



Radwegekonzept für das Alltagsnetz
in Radolfzell
(RAD06)
- Teil 2 Maßnahmenkatalog -

Projektleitung: Dr. techn. Jürgen Karajan
Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Andreas Christ
Elke Müller B. Eng.
Kai Schwägerl

Im Auftrag der Stadtverwaltung Radolfzell

Juli 2018



Radwegekonzept für das Alltagsnetz in Radolfzell

- Teil 2 Maßnahmenkatalog -

INHALT

| | |
|---|-----------|
| 1 Darstellung der Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung | 1 |
| 2 Kurzfristige umzusetzende Maßnahmen | 2 |
| 2.1 Einrichtung Schutzstreifen in Bereichen mit ausreichend breiten Fahrbahnquerschnitten | 2 |
| 2.2 Markierung an Einmündungen | 5 |
| 2.3 Anpassung Beschilderung nach StVO | 5 |
| 2.4 Radwegweisung | 7 |
| 2.5 Rechtliche Abklärung der Befahrung von Privatstraßen | 8 |
| 3 Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen | 8 |
| 3.1 Schaffung einer Überquerungsstelle in der Böhringer Straße | 8 |
| 3.2 Radverkehrsführung durch die Kreisfahrbahn an den innerstädtischen Kreisverkehren | 9 |
| 3.3 Radabstellanlagen | 10 |
| 3.4 Fahrradschleusen im Bereich der signalisierten Knotenpunkte | 11 |
| 4 Langfristig umzusetzende Maßnahmen | 12 |
| 4.1 Einheitliche Führung der Radfahrer | 12 |
| 4.2 Einrichtung Radfahr- / Schutzstreifen im Zuge der nächsten Instandsetzungsmaßnahme | 12 |
| 4.3 Optimierung Radverkehrsführung am Kreisverkehr Böhringer / Zeppelin- / Hörstraße (BEZ-Kreisel) | 12 |



ABBILDUNGEN

| | | |
|--------------|--|----|
| Abbildung 1 | Fahrbahnquerschnitt mit Schutzstreifen und Mitteltrennung der Fahrbahn | 3 |
| Abbildung 2 | Beispiel Fahrbahnquerschnitt mit Schutzstreifen ohne Mitteltrennung der Fahrbahn..... | 4 |
| Abbildung 3 | Fehlende Radverkehrsführung in der Hörstraße | 5 |
| Abbildung 4 | Verkehrszeichen Z 357 "Sackgasse" in der Waldstraße | 6 |
| Abbildung 5 | Richtungsbezogene Radverkehrsführung am BEZ-Kreisel | 7 |
| Abbildung 6 | Radwegweiser in Radolfzell..... | 8 |
| Abbildung 7 | Beispiel für eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform | 9 |
| Abbildung 8 | Kreisverkehrszu- und ausfahrt mit Radwegen | 9 |
| Abbildung 9 | Angeschlossene Räder am Bahnhof Böhringen..... | 11 |
| Abbildung 10 | Musterlösung Führung an Kreisverkehren (Fahrbahn) innerorts | 13 |

ANLAGEN

- Anlage 1: Zustandsplan der Radwegeführung in der Kernstadt Radolfzell
- Anlage 2: Maßnahmenplan für kurzfristig umzusetzende Maßnahmen

Hinweis zum Urheberrecht:

Text, Lösungswege und Verfahren dieser Unterlagen sind urheberrechtlich geschützt. Ausschließlich der Auftraggeber ist befugt, diese für die Zwecke des vorliegenden Projekts zu nutzen. Eine Nutzung durch Dritte bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Erstellers.



Radwegekonzept für das Alltagsnetz in Radolfzell

- Teil 2 Maßnahmenkatalog -

1 Darstellung der Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung

Im Folgenden sind die Einzelmaßnahmen dargestellt, die zur Optimierung des erarbeiteten Radwegenetzes der Stadt Radolfzell entsprechend ihrer möglichen Realisierung umgesetzt werden können, unterteilt in:

- Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen (1 - 2 Jahre)
- Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen (3 - 5 Jahre)
- Langfristig umzusetzende Maßnahmen (< 5 Jahre)

Um zeitnahe Verbesserungen der Radverkehrsführung in Radolfzell zu erhalten liegt der Fokus dieser Konzeption auf kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen. Im Zuge einer langfristigen Planung sollten Bereiche für die eine kurzfristige Maßnahme empfohlen wird, bei langfristigen Straßenplanungen trotzdem mit berücksichtigt werden.

Für die bereits in Planung befindlichen Baumaßnahmen in der Konstanzer Straße, der Mettnaustraße und der Ortsmitte von Böhringen werden keine weiteren Maßnahmen vorgeschlagen (siehe Maßnahme 9, Anlage 2). Es wird im Konzept davon ausgegangen, dass die Radwegeführung in den zu beplanenden Bereichen berücksichtigt wird.

Maßnahmen im Bereich der bereits beschriebenen wichtigsten Achsen in der Kernstadt sollen in dieser Stufe der Konzeption prioritär behandelt werden. Trotzdem werden im Folgenden auch Maßnahmen beschrieben, die über diesen Bereich hinausgehen.

Zur Darstellung der Qualität der Radverkehrsführung im Straßenraum wurde ein Zustandsplan für das Radwegenetz der Stadt Radolfzell erstellt und ist in der Anlage 1 abgebildet. Ein Maßnahmenplan für die kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen ist in Anlage 2 dargestellt.



Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen orientieren sich, sofern möglich an den Vorgaben der RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [1]), den Musterlösungen Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen [2]) und ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [3]).

2 Kurzfristige umzusetzende Maßnahmen

Wie im Konzept - Teil 1 Netzkonzeption - bereits aufgeführt, wird empfohlen im Zuge der Optimierung der Radverkehrsführung auf der Hauptradroute des Landes RadNETZ BW [5] und des Hauptnetzes der Stadt Radolfzell Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen einzurichten, sofern es die bestehenden Querschnitte ermöglichen.

