

Gemeinde Königsbronn

Radverkehrskonzept

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

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Königsbronn
Herwartstraße 2
89551 Königsbronn

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
info@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Vanessa Platz, M.Sc.

Aalen, 21.11.2018

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Ziele der Radverkehrskonzeption	1
1.3	Grundlagen der Bearbeitung	2
2	ANALYSE	4
2.1	Ausgangssituation zum Radverkehr in Königsbronn	4
2.2	Analyse des Radverkehrsangebotes in Königsbronn	5
2.2.1	Vor-Ort-Befahrung	5
2.2.2	Unfallanalyse	6
3	NETZKONZEPTION	7
3.1	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	7
3.1.1	Wunschliniennetz des Radverkehrs	7
3.1.2	Prüfnetz des Radverkehrs	8
4	MÄNGELANALYSE	9
5	MASSNAHMENKONZEPTION	10
5.1	Maßnahmen	10
5.2	Aufwand der Maßnahmen	10
5.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	11
5.4	Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs	14
6	ZUSAMMENFASSUNG	15

1 AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Königsbronn hat die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung des Radverkehrs ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu entwickeln. Hierzu sollen bestehende Mängel im geplanten Netz analysiert und Maßnahmen zur Behebung dieser erarbeitet werden.

Das Radverkehrskonzept bildet damit den Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Gemeinde Königsbronn.

1.2 Ziele der Radverkehrskonzeption

- Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Gemeinde für die nächsten acht bis zehn Jahre
- Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr durch die schrittweise Umsetzung von
 - Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren und Problemstellen (vgl. Maßnahmenkataster)
 - Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes jeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten
- Förderung des Radverkehrs als
 - stadt- und sozialverträgliche,
 - klimafreundliche,
 - umweltfreundliche und
 - gesundheitsfördernde Form der Mobilität.

1.3 Grundlagen der Bearbeitung

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 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 sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- ALRUTZ, D./BOHLE, W./BUSEK, S. 2015: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 261, Bergisch Gladbach.
- ALRUTZ, D. et al. 2015: sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin.
- 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.

Radverkehrskonzept

- SVK, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Projektabschlussbericht. Aachen, München 2014.

2 ANALYSE

2.1 Ausgangssituation zum Radverkehr in Königsbronn

In Königsbronn und Umgebung laden attraktive Freizeitziele, reizvolle Täler und hügelige Waldlandschaften zu kulturellen und sportlichen Freizeitunternehmungen ein. Der Brenztal-Radweg nimmt als attraktiver Radwanderweg seinen Ursprung in der Gemeinde. Er ist dort identisch mit dem Hohenlohe-Ostalb-Radweg – einer von 19 Landesradfernwegen. Darüber hinaus ist Königsbronn als Bahnhofstempel im Zuge der Brenztalbahn Ausgangspunkt für Pendler und für Tagesausflüge mit dem Fahrrad. Ziele wie der Itzelberger See sind hierbei sehr beliebt.

Die Größe und Struktur Königsbronns bietet aufgrund oftmals geringer Distanzen zwischen den Quellen (Wohnen) und Zielen wie Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit das Potential, die Attraktivität auch für den Alltags-Radverkehr zu erhöhen. Alle Ortsteile liegen ausgehend vom Bahnhof Königsbronn in einer Entfernung von maximal 5.000 m. Auch die Entfernungen zu Zielen in Nachbarkommunen, wie etwa Heidenheim oder Oberkochen, sind mit dem Fahrrad gut zu bewältigen. Zudem schränken die topografischen Gegebenheiten die Nutzung des Fahrrads unter Betracht der e-Mobilität nicht mehr so stark ein, wie in vergangenen Zeiten.

Die Radverkehrsinfrastruktur in Königsbronn ist ausbaufähig. Eine Radverkehrerschließung der Ortsteile untereinander ist bislang noch unvollständig. Zudem fehlt es insbesondere entlang der innerörtlich geführten B 19 an einem attraktiven Angebot für den Radverkehr.

Die Bahnstrecke, die B 19 und die Brenz weisen Trennwirkungen für den Fuß- und Radverkehr auf. Die vorhandenen Unter- und Überführungen genügen oft nicht mehr den heutigen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Eine direkte Anbindung über die Brenz fehlt für den Fuß- und Radverkehr entlang der Bahngleise völlig. Auch die Sicherung der Auf- und Ausleitung des Radverkehrs auf/von Radwege/n fehlt teilweise völlig oder entspricht nicht dem aktuellen Standard. An bedeutenden Zielen des Radverkehrs, wie beispielsweise dem Itzelberger See, erfüllen die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten nicht mehr die gestiegenen

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Kapazität, der Sicherheit, des Komforts und des Witterungsschutzes.

