

# Stadt Mosbach

## Fortschreibung Radverkehrskonzept 2023 - Erläuterungsbericht





## **Stadt Mosbach**

Fortschreibung Radverkehrskonzept 2023 – Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Große Kreisstadt Mosbach  
Amt Planen und Technik, Abt. Stadtplanung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Heike Prahlow  
Leander Fricke

Hannover, im Mai 2023



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Zielsetzung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen und Status Quo zum Radfahren in Mosbach .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Rahmenbedingungen und konzeptionelle Grundlagen .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Umgesetzte Maßnahmen zum Radfahren in Mosbach seit 2009 .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>Radfahren in Mosbach heute .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Netzkonzeption .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1</b>	<b>Grundsätze und Vorgehen .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2</b>	<b>Veränderungen seit 2009 .....</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmenkonzeption Wegeinfrastruktur .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1</b>	<b>Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs .....</b>	<b>21</b>
<b>4.1.1</b>	<b>Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen .....</b>	<b>24</b>
<b>4.1.2</b>	<b>Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten .....</b>	<b>39</b>
<b>4.1.3</b>	<b>Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen .....</b>	<b>44</b>
<b>4.2</b>	<b>Thematische Handlungsschwerpunkte für Mosbach .....</b>	<b>52</b>
<b>4.3</b>	<b>Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur .....</b>	<b>63</b>
<b>5</b>	<b>Fahrradparken .....</b>	<b>69</b>
<b>5.1</b>	<b>Anforderungen an Abstellanlagen .....</b>	<b>70</b>
<b>5.2</b>	<b>Fahrradparken in Mosbach (Status Quo) .....</b>	<b>71</b>
<b>5.3</b>	<b>Standortempfehlungen und weitergehende Empfehlungen .....</b>	<b>76</b>
<b>6</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen .....</b>	<b>79</b>
<b>6.1</b>	<b>Serviceleistungen .....</b>	<b>79</b>
<b>6.2</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit .....</b>	<b>83</b>
<b>7</b>	<b>Umsetzungsstrategie und Fazit .....</b>	<b>88</b>
<b>8</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>93</b>



# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Mosbach (Baden) stellt mit ihren ca. 23.000 Einwohner\*innen als Kreisstadt des Neckar-Odenwald-Kreises und als wichtiger Versorgungs- und Arbeitsstandort auch das Mittelzentrum dieser Region dar. Die Stadt gliedert sich neben der Kernstadt in fünf weitere Stadt- bzw. Ortsteile (Diedesheim, Lohrbach, Neckarelz, Reichenbruch, Sattelbach). Mosbach liegt im Elztal, nahe der Mündung der Elz in den Neckar an den südlichen Ausläufern des Odenwaldes. Am Rande der Kernstadt befinden sich zwei Höhenzüge (Henschelberg, Hardberg).

Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr stellen sich aufgrund der Tallage, der zum Teil stark bewegten Topographie sowie den teilweise engen Straßenräumen als eher schwierig dar. Zudem wirken sowohl die Elz als auch die Bahnlinie und die groß dimensionierte B 27 innerhalb des Elztals als Barrieren und Herausforderungen für die Ertüchtigung eines anforderungsgerechten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr.

Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2009 diente der Stadt bislang als Grundlage für die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet. Einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt, andere noch in Planung. Seit 2009 haben sich darüber hinaus relevante Rahmenbedingungen geändert. Zu nennen sind hier Novellierungen der StVO und VwV-StVO, die Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010<sup>1</sup>) sowie die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Auch Die RAS (2006) und die Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg befinden sich derzeit (2022/2023) in der Fortschreibung.

Darüber hinaus ist aufgrund der bewegten Topografie im Stadtgebiet auch die zunehmende Nutzung von elektrounterstützten Fahrrädern relevant, die weitere Potenziale der Radnutzung im Stadtgebiet ermöglichen.

Daher wurde das Radverkehrskonzept von 2009 bezüglich der Netzkonzeption und des Handlungsbedarfs auf Plausibilität und Aktualität geprüft und aktualisiert.

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird

- eine zukunftsweisende Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Stadt Mosbach ermöglicht.