Für Radfahrstreifen ist ein Fahrbahnquerschnitt von mindestens 10,20 m erforderlich. Die innerstädtischen Fahrbahnquerschnitte ermöglichen in der Regel keine Einrichtung von Radfahrstreifen ohne größere bauliche Anpassungen. Aus diesem Grund können Radfahrstreifen nicht im Zuge von kurzfristigen Maßnahmen eingerichtet werden. Die bestehenden Querschnitte sind ausreichend, um in einigen Bereichen Schutzstreifen einzurichten.

Anpassungen und Ergänzungen der bestehenden Beschilderung nach StVO und der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, bieten zusätzlich Potential, um kurzfristig Verbesserungen für den Radverkehr erzielen zu können.

2.1 Einrichtung Schutzstreifen in Bereichen mit ausreichend breiten Fahrbahnquerschnitten

Höristraße

Im Bereich der Höristraße zwischen den Knotenpunkten Böhringer / Zeppelin- / Höristraße (BEZ-Kreisel) und Höri- / Hegastraße ist eine Einrichtung von Schutzstreifen möglich. Dadurch kann der Radverkehr aus und in Richtung Norden gesichert und direkt in und aus dem BEZ-Kreisel geführt werden (siehe Maßnahme 2, Anlage 2).

Böhringer Straße

Im Bereich der Böhringer Straße zwischen den Knotenpunkten Böhringer / Friedhof- / Ratoldusstraße und Böhringer / Haselbrunnstraße ist eine Einrichtung von Schutzstreifen möglich. Die Längsparkstände auf der Fahrbahn entlang der Böhringer Straße entfallen im

Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme. Durch eine planerische Umgestaltung mit einer Neuaufteilung des Straßenquerschnitts könnten die Stellplätze langfristig wieder hergestellt werden.

Im Bereich der Böhringer Straße zwischen den Knotenpunkten Böhringer / Friedhof- / Ratoldusstraße und Böhringer / Bismarckstraße ist eine Einrichtung von Schutzstreifen möglich (siehe Maßnahme 4, Anlage 2). Die Gehwege sollen in diesem Bereich vollständig den Fußgängern zugeschlagen werden. Dadurch verbessert sich auch die Situation der Fußgänger und ermöglicht auf beiden Seiten der Fahrbahn ein komfortables Begegnen, beispielsweise von zwei Kinderwägen. In der Abbildung 1 ist ein entsprechender kennzeichnender Querschnitt konzeptionell dargestellt.

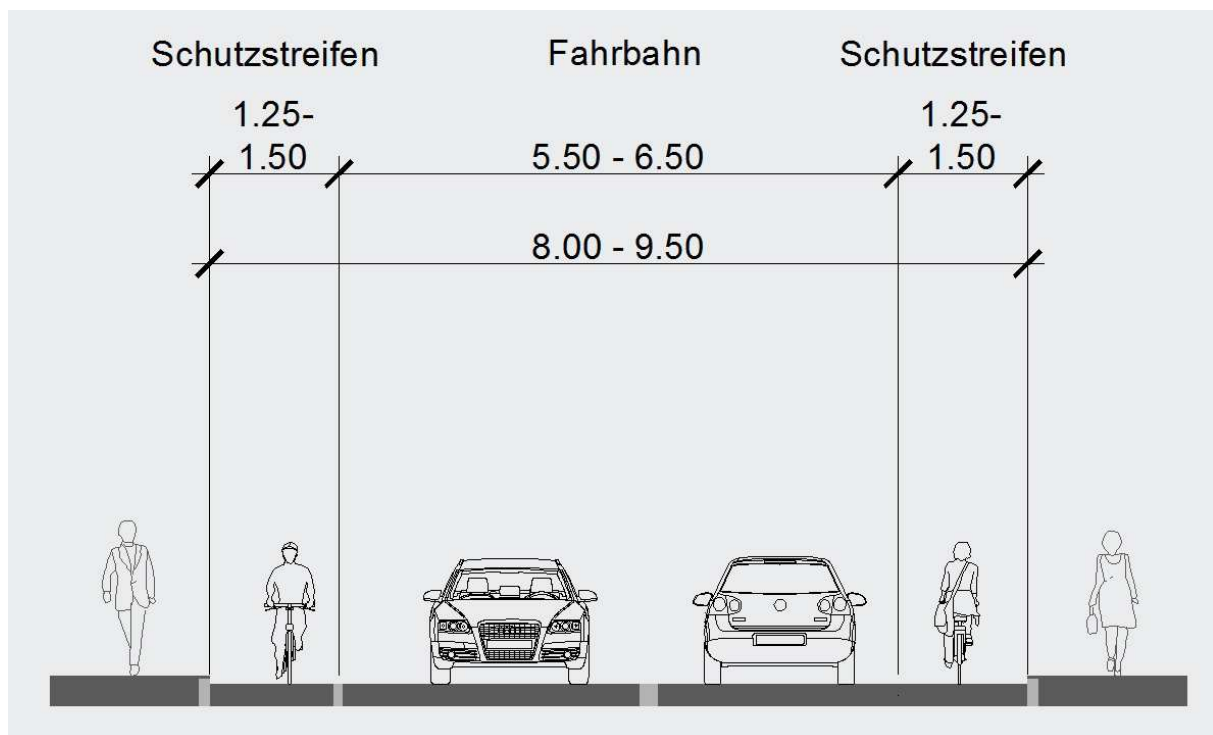


Abbildung 1 Fahrbahnquerschnitt mit Schutzstreifen und Mitteltrennung der Fahrbahn

Bismarckstraße

Im Bereich der Bismarckstraße auf der Route des Landes RadNETZ BW ist eine Einrichtung von Schutzstreifen nur mit Mindestmaß (1,25 m) möglich. Die Längsparkstände auf der Fahrbahn entlang Bismarckstraße entfallen im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme (siehe Maßnahme 5, Anlage 2).

Eine Skizze des möglichen Fahrbahnquerschnitts ist in Abbildung 2 dargestellt.