2.2 Analyse des Radverkehrsangebotes in Königsbronn

Die Analyse des Radverkehrsangebotes erfolgte durch eine intensive Beradlung vor Ort sowie der Analyse des Unfallgeschehens.

2.2.1 Vor-Ort-Befahrung

Zur Erstellung des Radverkehrskonzepts war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Zur Mängelerfassung wurden daher alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren. Die Erfassung erfolgte per Tablet. Mithilfe einer speziell entwickelten App wurden Strecken und Knoten im Netz auf Mängel hin analysiert. Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst:

- Streckenmängel
 - (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
 - untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
 - unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
 - schlechter Belag bzw. Oberfläche
 - gefährliches Gefälle
 - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Punktuelle Mängel
 - fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
 - eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
 - kritische Engstelle
 - Barriere
 - mangelhafte Markierung bzw. fehlende/ fehlerhafte StVO-Beschilderung
 - fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
 - fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellmöglichkeit

- Mängel am Knotenpunkt
 - ungenügende Verkehrssicherheit
 - umwegige bzw. unkomfortable Führung
 - unklare Radverkehrsführung

Zusätzlich wurde jeder erfasste Mangel fotodokumentiert.

Im Rahmen der Befahrung wurden alternative Routen überprüft und gegeneinander abgewogen. Gleichzeitig wurden kleinräumige Netzänderungen vorgenommen, wenn vorgesehene Verbindungen vor Ort nicht befahrbar waren bzw. andere Verbindungen eine geeignetere Führung des Radverkehrs ermöglichen.

2.2.2 Unfallanalyse

Anhand von der Polizei geführter Tabellen von 2012 bis Mai 2017 konnten Unfälle nachverfolgt und lokalisiert werden.

Der schwerwiegendste Unfall mit Todesfolge ereignete sich 2013 zwischen Heidenheim und Zang durch die Missachtung der Vorfahrt durch den Radfahrer (Querungshilfe war bereits vorhanden). Ein weiterer Unfall mit Todesfolge ereignete sich 2012 während des Seefestes. Dort stürzte ein Radfahrer, vermutlich weil er vor einer beleuchteten Bake abbremsen wollte und sich das Fahrrad überschlug.

Weitere schwerwiegende Unfälle mit Schwerverletzten haben sich insbesondere im Bereich der Aalener Straße/ Heidenheimer Straße (B 19) ergeben, da beim Einbiegen oder Einfahren von Kfz-Fahrzeugführern häufiger kreuzende Radverkehre übersehen wurden. Auf der B 19 innerorts wird der Radverkehr im Bestand ungeschützt im Mischverkehr auf der Fahrbahn (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) geführt.

3 NETZKONZEPTION

3.1 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

An das Radverkehrsnetz der Gemeinde Königsbronn (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 und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Stadt und in den Teilorten ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Für Königsbronn wurden folgende Quellen und Ziele als relevant erachtet:

- Wohnstandorte,
- Ortsteile,
- Freizeiteinrichtungen,
- Bildungseinrichtungen und
- Arbeitsplatzschwerpunkte.

3.1.1 Wunschliniennetz des Radverkehrs

PLAN 1 Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das *Wunschliniennetz* alle gemeindeweit relevanten Verbindungen als Luftlinie (vgl. Plan 1) und stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar.

3.1.2 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 Prüfnetz wurde mit der Gemeinde Königsbronn abgestimmt. So wurde dieses Netz ergänzt und weiter konkretisiert. Es diente als Befahrungsgrundlage. Im Zuge der Befahrung haben sich einzelne Anpassungen ergeben, aus denen das *Radverkehrsnetz* entstanden ist.

3.1.3 Radverkehrsnetz

PLAN 2 Das Radverkehrsnetz (vgl. Plan 2) von Königsbronn wird wie folgt untergliedert:

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- Freizeitnetz

Das *Hauptnetz 1. Ordnung* enthält alle überregional bedeutenden Radfernwege sowie die Bestandteile des landesweiten RadNETZes.

Im *Hauptnetz 2. Ordnung* sind wichtige Anbindungen an die Teilorte sowie die wichtigsten Quell-Ziel-Verbindungen enthalten. Dabei sollen die genannten Anforderungen, insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit, erfüllt werden. Weiterhin werden eine möglichst direkte Führung und ein hoher Fahrkomfort angestrebt.