---

<sup>1</sup> Hinweis: Die PGV-Alrutz ist an diesen Erkenntnissen durch ihre aktive Mitarbeit in den Gremien der FGSV und durch entsprechende Forschungsarbeiten involviert und aktuell an der Fortschreibung der „ERA 2024“ maßgeblich beteiligt.

Grundlegende Ziele der Fortschreibung stellen dabei insbesondere die weitere Förderung und Erhöhung des Anteils Radfahrender sowie der Sicherheit beim Radfahren durch den Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur für den Alltagsradverkehr dar. Durch eine Angebotsplanung sollen Anreize zur verstärkten Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel weiter geschaffen und das Fahrrad als wichtiger Verkehrsträger in der Stadt und im Stadtbild weiter etabliert und noch sichtbarer gemacht werden.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber und einem projektbegleitenden Arbeitskreis erstellt. Zudem fand eine abschließende Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit statt.

## **2 Grundlagen und Status Quo zum Radfahren in Mosbach**

Im Folgenden werden zunächst die aktuellen Rahmenbedingungen und konzeptionellen Grundlagen zur Radverkehrsförderung in Mosbach erläutert. Anschließend werden Entwicklungen radinfrastruktureller Maßnahmen zwischen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2009 und der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (2023<sup>2</sup>) beispielhaft dargelegt und eine kurze Status-Quo-Betrachtung zur Situation für den Radverkehr in Mosbach im Jahr 2021/2022 angeführt.

### **2.1 Rahmenbedingungen und konzeptionelle Grundlagen**

Seit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Mosbach im Jahr 2009 ist die Bedeutung der Radverkehrsförderung auf Landesebene in Baden-Württemberg in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Dies zeigt sich insbesondere in der Erstellung und politischen Beschlussfassung zur Umsetzung der landesweiten RadSTRATEGIE im Jahr 2016. Dort werden anhand verschiedener Handlungsfelder konkrete Maßnahmen und Ziele der landesweiten Radverkehrsförderung definiert. Die RadSTRATEGIE stellt in den letzten Jahren eine wesentliche Grundlage vieler Aktivitäten auf Landesebene dar.

Ein zentraler Baustein der landesweiten Radverkehrsförderung stellt das RadNETZ Baden-Württemberg dar. Als Basis für die infrastrukturelle Ertüchtigung überregional bedeutsamer Radachsen wurden diese zum RadNETZ weiterentwickelt und ein RadNETZ Alltag sowie ein RadNETZ Freizeit definiert. Für diese Radachsen wurden landesweite Qualitätsstandards aufgezeigt, anhand derer die Radnetze sukzessive ertüchtigt werden sollen.

Darüber hinaus wurden auch Themen wie das Fahrradparken (inkl. Bike + Ride), die Verkehrssicherheit, die Öffentlichkeitsarbeit (z.B. RadKULTUR) sowie die generelle Verbesserung der Fördermöglichkeiten von radinfrastrukturellen Maßnahmen sowie eine Personalstellenförderung in den letzten Jahren seitens des Landes für eine

---

<sup>2</sup> Als Bezugsjahr der Bestandserfassung der Wegeinfrastruktur gelten die Jahre 2021 und 2022.

Stärkung der Radverkehrsförderung betrachtet. Ein wichtiger Akteur u.a. in Hinblick auf Kommunikation, Vernetzung und Weiterbildung stellt dabei die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) dar, ein Zusammenschluss von mittlerweile über 100 Landkreisen, Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg. Die AGFK-BW hat sich die Etablierung einer aktiven und nachhaltigen Mobilitätskultur zum Ziel gesetzt.

Eine umfassende Analyse zur Situation der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg stellt die 2022 veröffentlichte Wirkungskontrolle zur RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württembergs<sup>3</sup> dar.

Eine wichtige und zentrale Informationsplattform für aktuelle Aktivitäten im Zusammenhang der Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg existiert zudem in der Webseite [www.aktivmobil-bw.de](http://www.aktivmobil-bw.de).

In Mosbach selbst gilt das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2009 (bzw. diese Fortschreibung dessen im Jahr 2023) als wichtigste konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung der Stadt. Hierin werden vor allem der Alltags- und Freizeitradverkehr thematisiert. Darüber hinaus besteht ein Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2001, in dem auch der Radverkehr betrachtet wurde.

Auch der touristische Radverkehr besitzt für die Stadt Mosbach eine große Bedeutung. Viele (über-)regionale Rad(wander)wege führen durch das Stadtgebiet. Als ein auf Abschnitten auch für den städtischen Alltagsradverkehr gern genutzter Radweg abseits der eher vom Kfz-Verkehr geprägten Straßen, führt der Elzuferweg durch das Stadtgebiet. Als weitere touristische Radwege von Relevanz für den Alltagsradverkehr sind u.a. die Wanderbahn entlang einer ehemaligen Bahnstrecke zwischen Mosbach und Mudau (insbesondere zur Anbindung der Ortschaften Lohrbach, Sattelbach und Fahrenbach an Mosbach) oder auch der Neckartalradweg durch das westliche Stadtgebiet Mosbachs (Mosbach-Neckarelz) zu nennen.

Darüber hinaus findet auch der Main-Neckar-Radweg in Mosbach-Neckarelz sein Ende (bzw. Anfang) und auch der Odenwald-Madonnen-Radweg führt entlang einer Routenalternative durch das Stadtgebiet Mosbachs. Zudem tangieren der 3-Länder-Radweg sowie der 3-Täler-Radweg Mosbach entlang ihrer Verläufe.

## 2.2 Umgesetzte Maßnahmen zum Radfahren in Mosbach seit 2009

Nach Fertigstellung und dem politischen Beschluss zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2009 konnten in den vergangenen Jahren bereits einige Maßnahmen umgesetzt werden. Die Aktivitäten reichen von kleineren Maßnahmen, wie z.B. Bordabsenkungen oder das Freigeben von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr, über Maßnahmen mit mittlerem Aufwand, wie z.B.

---

<sup>3</sup> Evaluation der Radverkehrsförderung: Wirkungskontrolle | ([aktivmobil-bw.de](http://aktivmobil-bw.de))

Belagserneuerungen oder das Markieren von Schutzstreifen, bis hin zu dem Neu- bzw. Ausbau von Radverkehrsanlagen oder anderen für den Radverkehr wichtigen Wegeverbindungen.

Nachfolgend sind ausgewählte Beispiele als Vorher-Nachher-Gegenüberstellung aufgeführt, die einen Eindruck der umgesetzten Maßnahmen in den vergangenen Jahren darstellen sollen und exemplarisch für teilweise ähnliche Maßnahmen in anderen Bereichen des Stadtgebietes stehen.

Situation Jahr 2009	Situation Jahr 2021/ 2022	Anmerkung
		<p><b>Klingeltunnel</b> (Unterführung zw. Loretopark und Am Henschelberg) Verbreiterung des Kurvenbereichs</p>
		<p><b>Elzuferweg, Querung Industriestraße</b> Neubau einer Unterführung der Industriestraße für Fuß- und Radverkehr</p>
		<p><b>Elzuferweg, Querung Heidelberger Straße</b> Neubau einer Unterführung der Industriestraße für Fuß- und Radverkehr</p>
		<p><b>Radwegverbindung Elzuferweg – Nicolaus-Kistner-Gymnasium</b> Neubau einer Verbindung für Rad- und Fußverkehr zwischen dem Elzuferweg und dem Nicolaus-Kistner-Gymnasium</p>

		<p><b>Mosbacher Straße</b> Umgestaltung der Mosbacher Straße inkl. Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr</p>
		<p><b>KP Mosbacher Straße/ Industriestraße</b> Fortführung des Systems Schutzstreifen in Abbiegebeziehungen für den Radverkehr</p>
		<p><b>Industriestraße</b> Markierung von Schutzstreifen</p>
		<p><b>Waldsteige</b> Ausbau und Sicherung der Wegebeziehung Waldsteige - Zwingenburgstraße</p>
		<p><b>Elzufferweg, Querung Eisenbahnstraße</b> Sicherung der Querungsstelle des Elzufferwegs an der von Kfz viel befahrenen Eisenbahnstraße durch eine Lichtsignalanlage</p>
		<p><b>Hauptstraße</b> Umgestaltung der Hauptstraße inkl. Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr</p>

<p>Verbindung für den Radverkehr noch nicht vorhanden</p>		<p><b>Neckarburkener Straße</b> Neubau einer Radverkehrsanlage als Verbindung der Innenstadt mit der Johannesdiakonie</p>
<p>Verbindung für den Radverkehr noch nicht vorhanden</p>		<p><b>Schulze-Delitzsch-Straße</b> Bau einer neuen Radverbindung</p>

Abb. 2-1: Gegenüberstellung ausgewählter seit 2009 umgesetzter Maßnahmen für den Radverkehr im Stadtgebiet Mosbachs

In den nachfolgenden Übersichtsplänen wird der Handlungsbedarf von 2009 dem aktuell festgestellten Handlungsbedarf gegenübergestellt. In einem weiteren Plan sind die in der Zwischenzeit umgesetzte Maßnahmen im Plan dargestellt.

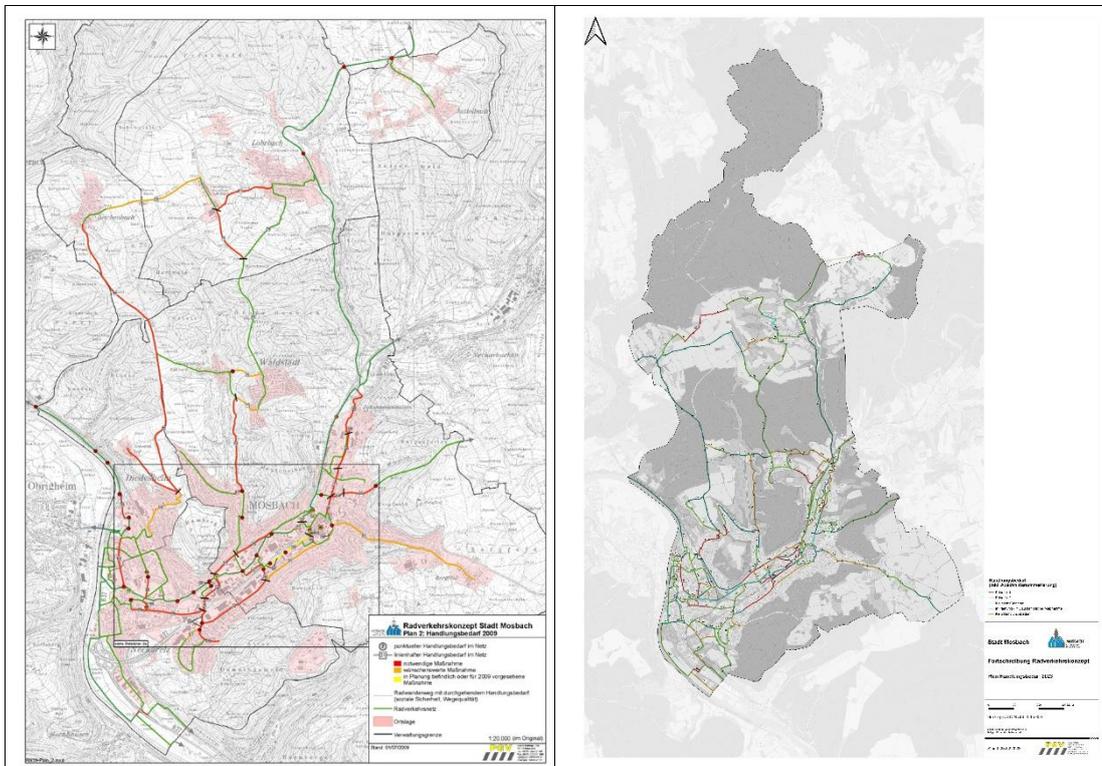


Abb. 2-2: Plan Handlungsbedarf 2009

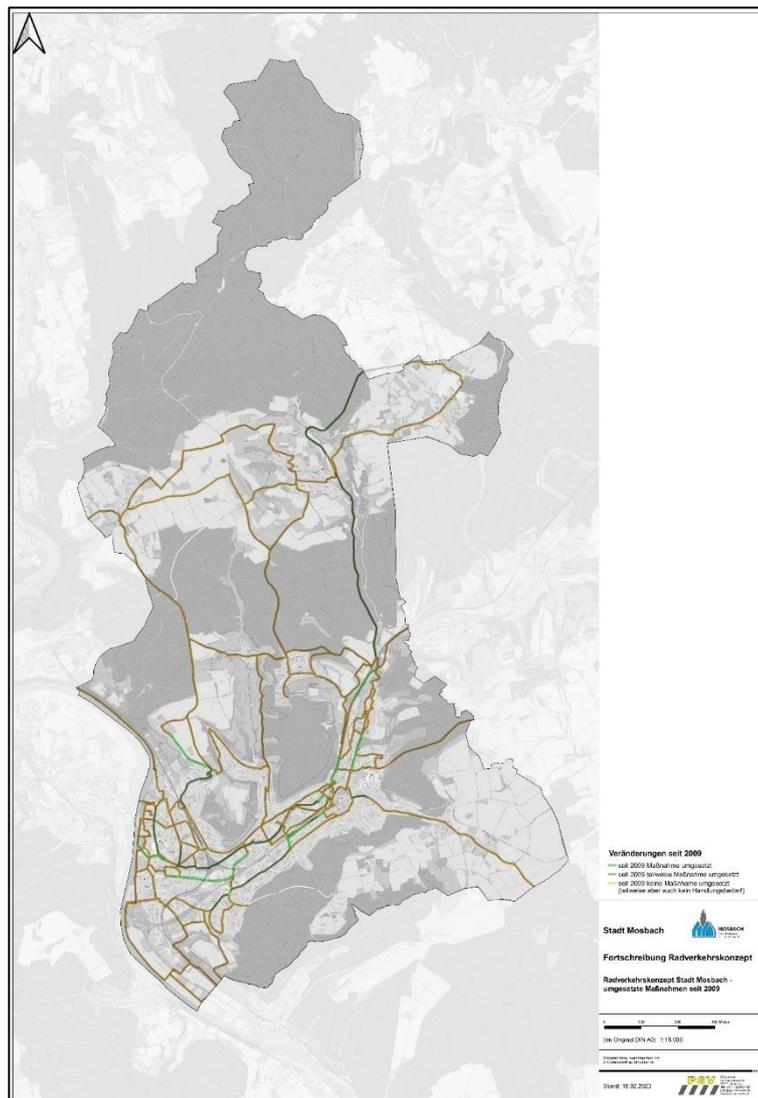


Abb. 2-3: Umgesetzte Maßnahmen seit 2009

Neben den hier exemplarisch aufgezeigten Maßnahmen setzte die Stadt auch im Bereich der Beleuchtung an ausgewählten Stellen (Gartenschaugelände, Teilabschnitt Elzuferweg) Beleuchtungsmaßnahmen um.

## 2.3 Radfahren in Mosbach heute

In Mosbach spielt die Radverkehrsförderung im Rahmen verkehrs- und städteplanerischer Aktivitäten seit vielen Jahren eine große Rolle. Insbesondere mit der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2009 und daraus abgeleiteten und in den Folgejahren auch umgesetzten Maßnahmen hat die Stadt ihr Profil hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit geschärft.

Im Erschließungsstraßennetz und insbesondere in den Wohngebieten wird der Radverkehr überwiegend innerhalb von Tempo-30-Zonen oder in verkehrsberuhigten Bereichen verträglich im Mischverkehr geführt. Einige Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in der Gegenrichtung freigegeben (u.a. Alte Schefflenzer Steige,

Wiesenstraße, Unterm Hamberg), sodass die damit verbundene Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr zu großen Teilen bereits gegeben ist. Jedoch sind noch nicht alle Einbahnstraßen hinsichtlich der Möglichkeit der Freigabe für gegen gerichteten Radverkehr geprüft (z.B. Reichenbacher Straße). Fahrbahnführungen des Radverkehrs entlang von stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen sind innerorts teilweise durch Markierungslösungen (Schutzstreifen in Mindestbreite gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) gesichert (z.B. Mosbacher Straße, Industriestraße, Teile der Hauptstraße). Vielerorts wird der Radverkehr in diesem Zusammenhang jedoch auch noch ungesichert auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt (z.B. Eisenbahnstraße, Hammerweg, Herrenwiesenstraße). Bauliche Radverkehrsanlagen im Seitenraum finden sich innerorts nur an wenigen Stellen entlang von Hauptverkehrsstraßen wieder. Hier wird der Radverkehr i.d.R. gemeinsam mit dem Fußverkehr in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen (z.B. Teile der Neckarelzer Straße) oder für den Radverkehr frei gegebenen Gehwegen (z.B. Teile der Mosbacher Straße, Alte Neckarelzer Straße) geführt. In diesem Zusammenhang insbesondere bei vom Fußverkehr hoch frequentierten Verbindungen anzustrebende getrennte Führungen des Rad- und des Fußverkehrs im Seitenraum sind lediglich vereinzelt vorzufinden (z.B. entlang der Neckarburkener Straße).