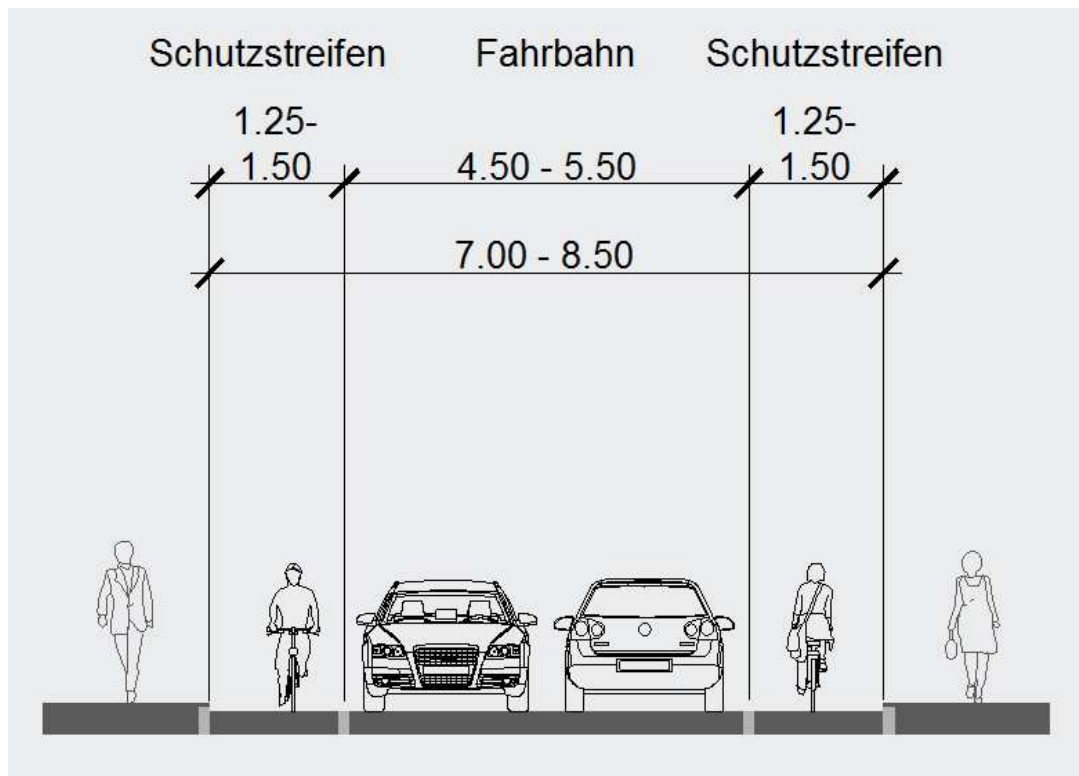


Abbildung 2 Beispiel Fahrbahnquerschnitt mit Schutzstreifen ohne Mitteltrennung der Fahrbahn

Konstanzer Straße

Im Bereich der Konstanzer Straße zwischen dem Knotenpunkt Konstanzer / Tegginger Straße und Konstanzer / Guttinger Straße in Richtung Norden auf der Route des Landes RadNETZ BW ist eine Einrichtung von Schutzstreifen möglich (siehe Maßnahme 7, Anlage 2). Der bestehende einseitig geführte Zweirichtungsradweg müsste entfallen. Für den Bereich im weiteren Verlauf der Konstanzer Straße in Richtung Süden ist aufgrund des engen Fahrbahnquerschnitts ein Umbau mit Neuplanung notwendig.

Im weiteren Verlauf der Konstanzer Straße auf dem Brückenbauwerk wird empfohlen, den Radweg in beiden Richtungen als gemischten Geh- und Radweg zu führen (siehe Maßnahme 8, Anlage 2).

Der bestehende Querschnitt des Brückenbauwerks lässt die Einrichtung von Schutzstreifen nicht zu. In den Straßenplanungen der Konstanzer Straße in Richtung Markelfingen ist die Einrichtung von Schutzstreifen berücksichtigt.

2.2 Markierung an Einmündungen

Es wird empfohlen die Radverkehrsführung im Zuge der übergeordneten Straße an Einmündungen als Furt zu markieren. Die Radwege sollen an die Fahrbahn herangeführt werden, um die Sicht auf den Radverkehr freizuhalten.

2.3 Anpassung Beschilderung nach StVO

Im Zuge der Maßnahmen soll die Beschilderung der Radwege nach StVO auf Vollständigkeit geprüft und entsprechend der bevorzugten baulichen bzw. markierungstechnischen Einrichtung beschildert werden. Hierfür wird eine Bestandsaufnahme mit Fokus der Radbeschilderung nach StVO empfohlen, die zeitnah erfolgen sollte (siehe Maßnahme 1, Anlage 2).

Erste fehlerhafte Einrichtungen konnten bereits während der Bestandsaufnahme des Radwegenetzes der Stadt Radolfzell aufgenommen werden. Beispielsweise die fehlende Beschilderung nach StVO mit Z 273 "Radweg" in Bereichen der Hörstraße in denen ein Radfahrstreifen zwischen Gehweg und Parkierenden markiert ist. Im Bereich vor dem Kindergarten in der Hörstraße ist derzeit keine Radführung vorgesehen.



Abbildung 3 Fehlende Radverkehrsführung in der Hörstraße

Für Radfahrende sollten durchlässige Sackgassen anstelle mit Z 357 ("Sackgasse") mit Z 357-50 ("für Radfahrer und Fußgänger durchlässige Sackgasse") ausgestattet werden.



Abbildung 4 Verkehrszeichen Z 357 "Sackgasse" in der Waldstraße

Um eine kurzfristige Verbesserung im Bereich des Knotenpunkts Böhringer / Zeppelin- / Hörstraße (BEZ-Kreisel) zu erzielen soll die Beschilderung nach StVO und die Wegweisung für den Radverkehr optimiert werden. Der Radverkehr kann durch Anpassung der Beschilderung und Markierung richtungsbezogen um den Kreisverkehr geführt werden (siehe Abbildung 5). Langfristig ist eine Verbesserung durch zusätzliche bauliche Maßnahmen anzustreben (siehe Maßnahme 2.1, Anlage 2 und Kap. 3.3.3).

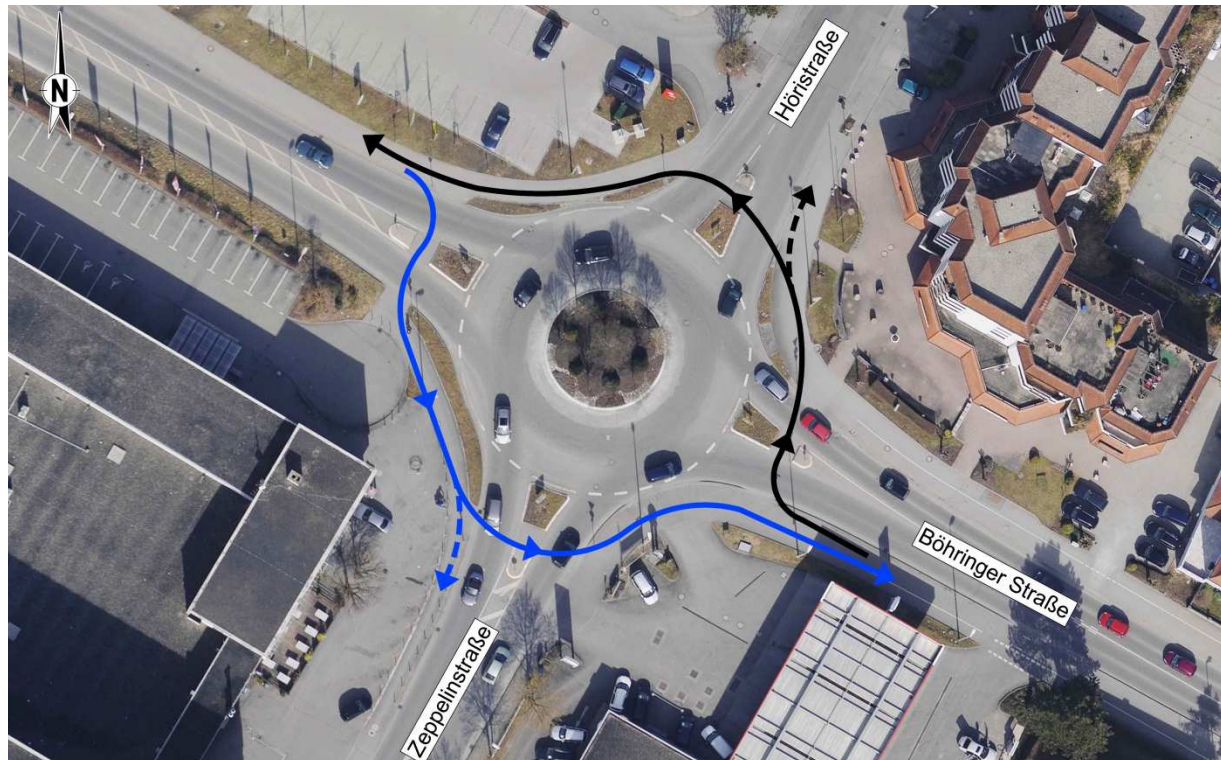


Abbildung 5 Richtungsbezogene Radverkehrsführung am BEZ-Kreisel

2.4 Radwegweisung

Die Einrichtung einer einheitlichen und durchgängigen wegweisenden Radbeschilderung ist entlang der erarbeiteten Haupt- und Ergänzungsrouten des Alltagsradwegenetzes in Radolfzell entsprechend der Empfehlungen nach dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) umzusetzen [4]. Die Änderungen der im Konzept vorgeschlagenen Routenführung sind zu berücksichtigen.

Ergänzungen und Anpassungen der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr sollen entsprechend der vorgestellten Maßnahmen erfolgen. Die Fortführung, Ergänzung, Unterhaltung und Aktualisierung bzw. Weiterführung (eventuell auch Einrichtungen neuer touristischer Routen) soll nach Bedarf erfolgen.



Abbildung 6 Radwegweiser in Radolfzell

2.5 Rechtliche Abklärung der Befahrung von Privatstraßen

Für Privatstraßen soll ein Befahrungsrecht für den Radverkehr abgestimmt werden, um Umwege vermeiden zu können. Im Bereich des ehemaligen Schiesser Geländes können deutliche Einsparungen bei der Wegstrecke für den Radverkehr erzielt werden. Insbesondere durch die Ost-West Verbindung zwischen Ratoldusstraße und Güttinger Straße im Bereich des Seemaxx-Einkaufszentrums (im Ergänzungsnetz bereits aufgenommen), die derzeit durch eine Schranke abgesperrt ist, könnten Umwege vermieden werden.

Auf der Nord-Süd Achse könnte durch eine Freigabe der Parkplatzdurchfahrt des Geländes des Amtes für Kinder, Jugend und Familie des Landreises Konstanz eine schnellere Verbindung für den Radverkehr geschaffen werden.

3 Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

3.1 Schaffung einer Überquerungsstelle in der Böhringer Straße

Die Radverkehrsführung stadtauswärts in Richtung Böhringen soll durch die Schaffung einer Überquerungsstelle im Bereich des Knotenpunkts Böhringer / Haselbrunnstraße mit Hilfe einer Mittelinsel mittelfristig optimiert werden, um die vielbefahrene Böhringer Straße nicht in einem Zug queren zu müssen und somit eine verkürzte Wartezeit für Radfahrende zu erreichen (Abbildung 7). Langfristig wird empfohlen im Bereich der Böhringer Straße zwischen den Knotenpunkten Böhringer / Haselbrunnstraße und Böhringer / Zeppelin- / Hörstraße (BEZ-Kreisel) Schutzstreifen einzurichten (siehe Kap. 3.3 langfristige Maßnahmen).

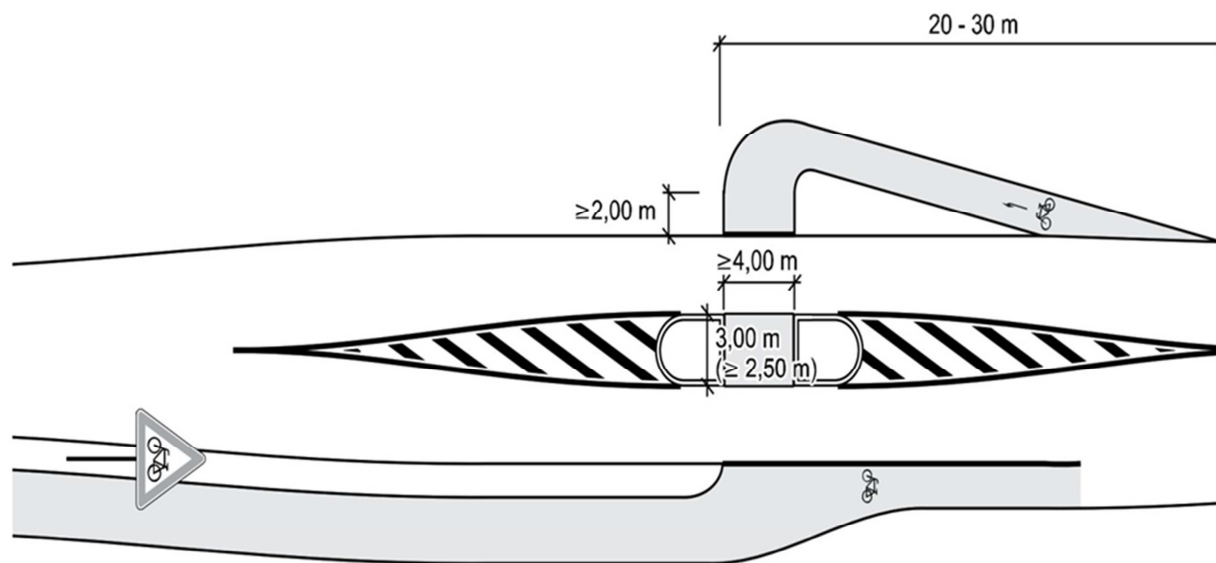


Abbildung 7 Beispiel für eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform

3.2 Radverkehrsführung durch die Kreisfahrbahn an den innerstädtischen Kreisverkehren

Es wird empfohlen, den Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Kreisfahrbahn zu führen. Diese sind in Bereichen, in denen der Radverkehr zusammen mit den Fußgängern auf einem gemeinsamen Geh- / und Radweg geführt wird, vor dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn auszuleiten und nach dem Kreisverkehr entsprechend einzuleiten. Im Zuge der Planung ist zu prüfen, ob die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte ausreichen. Die nach ERA empfohlene bauliche Ausgestaltung ist in Abbildung 8 dargestellt:

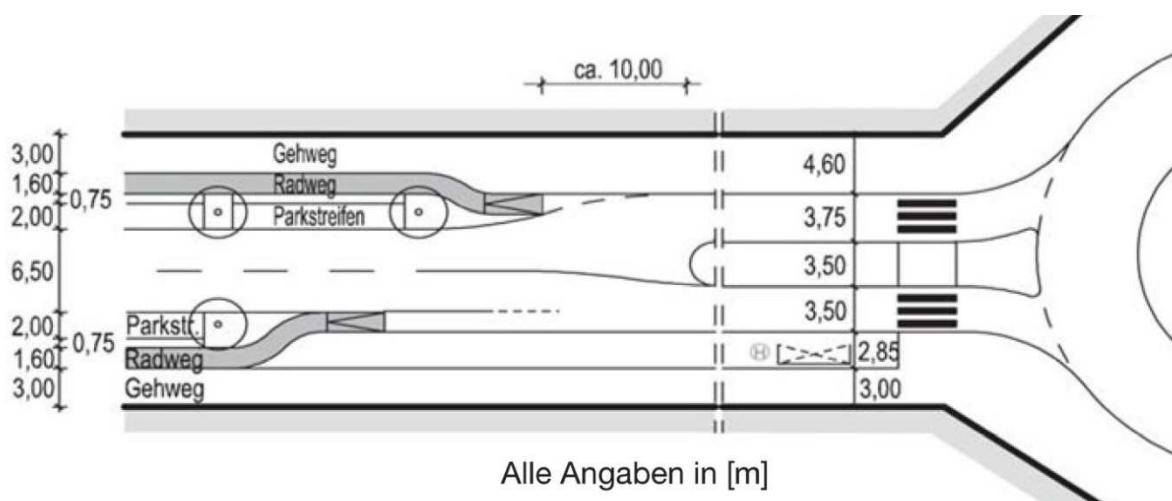


Abbildung 8 Kreisverkehrszu- und ausfahrt mit Radwegen

Die beschriebene Maßnahme bezieht sich auf alle innerstädtischen Kreisverkehre bei denen derzeit keine direkte Führung des Radverkehrs durch die Kreisfahrbahn vorgesehen ist (BEZ-Kreisel, DRK-Kreisel, Schoch-Kreisel, Waldhauskreisel). Insbesondere am Waldhauskreisel wird eine rasche Umsetzung empfohlen, da es nach Angaben der Stadtverwaltung hier vermehrt zu Problemen mit Radfahrenden gekommen ist. Durch die Maßnahme könnte zusätzlich die Leistungsfähigkeit am Waldhauskreisel verbessert werden, da Radfahrende die an den Fußgängerüberwegen queren deutlich reduziert werden können. Im Bereich des Mooser-Kreisels ist eine Führung durch die Kreisfahrbahn nicht anzustreben, da die Radwege im Anschluss bereits baulich mit Grünstreifen getrennt von der Fahrbahn verlaufen.

3.3 Radabstellanlagen

Zusätzlich zu den Radabstellanlagen in der Innenstadt sind die am Bahnhof vorhandenen Radabstellanlagen und abschließbare Radboxen zu erweitern. Die vorhandenen Abstellanlagen und Radboxen sind größtenteils ausgelastet und für die Verbesserung des Übergangs zum schienengebundenen Personennahverkehr zu verbessern. Mögliche Flächen für eine Erweiterung der Anlagen am Bahnhof sind auszuweisen. Insbesondere am Bahnhof in Böhringen sind die vorhandenen Abstellanlagen nicht ausreichend. Räder werden entlang des Radwegs an vorhandene Absperrungen angeschlossen und behindern somit den Radverkehr.



Abbildung 9 Angeschlossene Räder am Bahnhof Böhringen

Es ist zu prüfen, ob zusätzliche Radabstellanlagen an dezentralen Standorten innerhalb der Kernstadt notwendig sind. Insbesondere an den Hauptzugangsbereichen zur Fußgängerzone (Obertorstraße, Untertorstraße, Schützenstraße und Teggingerstraße) besteht hierfür eventuell Bedarf. Es ist darauf zu achten, dass die zu planenden Radabstellanlagen einheitlich gestaltet sind.

Darüber hinaus ist zu prüfen ob in den Teilorten Radabstellanlagen an Gemeinde- und Sporthallen, Friedhöfen sowie Grundschulen und weiteren öffentlichen Einrichtungen im ausreichenden Maß vorhanden sind. Im Bereich der Schulen ist ein weiterer Bedarf abzufragen.

3.4 Fahrradschleusen im Bereich der signalisierten Knotenpunkte

Um das Unfallrisiko für den Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten möglichst gering zu halten, wird empfohlen den Radverkehr an Haltlinien gegenüber dem gleichberechtigten Kfz-Verkehr vorzuziehen. Damit die Radfahrenden die vorgezogenen Aufstellbereiche sicher erreichen, sollen zudem "Fahrradschleusen" eingerichtet werden, die dem Radfahrenden mit Hilfe eines Radfahr- oder Schutzstreifen diese vorgelagerte Position an signalisierten Knotenpunkten ermöglicht. Durch Anpassung der Freigabezeiten des Radverkehrs kann den Radfahrenden ein Zeitvorsprung am Knotenpunkt eingeräumt werden, so dass sich dieser früher als ein abbiegendes Kraftfahrzeug auf der Konfliktfläche befindet.

Eine Abfrage beim Baulastträger der Lichtsignalanlagen, ob der Radverkehr bei den Zwischenzeiten bereits berücksichtigt ist, wurde bei der Stadt Radolfzell und dem Landratsamt Konstanz - Amt für Nahverkehr und Straßen Straßenmeisterei Radolfzell - mit der Auskunft, dass diese nicht berücksichtigt sind, eingeholt. Für den Maßnahmenvorschlag der Einrichtung von Radschleusen an den Knotenpunkten müssten die Zwischenzeiten entsprechend neu berechnet werden und die Signalprogramme gegebenenfalls angepasst werden.



4 Langfristig umzusetzende Maßnahmen

4.1 Einheitliche Führung der Radfahrer

Es wird vorgeschlagen den Radverkehr möglichst mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dies soll zukünftig planerisch weitergedacht werden und im gesamten Stadtgebiet auf den Haupttrouten, sofern möglich, umgesetzt werden, um ein einheitliches Konzept der innerstädtischen Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten, zu erhalten. Es soll punktuell entschieden werden, ob die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oder einem Radweg erfolgen soll. Prinzipiell sollte dem Radfahrenden in Bereichen ohne benutzungspflichtigen Radweg offen gehalten werden, welchen Weg er nutzt (Z 239 mit "Radfahrer frei"), sofern keine zufriedenstellende Lösung für eine getrennte Führung möglich ist.

4.2 Einrichtung Radfahr- / Schutzstreifen im Zuge der nächsten Instandsetzungsmaßnahme

Es wird empfohlen im Zuge der planmäßigen Instandsetzungsmaßnahmen von Straßenabschnitten die Einrichtung von Radfahr- / Schutzstreifen in der Planung zu berücksichtigen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht in der Böhringer Straße zwischen BEZ-Kreisel und KP Böhringer-Straße / Haselbrunnenstraße auf der Haupttradroute des Landes RadNETZ BW. Durch die Einrichtung eines Radfahr- / Schutzstreifen könnte die Haupttradachse des Landes BW im Bereich der Stadt Radolfzell durchgängig, entsprechend den im Konzept Teil 1 Netzkonzeption definierten Anforderungen zur Optimierung der Radverkehrsführung, mit Ausnahme des beschränkenden Brückenbauwerks in der Konstanzer Straße, optimiert werden.

4.3 Optimierung Radverkehrsführung am Kreisverkehr Böhringer / Zeppelin- / Hörstraße (BEZ-Kreisel)

Die Radwegeverbindung von und nach Böhringen soll am Kreisverkehr Böhringer / Zeppelin- / Hörstraße im Sinne einer schnelleren Verbindung optimiert werden. Der nördlich der Böhringer Straße geführte gemeinsame Zweirichtungsrads- und Gehweg soll einen direkten Anschluss an die Kreisfahrbahn, entsprechend den Musterlösungen für Radschnellverbindung in Baden-Württemberg, erhalten. Aufgrund des zusätzlichen

Platzbedarfs bei einer direkten Anbindung des Radverkehrs an die Kreisfahrbahn ist Grunderwerb zu tätigen.

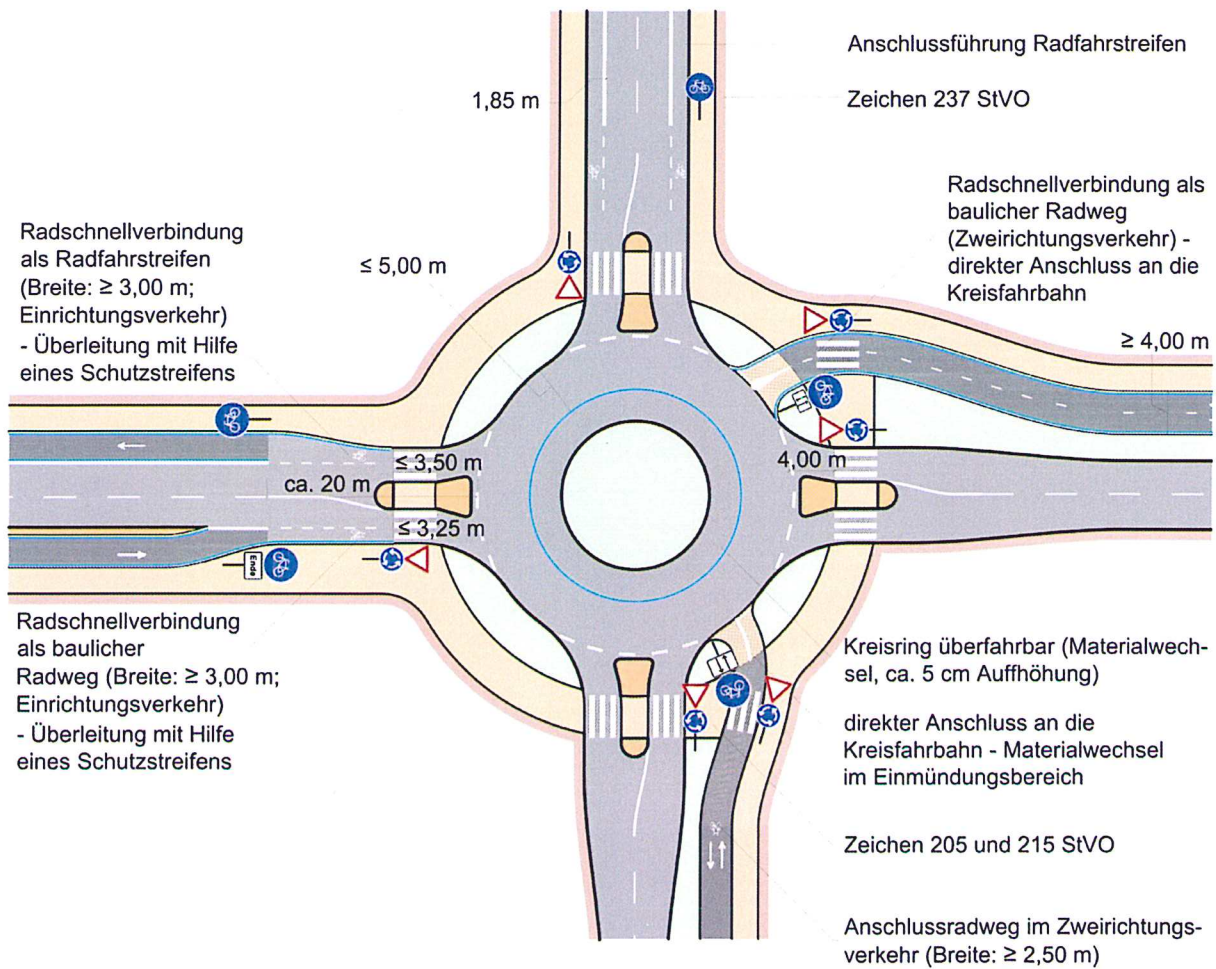


Abbildung 10 Musterlösung Führung an Kreisverkehren (Fahrbahn) innerorts

Aufgestellt: Stuttgart, 23. Juli 2018 / Chr

Dr. techn. Jürgen Karajan
KARAJAN • Ingenieure
Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH



LITERATURVERZEICHNIS

- [1] RASt 06
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

- [2] Musterlösung Radschnellverbindungen an Hauptverkehrsstraßen,
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stand August 2018

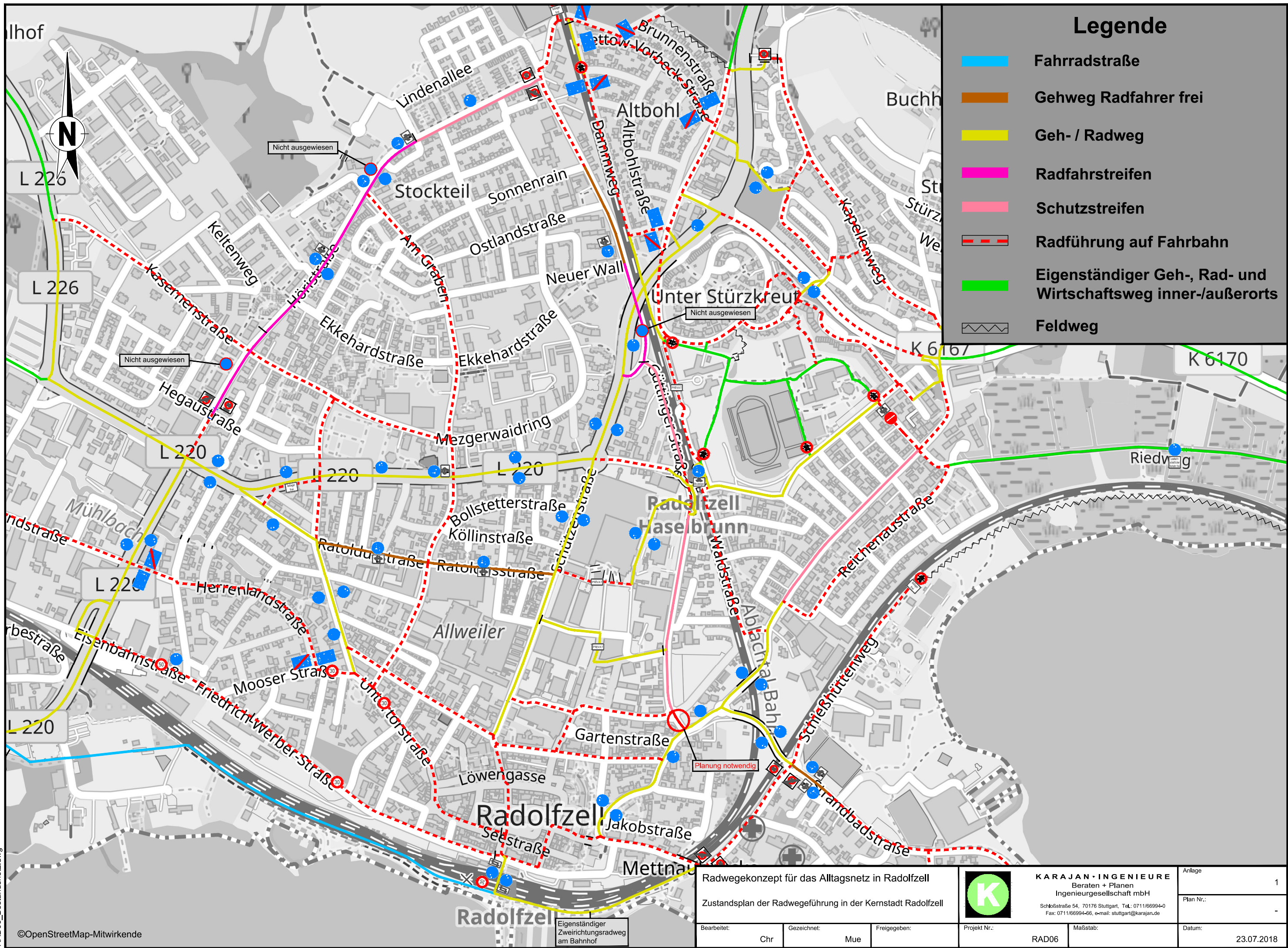
- [3] ERA
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2010