Die Hauptrouten werden durch das *Ergänzungsnetz*, also die Anbindung an untergeordnete Ziele, verdichtet. Das *Freizeitnetz* enthält darüber hinaus ergänzende Routen, die überwiegend für den Freizeitradverkehr von Relevanz sind. Dabei werden insbesondere Straßen und Wege in Betracht gezogen, die ein geringes Verkehrsaufkommen und niedrige Kfz-Fahrgeschwindigkeiten aufweisen.

4 MÄNGELANALYSE

Nach der Befahrung aller Strecken wurden die erfassten Mängel kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Diese Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Königsbronn können in GIS-basierten Anwendungen verwendet werden.

PLAN 3 Folgende Mängelkategorien werden unterschieden und sind entsprechend ihrer Farbgebung auf den Plänen (vgl. Plan 3) bzw. in den Maßnahmenkatastern wiederzufinden:

Mängelkategorie
besondere Gefahrenstelle
fehlende/unzureichende Furtmarkierung
unzureichende Sichtverhältnisse
Netzlücke - Baumaßnahme
Netzlücke - Markierungsmaßnahme
Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand
Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
Oberflächenmangel
umwegige/unkomfortable Führung
unzureichende Breite
Ausstattungsdefizit

Insgesamt wurden für 75 Mängel erfasst.

5 MASSNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmen

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse für das zu realisierende Netz. Insgesamt wurden 75 Maßnahmen hieraus abgeleitet.

Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Darin enthalten sind:

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Mängelkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung (bei Streckenmängeln mit Längenangabe),
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,
- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe (Musterlösungen RadNETZ BW) und
- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Ebenso wie die Daten der Erfassung können alle Maßnahmen (strecken- oder punktbezogen) in GIS-basierten Programmen angewendet werden.

5.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender

Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten basieren aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dienen als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können.

Eine Differenzierung der Kosten der Baulastträger entsprechend der Kategorie der Maßnahmen ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Bund	Kreis	Königsbronn	übergreifend	Summe
Sofortmaßnahme	0 €	1.500 €	88.000 €	0 €	89.500 €
Ausstattungs-mangel	0 €	35.000 €	56.000 €	11.200 €	102.200 €
Netzlücke: Baumaßnahme	17.000 €	2.439.000 €	222.000 €	39.000 €	2.717.000 €
Netzlücke: Markierungsmaßnahme	37.000 €	40.000 €	37.000 €	0 €	114.000 €
Querungsdefizit	30.000 €	3.000 €	85.000 €	25.300 €	143.300 €
Oberflächenmangel	0 €	0 €	131.000 €	0 €	131.000 €
umwegige/ unkomfortable Führung	0 €	0 €	13.000 €	0 €	13.000 €
unzureichende Breite	237.000 €	0 €	0 €	20.000 €	257.000 €
Summe	321.000 €	2.518.500 €	632.000 €	95.500 €	3.567.000 €

5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

ANL. 1 Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen (vgl. Anlage 1):

- Netzbedeutung/Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt.

Netzbedeutung / Potenzial

Dieses Kriterium schließt die Netzbedeutung, auf dem die Maßnahme umgesetzt werden soll, mit ein (Hauptnetz 1. und 2. Ordnung, Ergänzungsnetz oder Freizeitnetz). Eine Maßnahme kann nach diesem Kriterium zwischen 0 (keine Dringlichkeitsstufe) bis 3 (höchste Dringlichkeitsstufe) Punkte erreichen.

Verkehrssicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgte hinsichtlich der *zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke* in Verbindung mit der bestehenden Radverkehrsführung. Diese Elemente sind miteinander gekoppelt zu betrachten. Die Auswahl geeigneter Klassen erfolgte in Anlehnung an die Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010.

Die höchste Dringlichkeit einer Maßnahme wird auf Basis der Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten mit 2 Punkten, die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage (z. B. kritische Sichtverhältnisse) vor Ort festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

Ausbauqualität

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/ oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der *Ausbauqualität* berücksichtigt.

Die höchste Dringlichkeit besteht bei einem *Neubau*. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr. Bei *Belagsanierungen* existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem *Radwegeausbau* besteht ebenfalls bereits ein Angebot für den Radverkehr, die Maße entsprechen jedoch nicht den ERA-Standards. Dessen Dringlichkeit wird als nachrangig bewertet. Für dieses Kriterium werden insgesamt maximal 2 Punkte vergeben.

Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme insgesamt maximal acht Punkte vergeben werden. Dies betrifft Maßnahmen der folgenden Mängelkategorien:

- Ausstattungsmangel,
- Netzlücke,
- Querungsdefizit,
- Oberflächenmangel,
- umwegige/unkomfortable Führung und
- unzureichende Breite.

Entsprechend der erreichten Punktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- niedrige Dringlichkeit (1-3 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4-5 Punkte)
- hohe Dringlichkeit (6-8 Punkte)

Die übrigen Mängelkategorien werden als *Sofortmaßnahmen* eingestuft und daher von der Priorisierung ausgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kostenumfang umsetzbar sind:

- unzureichende Sichtverhältnisse,
- besondere Gefahrenstelle und
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung.

In der Maßnahmenkonzeption sind enthalten:

- 22 *Sofortmaßnahmen*
- 12 Maßnahmen mit *hoher Priorität*
- 16 Maßnahmen mit *mittlerer Dringlichkeit*
- 25 Maßnahmen mit *niedriger Dringlichkeit*

Entsprechend der Dringlichkeit wird eine Umsetzung der Maßnahmen empfohlen. Maßnahmen, die schnell und mit geringem Kostenaufwand bzw. im Zusammenhang

mit anstehenden Aufgaben zeitnah umsetzbar sind, können auch bei niedriger Dringlichkeit vorgezogen werden.

Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter/ gemeindlicher Belange angepasst werden.

5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs

Die nachfolgend gelisteten Ergänzungsmaßnahmen können zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation in Königsbronn führen und werden aus diesem Grund zur Prüfung vorgeschlagen:

- Anlage weiterer bedarfsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten, die den spezifischen Ansprüchen der Nutzer entsprechen
- Einrichtung von Servicepunkten und Raststationen
- Einführung der Fahrradmitnahme in Bussen außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten
- Fahrrad-Codierung zur Diebstahlsicherung
- aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von Presseveröffentlichungen zur Erhöhung des Bewusstseins für den Radverkehr
- Fahrradaktionstage sowohl für Einheimische als auch für Touristen
- Mitgliedschaft der Gemeinde in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW e.V.)

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Königsbronn besitzt aufgrund der reizvollen Landschaften und attraktiver Sehenswürdigkeiten sowie der Lage am Brenztal-Radweg bzw. dem Hohenlohe-Ostalb-Radweg eine große Bedeutung für den touristischen Fahrradverkehr.

Der Alltagsverkehr kann bei der Schaffung eines Angebots einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur aufgrund der geringen Distanzen zwischen Quellen und Zielen – insbesondere bei der Anbindung der Ortsteile – an Bedeutung gewinnen. In Anbetracht neuer Entwicklungen wie der e-Mobilität stellt auch eine anspruchsvolle Topografie kein Hindernis mehr dar.

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Königsbronn ist verbesserungswürdig. Im gesamten Gemeindegebiet fehlen Angebote für den Radverkehr. Insbesondere die Radverkehrsführung auf der innerörtlichen B 19 sowie die Anbindung der Ortsteile sind ausbaufähig.

Punktuelle Mängel ergeben sich durch die Trennwirkungen der B 19, der Bahnstrecke und der Brenz. Die vorhandenen Unter- und Überführungen genügen oft nicht mehr den heutigen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Eine direkte Anbindung über die Brenz entlang der Bahngleise fehlt für den Fuß- und Radverkehr völlig. Auch die Sicherung zur Auf- und Ausleitung des Radverkehrs auf/von Radwegen entspricht häufig nicht dem aktuellen Standard. An bedeutenden Zielen des Radverkehrs, wie beispielsweise dem Itzelberger See, erfüllen die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten nicht mehr die gestiegenen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Kapazität, der Sicherheit, des Komforts und des Witterungsschutzes.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden 75 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung wird zwischen dem Hauptnetz 1. Ordnung (RadNETZ Baden-Württemberg und überregionale Landesradfernwege) und 2. Ordnung (Anbindung an die Teilorte und wichtige Quell-Ziel-Verbindungen), dem Ergänzungsnetz sowie dem Freizeitnetz unterschieden.

Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. der Entfernung von Absperrpfosten, Ersatz oder Ergänzung von Verkehrszeichen) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung der städtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Für die weitere Bearbeitung wird empfohlen, Sofortmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen sowie ein Realisierungskonzept für die verbleibenden Maßnahmen zu entwickeln.

Neben den im Kataster aufgeführten Maßnahmen zur Infrastruktur können ergänzende Maßnahmen den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen, das Potenzial des Radverkehrs sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr zu nutzen.

Aufgestellt: Aalen, November 2018

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i.V.

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter