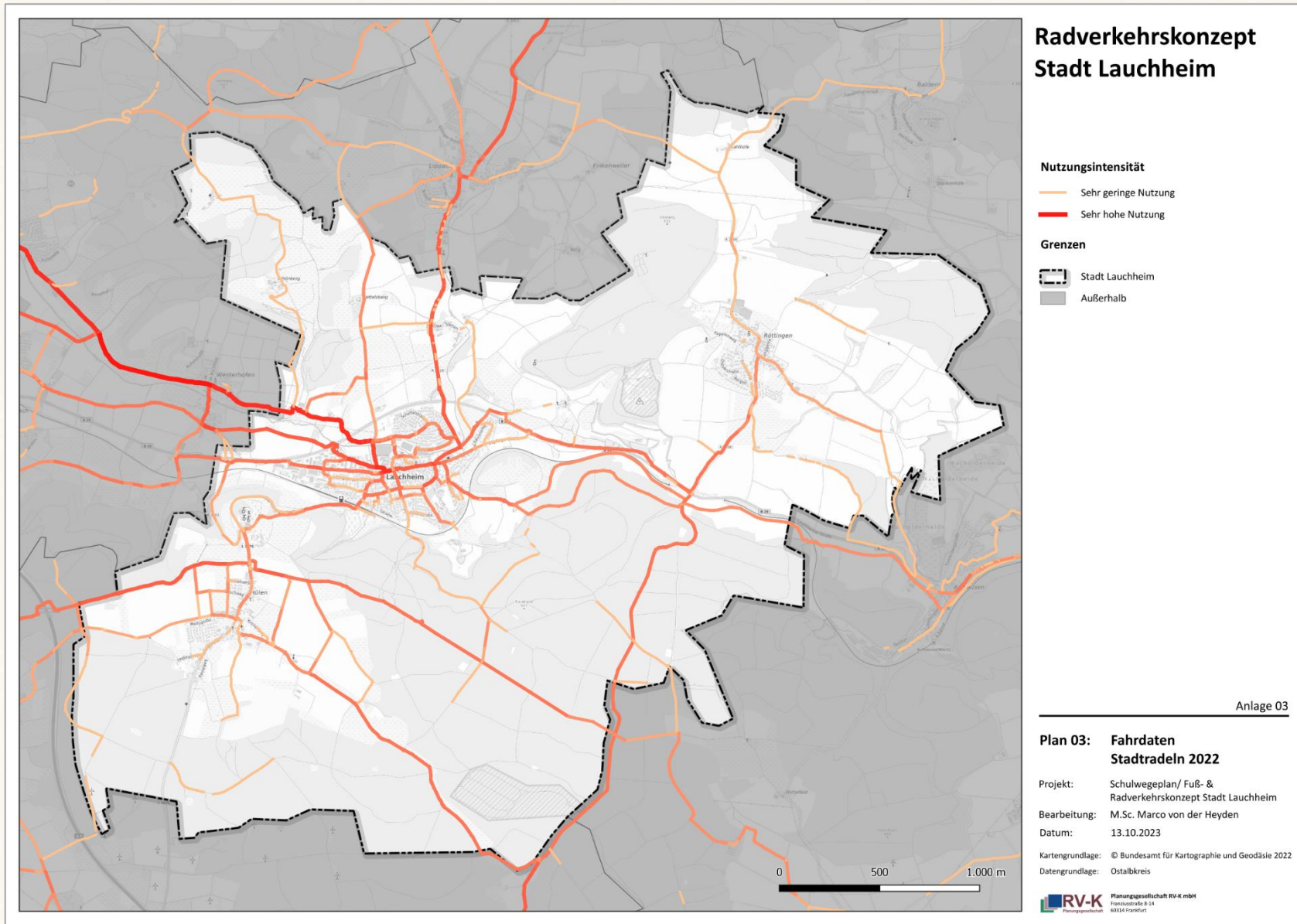
2

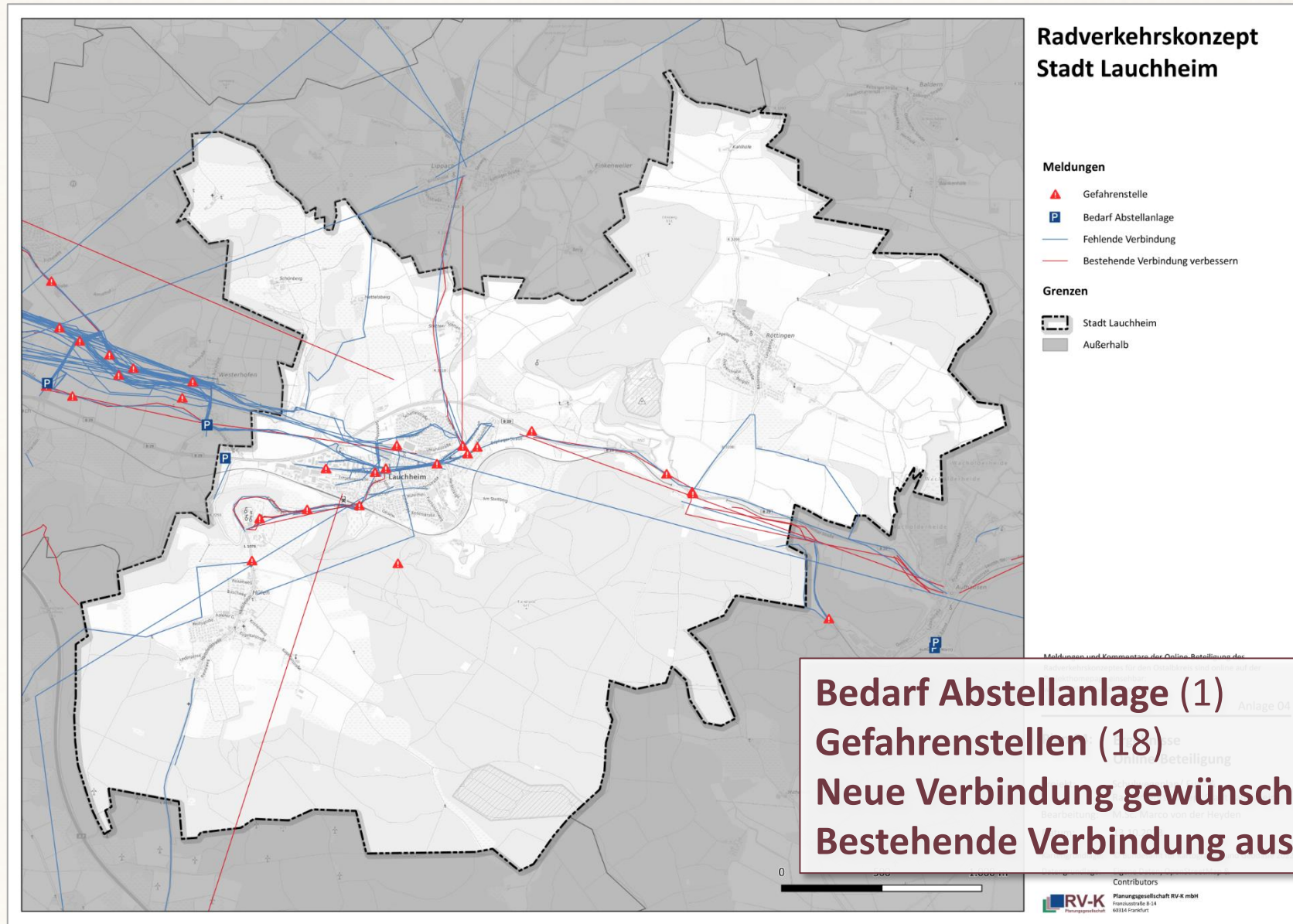
Ergebnisse

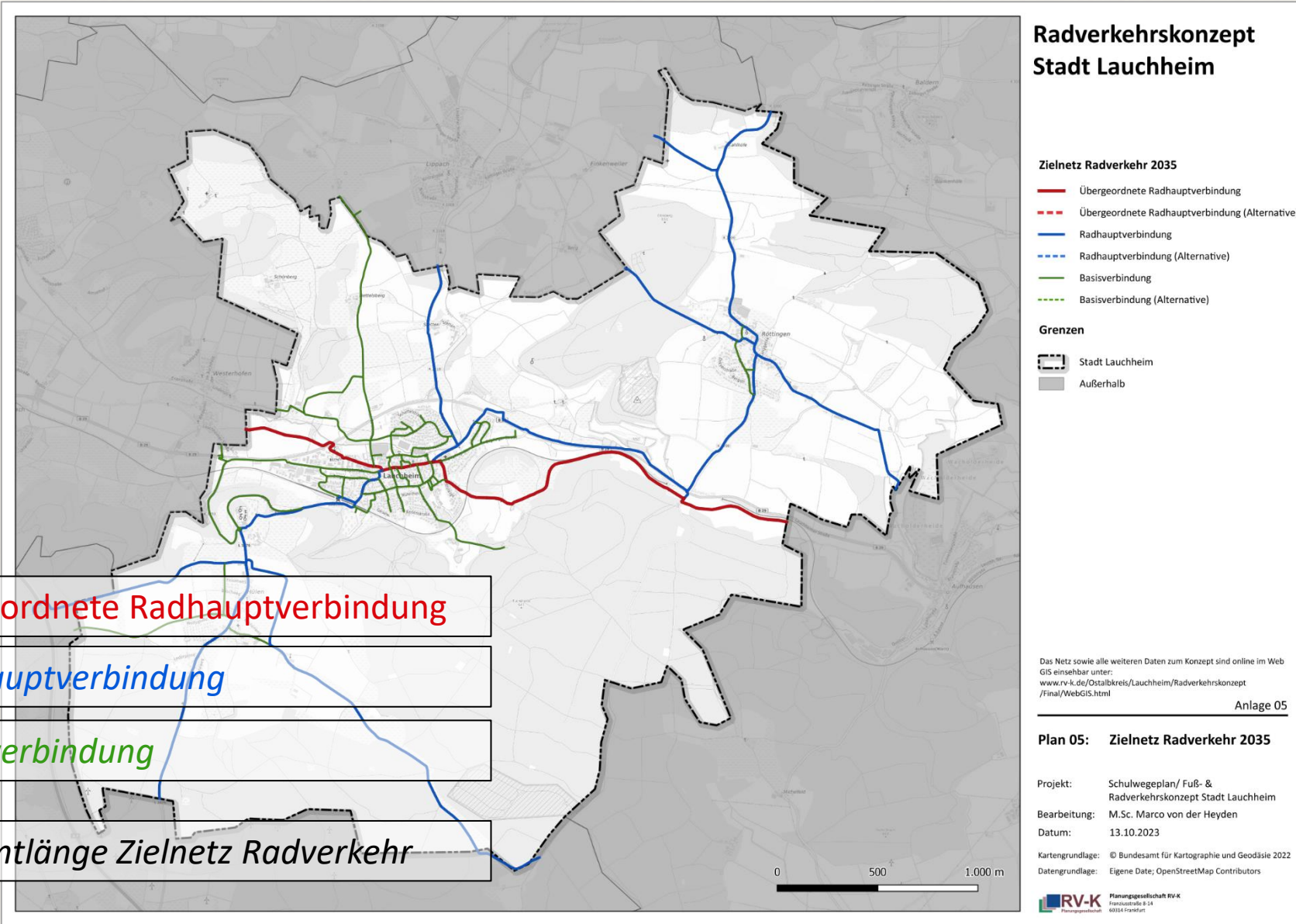


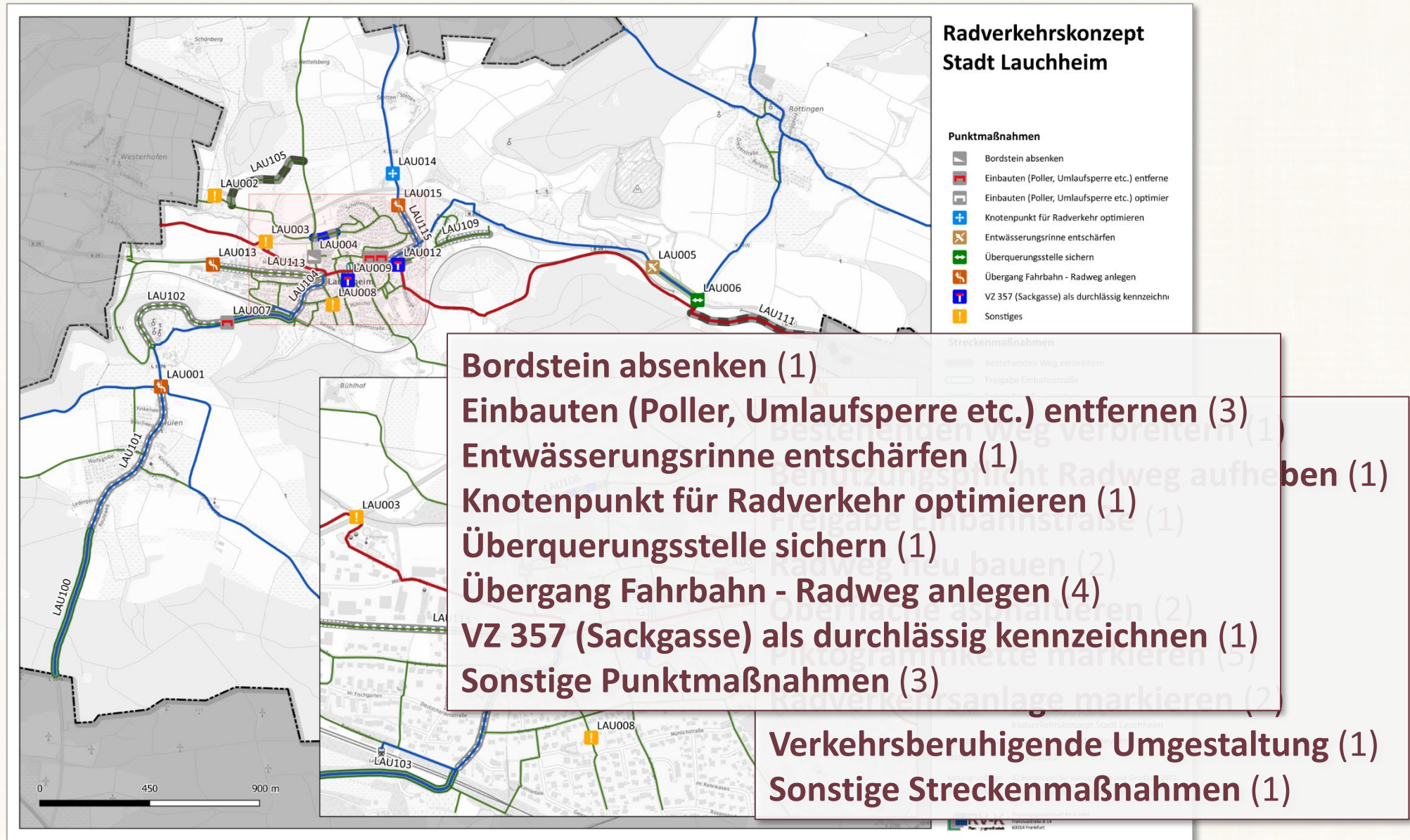


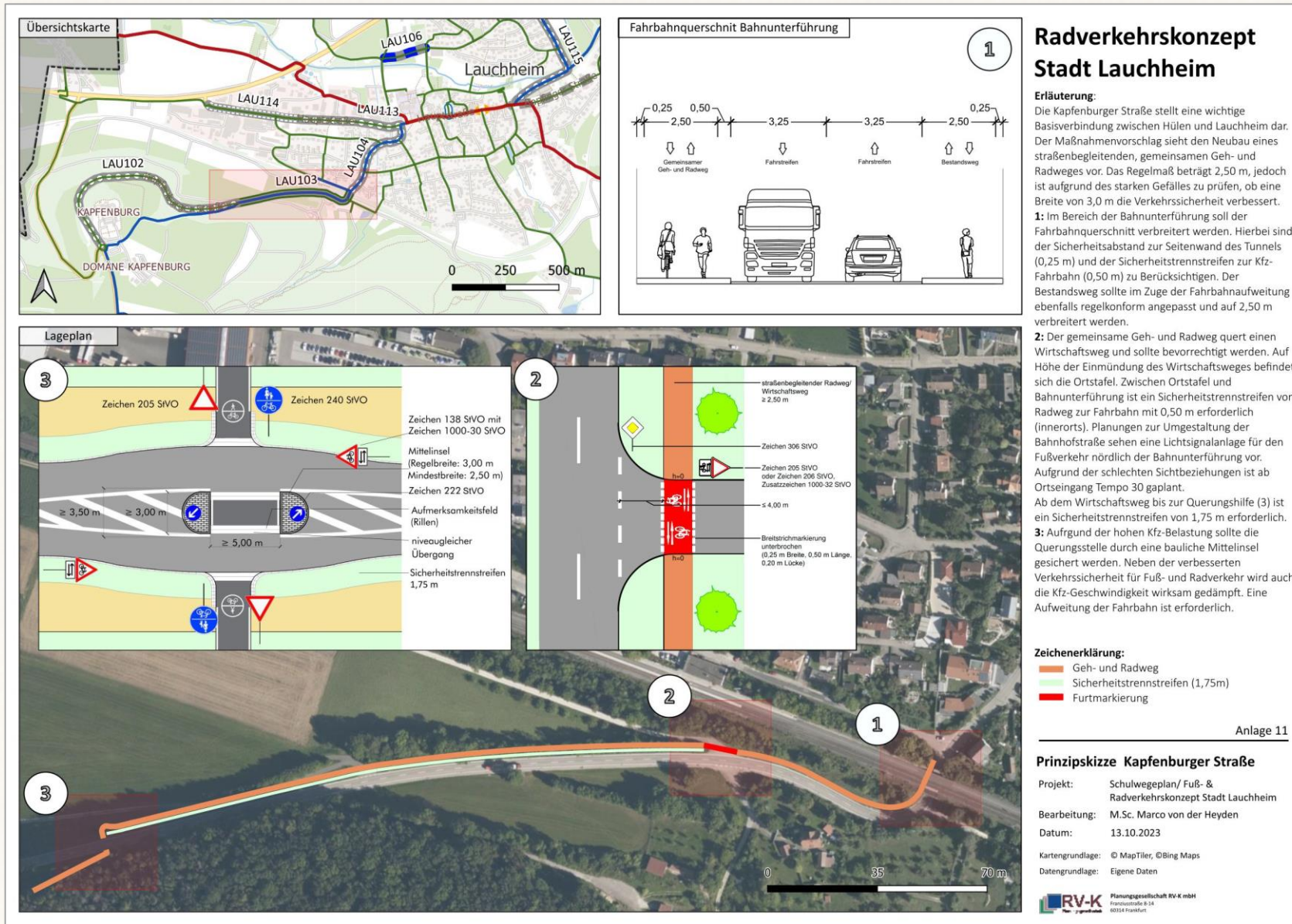
Hohe Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen











Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim

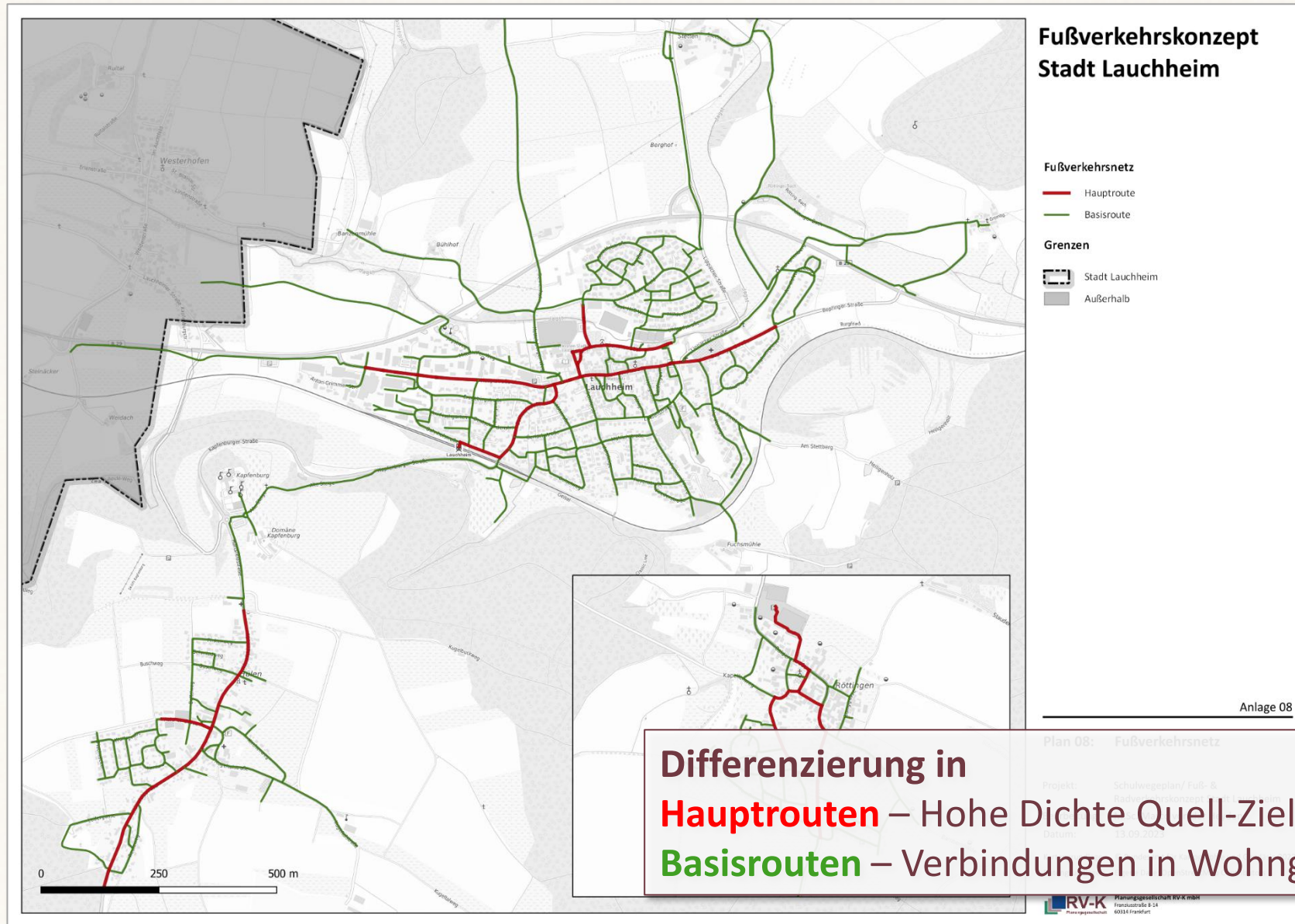
Erläuterung:
Die Kapfenburger Straße stellt eine wichtige Basisverbindung zwischen Hülen und Lauchheim dar. Der Maßnahmenvorschlag sieht den Neubau eines straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweges vor. Das Regelmaß beträgt 2,50 m, jedoch ist aufgrund des starken Gefälles zu prüfen, ob eine Breite von 3,0 m die Verkehrssicherheit verbessert.

1: Im Bereich der Bahnunterführung soll der Fahrbahnquerschnitt verbreitert werden. Hierbei sind der Sicherheitsabstand zur Seitenwand des Tunnels (0,25 m) und der Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn (0,50 m) zu berücksichtigen. Der Bestandsweg sollte im Zuge der Fahrbahnaufweitung ebenfalls regelkonform angepasst und auf 2,50 m verbreitert werden.

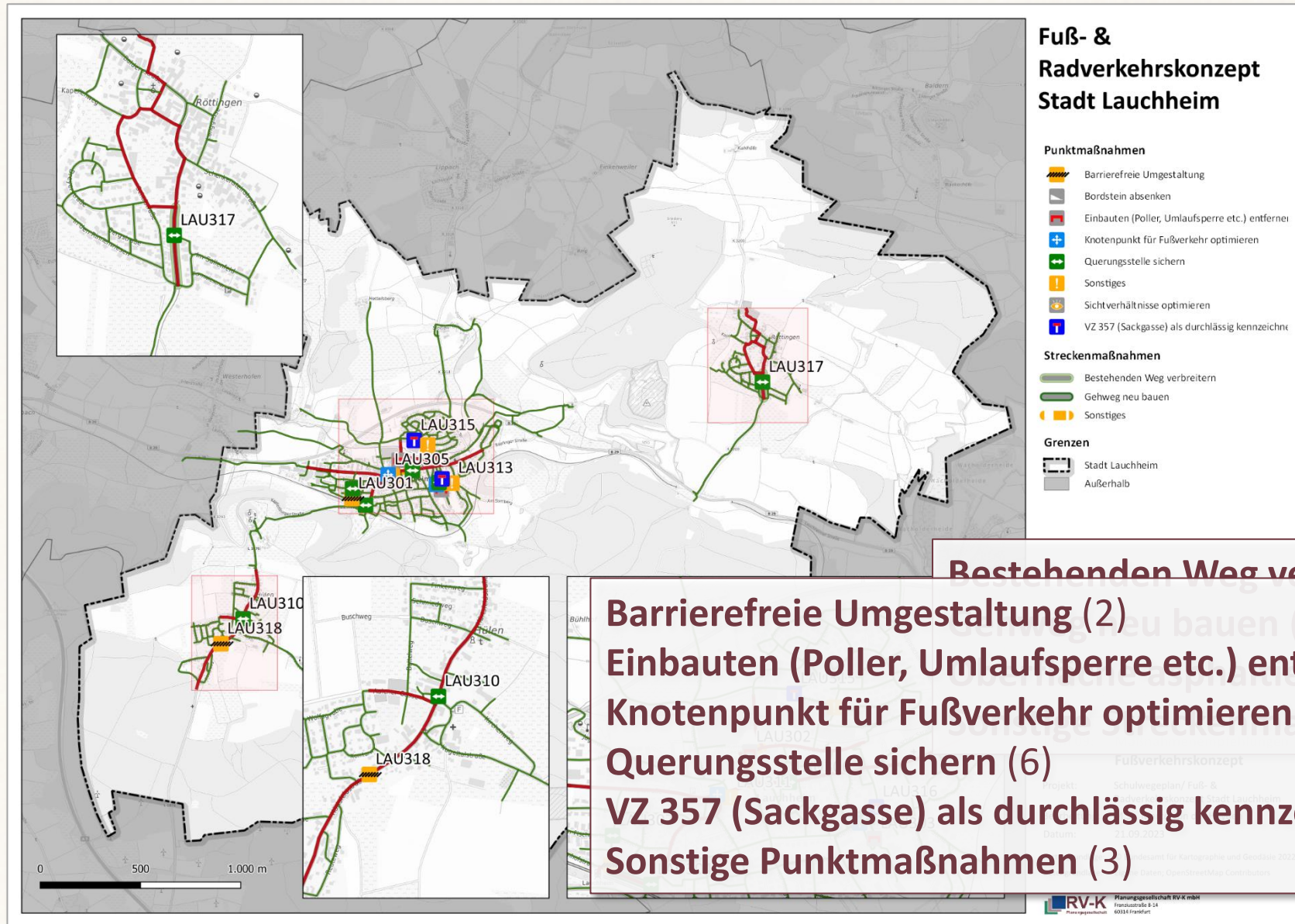
2: Der gemeinsame Geh- und Radweg quert einen Wirtschaftsweg und sollte bevorrechtigt werden. Auf Höhe der Einmündung des Wirtschaftsweges befindet sich die Ortstafel. Zwischen Ortstafel und Bahnunterführung ist ein Sicherheitstrennstreifen vom Radweg zur Fahrbahn mit 0,50 m erforderlich (innerorts). Planungen zur Umgestaltung der Bahnhofstraße sehen eine Lichtsignalanlage für den Fußverkehr nördlich der Bahnunterführung vor. Aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen ist ab Ortseingang Tempo 30 geplant.

Ab dem Wirtschaftsweg bis zur Querungshilfe (3) ist ein Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m erforderlich.

3: Aufgrund der hohen Kfz-Belastung sollte die Querungsstelle durch eine bauliche Mittelinsel gesichert werden. Neben der verbesserten Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr wird auch die Kfz-Geschwindigkeit wirksam gedämpft. Eine Aufweitung der Fahrbahn ist erforderlich.



Differenzierung in
Hauptrouuten – Hohe Dichte Quell-Ziel-Orte
Basisrouten – Verbindungen in Wohngebieten etc.



RV-K Planungsgesellschaft Musterlösungen

Piktogrammreihe markieren (innerorts)

Situation:
Piktogrammreihen können in unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung)
- bei Lücken im Radverkehrsnetz
- bei hoher unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende
- als Übergangslösung vor der Schaffung von Radverkehrsanlagen

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00m / Länge: 1,30m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit

Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammreihe mit empfohlenen Maßen

Planungsgesellschaft RV-K

HESSEN Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Musterlösungen für Radverbindungen

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßenverkehrsbehörde
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

- Bei der Gestaltung der Mittelinsel ist darauf zu achten, dass keine Gefahren entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. auf die Verkehrsregeln zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenanordnung angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts in Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht eine ausreichende Beleuchtung aufweisen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite des Radverkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann bei besonderen betrieblichen Belangen, z.B. des Winterdienstes, abweichen.

Stand: November 2020

RV-K Planungsbüro Musterlösungen

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:
Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.

Maßnahme:
Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmer, was zu einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende führt

Hinweise:
Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteine, die durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Verkehrsplanung zu prüfen.

VZ357-50 VZ357-51

Planungsbüro RV-K www.rv-k.de

Musterlösung Führungsformen außerorts Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

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







Hinweise:

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







	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Musterblatt: 9.3-1 Stand: November 2017	
--	--	--	--

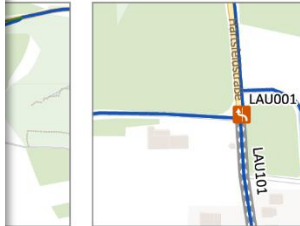
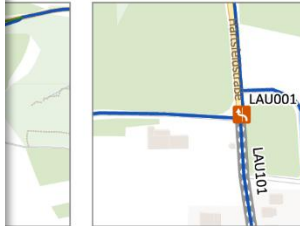




brenner BERNARD ingenieure GmbH Planungsbüro VIA eG

Fußverkehrskonzept

RV-K Planungsgesellschaft	Fußverkehrskonzept Stadt Lauchheim	Maßnahme LAU306
Verbindung: Lauchheim Stadtmitt - Schule Kommune: Stadt Lauchheim Netzategorie: Haupttroute Straße: Gartenstraße DTV: k.A. Baulast: Kommune Schutzgebiet: Wasserschutzgebiet	Verbindung: Lauchheim - Schule Kommune: Stadt Lauchheim Netzategorie: Haupttroute DTV: 4337 Kfz / 24h Baulast: Land / Kommune Schutzgebiet: Wasserschutzgebiet	Maßnahmentyp: Knotenpunkt für Fußverkehr optimieren Straße: Hauptstraße / Bahnhofstraße. Schulverbindung: Ja Anbindung ÖPNV: Ja Musterlösung: -
Lage: 	Lage:  	
Situation: Tempo-30-Zone. Der einseitige Gehweg entlang der Sch... Elternaxis ein erhebliches Gefahrenpotenzial für den Fuß...	Situation: Es existiert in diesem Bereich keine sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Die Verkehrsmengen betragen 4337 Kfz/24h.	
Beschreibung: Anordnung einer Einbahnstraßenregelung. Die Fahrtricht... Einbahnstraße nicht mehr ermöglicht werden.	Beschreibung: Optimierung des Knotenpunktes, um eine sichere und direkte Verbindungen zw. Schule und der Bahnhofstr. zu schaffen. Eine bauliche Anpassung (Reduzierung) der Kurvenradien des Kfz-Verkehrs ist zu prüfen, sodass die Aufstellbereiche an der Querungsstelle vergrößert und die zu querende Distanz verringert wird.	
Fotos: 	Fotos:  	
Priorität: A Kostenrahmen: < 5.000 €	Priorität: A Kostenrahmen: Komplex Kosten-Nutzen-Verhältnis:	
Begründung: Es herrscht ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen besond... schmal. Haltende Kfz schränken die Sichtverhältnisse der... Konflikten. Der Parkplatz für Menschen mit Behinderung...	Begründung: Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es ist mit einem erhöhten Schulverkehrsaufkommen zu rechnen.	
Sonstiges: Alternativ wird eine temporäre Sperrung der Einfahrt im... empfohlen, um auf das Gefahrenpotenzial hinzuweisen. Unterrichts und zu Schulschluss angedacht werden.	Sonstiges: -	
Maßnahme Nr. LAU202	Fußverkehrskonzept Stadt Lauchheim	10/2023

Radverkehrskonzept

RV-K Planungsgesellschaft	Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim	Maßnahme LAU103
Verbindung: Lauchheim - Hülen Kommune 1: Stadt Lauchheim Kommune 2: - Netzategorie: Radhauptverbindung Straße: Kapfenburger Straße DTV: 4337 Kfz/24h Baulast: Land Schutzgebiet: Wasser-, Landschaftsschutzgebiet	Verbindung: Lauchheim - Hülen Kommune 1: Stadt Lauchheim Kommune 2: - Netzategorie: Radhauptverbindung Straße: Kapfenburger Straße DTV: 4337 Kfz/24h Baulast: Land Schutzgebiet: Wasser-, Landschaftsschutzgebiet	Maßnahmentyp: Radweg neu bauen Länge: ca. 560 Meter Schulverbindung: Ja, mit geringem Bedarf Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf Musterlösung: NRW_03_BW / NRW_01_BW
Lage: 	Lage: 	
Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zul. Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Die Unterführung der Bahnlinie stellt ein besonders hohes Konfliktpotenzial dar.	Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zul. Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Die Unterführung der Bahnlinie stellt ein besonders hohes Konfliktpotenzial dar.	
Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Unterführung Bahn) und Ende (Alte Steige) des Radweges.	Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Unterführung Bahn) und Ende (Alte Steige) des Radweges.	
Fotos:  	Fotos:  	
Priorität: A Kostenrahmen: 780.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut	Priorität: A Kostenrahmen: 780.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut	
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrslastung nicht für den Radverkehr geeignet.	Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrslastung nicht für den Radverkehr geeignet.	
Sonstiges: Die Berechnung des Kostenrahmens berücksichtigt aufgrund der Komplexität der baulichen Maßnahmen im Bereich der Bahnunterführung ausschließlich die Kosten für den Bau des Radweges und der Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe der Alten Steige. Eine bauliche Ausweitung der Fahrbahn im Bereich der Unterführung ist zu prüfen. Als kurzfristige Maßnahme soll die Markierung von einseitigen Schutzstreifen für den bergauf-fahrenden Radverkehr geprüft werden.	Sonstiges: Die Berechnung des Kostenrahmens berücksichtigt aufgrund der Komplexität der baulichen Maßnahmen im Bereich der Bahnunterführung ausschließlich die Kosten für den Bau des Radweges und der Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe der Alten Steige. Eine bauliche Ausweitung der Fahrbahn im Bereich der Unterführung ist zu prüfen. Als kurzfristige Maßnahme soll die Markierung von einseitigen Schutzstreifen für den bergauf-fahrenden Radverkehr geprüft werden.	
Maßnahme Nr. LAU103	Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim	10/2023

RV-K Planungsgesellschaft	Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim	Maßnahme LAU001
Verbindung: Lauchheim - Hülen Kommune 1: Stadt Lauchheim Kommune 2: - Netzategorie: Radhauptverbindung Straße: Kapfenburger Straße DTV: 4337 Kfz/24h Baulast: Land Schutzgebiet: Wasser-, Landschaftsschutzgebiet	Verbindung: Lauchheim - Hülen Kommune 1: Stadt Lauchheim Kommune 2: - Netzategorie: Radhauptverbindung Straße: Kapfenburger Straße DTV: 4337 Kfz/24h Baulast: Land Schutzgebiet: Wasser-, Landschaftsschutzgebiet	Maßnahmentyp: Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen Straße: Härtsfeldstraße Schulverbindung: Ja Bike & Ride-Verb.: Ja, mit geringem Bedarf Musterlösung: UFR_17 / QHA_03
Lage: 	Lage: 	
Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zul. Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Die Unterführung der Bahnlinie stellt ein besonders hohes Konfliktpotenzial dar.	Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zul. Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Die Unterführung der Bahnlinie stellt ein besonders hohes Konfliktpotenzial dar.	
Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Unterführung Bahn) und Ende (Alte Steige) des Radweges.	Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Unterführung Bahn) und Ende (Alte Steige) des Radweges.	
Fotos:  	Fotos:  	
Priorität: A Kostenrahmen: 67.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut	Priorität: A Kostenrahmen: 67.000 € Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut	
Begründung: Fuß- und Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den... n. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt	Begründung: Fuß- und Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den... n. Die Ortseingangswirkung wird durch bauliche Übergänge verstärkt	
Sonstiges: -	Sonstiges: -	
Maßnahme Nr. LAU001	Schulwegeplan / Fuß- und Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim	10/2023

- **Fachliche Priorisierung** für alle Punkt- und Streckenmaßnahmen
- Priorisierung von A-D
- Faktoren, die in die Priorisierung einfließen:

1. Netzbedeutung

1. Netzkategorie
2. Sch
3. B+R
4. Potenzialabschätzung

2. Verkehrssicherheit

3. Fahrkomfort
4. Direktheit
5. Ergebnisse Online-Beteiligung

Priorisierung gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor!



Priorität:	A	Kostenrahmen:	780.000 €	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Gut
Begründung:	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.				
Sonstiges:	Die Berechnung des Kostenrahmen berücksichtigt aufgrund der Komplexität der baulichen Maßnahmen im Bereich der Bahnunterführung ausschließlich die Kosten für den Bau des Radweges und der Einrichtung einer Querungshilfe auf Höhe der Alten Steige. Eine bauliche Ausweitung der Fahrbahn im Bereich der Unerführung ist zu prüfen. Als kurzfristige Maßnahme soll die Markierung von einseitigen Schutzstreifen für den bergauf-fahrenden Radverkehr geprüft werden.				
Maßnahme	LAU103	Radverkehrskonzept Stadt Lauchheim		10/2023	

Einladung zur Bürgerwerkstatt am 26. September 2023

- Ca. 40 Teilnehmende
- Präsentation des aktuellen Arbeitsstandes zum Fuß- und Radverkehrskonzept
- Bekleben der Maßnahmendatenblätter
- Dialog und Diskussion mit Teilnehmenden
- Aufnahme von weiteren Hinweisen, Anregungen und Wünschen

Quelle: Stadt Lauchheim, 28.9.23, online



Quelle: Schwäbische Post, 5.10.23, online

Es handelt sich um **Bruttokosten inkl. Planungskosten** und sonstige absehbare Kosten wie Durchlässe, Querungshilfen etc.

Radverkehrskonzept

Baulastträger	Kosten
Bund	685.000 €
Land	1.927.000 €
Ostalbkreis	- €
Stadt Lauchheim	270.000 €
Gesamt	2.882.000 €

Fußverkehrskonzept

Baulastträger	Kosten
Bund	- €
Land	200.000 €
Ostalbkreis	191.000 €
Stadt Lauchheim	92.000 €
Gesamt	483.000 €

- Abzüglich Förderung bis zu **75 %**
- Förderung teilweise **bis zu 90 %** der förderfähigen Kosten
- Breite Förderkulisse: *Sonderprogramm Stadt & Land / Förderinitiative Fußverkehr*

Online-basierte Darstellung der Netz- und Maßnahmenplanung



Legende - Radverkehrskonzept

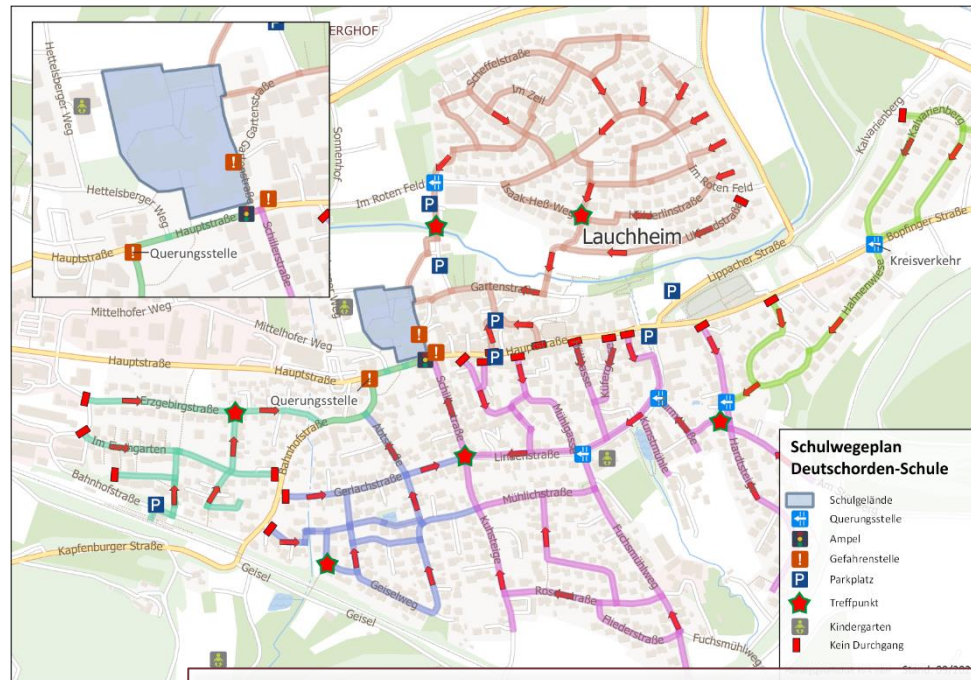
- Maßnahmen**
 - Punktuellen Maßnahmen**
 - Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren
 - Bordstein absenken
 - Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen
 - Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren
 - Ausfahrt/Einmündung sichern
 - Querungshilfe anlegen
 - Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
 - VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
 - VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben
 - Sonstiges
- Maßnahmen**
 - Brücke / Unterführung
 - Benutzungspflicht Radweg aufheben
 - Freigabe Einbahnstraße

Fußverkehrskonzept
www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Fussverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

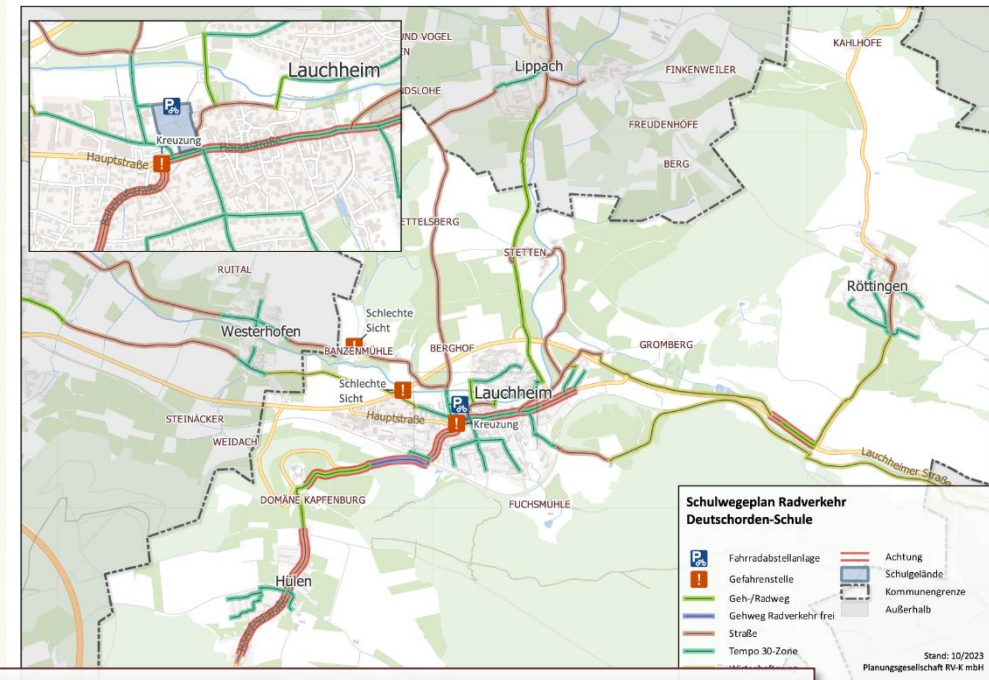
Radverkehrskonzept
www.rv-k.de/Ostalbkreis/Lauchheim/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Dokumentation des unmittelbaren Schulumfeldes

Fußverkehr



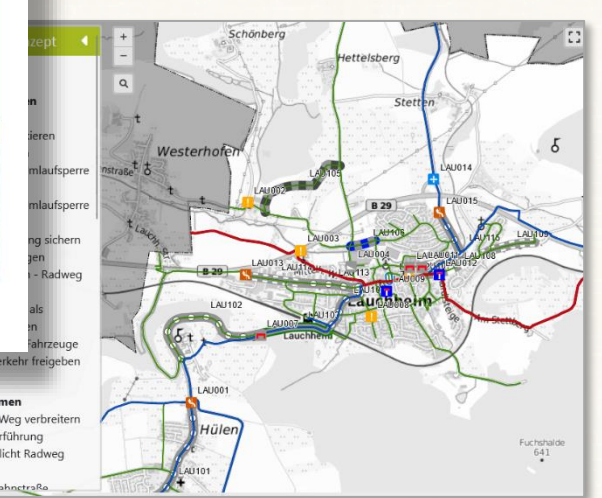
Radverkehr



Maßnahmenempfehlungen und Verbesserungsvorschläge in Konzepten

Ergebnisse

- Netz- und Maßnahmenpaket
- Abschlussbericht und Teilbericht Abstellanlagen
- Schulwegepläne
- Web GIS



3

Ausblick

Abschluss der Konzepte

und

Auftakt zur Umsetzung



Erneute öffentliche Beteiligung im Zuge des Kreiskonzeptes:

2. Online-Beteiligung

- Bewertung des ersten, abgestimmten Konzeptentwurfes



Kommentieren



„Daumen hoch“



„Daumen runter“

- Beginn: voraussichtlich Ende Dezember
- Laufzeit 1 Monat

www.Radforum-Ostalbkreis.de



DETAILS FOTOS 2 KOMMENTARE 3 21 2

Von: m 16. Oktober 2022, 12:34

Den Bordstein auf der Westseite der Industriestraße tiefer abzusenken ist ein Leichtes und würde den Radfahrenden in Richtung Westen (Innenstadt) eine schnellere und insbesondere gefahrenlosere Querung dieser äußerst gefahrenträchtigen Stelle bringen.

Von: m 15. Oktober 2022, 8:03

Ich überquere diesen Knotenpunkt regelmäßig mit meinem Fahrrad und würde es als die gefährlichste Stelle bewerten zwischen Gau-Odernheim und Alzey. Viele Fahrzeugführer scheren sich nicht um die vorgeschriebenen 30 km/h oder den auf die Straße gemalten, verblassten Hinweis auf kreuzende Radfahrer. Ich habe schon mit einigen Bekannten/Freunden gesprochen, denen dieser Hinweis noch nicht aufgefallen ist. Hier muss eine auffallende, eindeutige Regelung her, die den Radfahrer schützt.

Von: m 6. Oktober 2022, 19:08

Die Verdeutlichung der Vorfahrtsituation ändert nichts daran, dass es sich für Radfahrer um eine gefährliche Übergangsstelle handelt.

Beispiels Alzey-Worms

Vielen Dank!



Planungsgesellschaft RV-K mbH
M.Sc. Marco von der Heyden

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt
Tel.: 069 – 904 342 - 13
E-Mail: m.vonderheyden@rv-k.de
Homepage: www.rv-k.de