- [4] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 1998

- [5] Landes RadNETZ BW, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, 2016

Anlage 1

Zustandsplan der Radwegführung in der Kernstadt Radolfzell



Legende

- Fahrradstraße
- Gehweg Radfahrer frei
- Geh- / Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Radführung auf Fahrbahn
- Eigenständiger Geh-, Rad- und Wirtschaftsweg inner-/außerorts
- Feldweg

KARAJAN Ingenieure, 70176 Stuttgart
RAD06_Bestandnetz.dwg

©OpenStreetMap-Mitwirkende

Radwegekonzept für das Alltagsnetz in Radolfzell
Zustandsplan der Radwegeführung in der Kernstadt Radolfzell

K

KARAJAN-INGENIEURE
Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH
Schloßstraße 54, 70176 Stuttgart, Tel.: 0711/66994-0
Fax: 0711/66994-06, e-mail: stuttgart@karajan.de

| | |
|-----------|------------|
| Anlage | 1 |
| Plan Nr.: | - |
| Datum: | 23.07.2018 |

| | | | |
|-------------|-------------|--------------|--|
| Bearbeitet: | Gezeichnet: | Freigegeben: | |
| Chr | Mue | | |

| | |
|--------------|----------|
| Projekt Nr.: | Maßstab: |
| RAD06 | |

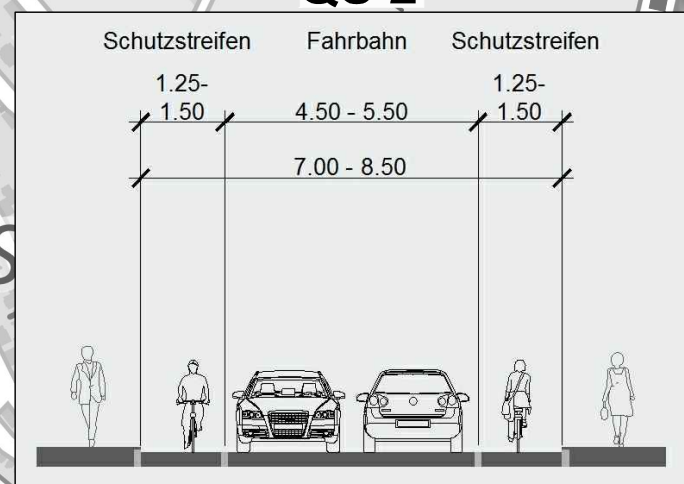
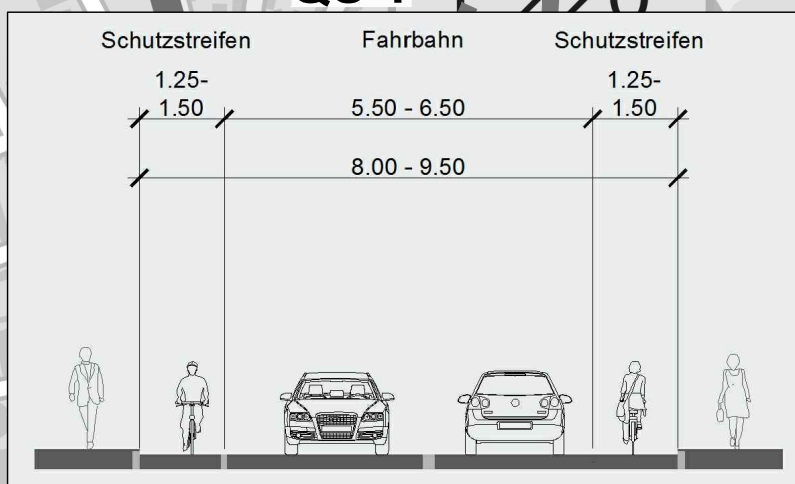
Eigenständiger
Zweirichtungsweg
am Bahnhof

Anlage 2

Maßnahmenplan für kurzfristig umzusetzende Maßnahmen



- 1 Einrichtung durchgängiger Beschilderung nach StVO
- 2 Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen nach QS 2
- 2.1 Anpassung Wegweisung und Beschilderung nach StVO.
- 3 Maßnahmen zur Optimierung sind mittel- bzw. langfristige Maßnahmen
- 4 Einrichtung nach QS 1 Parken entfällt
- 5 Einrichtung nach QS 2 Parken entfällt
- 6 Einrichtung T20 durchgängig Radfahrer auf Fahrbahn
- 7 Einrichtung nach QS 2
- 8 Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig
- 9 Straßenplanung mit Einrichtung nach QS 2 bereits erfolgt



Legende

- ▬ Maßnahmen kurzfristig
- Übergeordnete zentrale Radverkehrsachsen
- Untergeordnete zentrale Radverkehrsachsen

| | | | |
|---|-------------|--------------|------------|
| KARAJAN-INGENIEURE Beraten + Planen Ingenieurgesellschaft mbH <small>Schloßstraße 54, 70176 Stuttgart, Tel.: 0711/66994-0 Fax: 0711/66994-06, e-mail: stuttgart@karajan.de</small> | | Anlage | 2 |
| | | Plan Nr.: | - |
| Bearbeitet: | Gezeichnet: | Freigegeben: | Datum: |
| Chr | Mue | | 23.07.2018 |