Außerorts wird der Radverkehr sowohl über ein Wirtschaftswegenetz als auch entlang von Gemeindeverbindungs- und klassifizierten Straßen geführt. Das Wirtschaftswegenetz bietet eine gute Ergänzung zu dem übrigen Straßensystem, um die Ortsteile untereinander aber auch mit dem Zentrumsbereich der Stadt Mosbach zu verbinden. Die Wirtschaftswege befinden sich belagstechnisch jedoch häufig in einem schlechten Zustand, was die Nutzung dieser Wege für den Alltagsradverkehr aktuell eher unattraktiv macht. An außerörtlichen Gemeindeverbindungs- und klassifizierten Straßen fehlen häufig eigentlich notwendige Radverkehrsanlagen, sodass der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird.

Die abseits des Zentrumsbereichs im Stadtgebiet überwiegend vorzufindende bewegte Topographie mit zusätzlich vielerorts bestehenden engen Kurvenlagen der Straßen mindern die Verkehrssicherheit des hier im Mischverkehr geführten Radverkehrs zusätzlich.

**Zwingenburgstraße**

Radverkehrsführung im  
Mischverkehr in Tempo-30-Zone

© PGV-Alrutz

**Unterm Hamberg**

Für gegengerichteten Radverkehr  
freigegebene Einbahnstraße

© PGV-Alrutz

**Hauptstraße**

Schutzstreifen für den Radverkehr

© PGV-Alrutz



Abb. 2-4: Positive Beispiele der Radverkehrsführung in Mosbach



	<p><b>Hammerweg</b> Fehlende Radverkehrsanlage innerorts</p>
	<p><b>L 527</b> Fehlende Radverkehrsanlage außerorts</p>
	<p><b>Wirtschaftsweg Nähe Reichenbruch</b> Unzureichende Belagsqualität</p>

Abb. 2-5: Beispiele mit Mängeln in der Radverkehrsführung in Mosbach

Anmerkungen, Hinweise und Einschätzungen seitens der Bevölkerung zur Situation des Radfahrens in Mosbach wurden auch bei der Informationsveranstaltung für die Bevölkerung thematisiert und sind der angehängten Dokumentation zu entnehmen.

### 3 Netzkonzeption

Das im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes weiterentwickelte Radverkehrsnetz für die Stadt Mosbach hat auch weiterhin zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Bei der Weiterentwicklung bzw. Aktualisierung des Radverkehrsnetzes wurde die Netzkonzeption aus dem Radverkehrskonzept von 2009 als Basis genommen und entsprechend der Entwicklungen in den Bereichen (überregionaler) Netzstrukturen (z.B. RadNETZ Baden-Württemberg) sowie wichtigen Quellen und Zielen für den Radverkehr überarbeitet.

Die Netzbestandteile sollen so ertüchtigt werden, dass sie auch den aktuellen und zukünftigen Ansprüchen verschiedener Nutzer\*innengruppen gerecht werden. Bei der Weiterentwicklung wurden aufgrund der zunehmenden Elektromobilisierung auch im Radverkehr insbesondere bislang aufgrund großer Steigungen unberücksichtigte Verbindungen mitgeprüft. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei insgesamt die empfohlenen Radverbindungen zur Erreichung von radverkehrsrelevanten Zielen, die Radfahrenden nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Mit der Erstellung und sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die weitere Etablierung sowie Ertüchtigung des aktualisierten Radverkehrsnetzes auch weiterhin ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Mosbach bei und stellt eine zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung dar.

#### 3.1 Grundsätze und Vorgehen

Das kommunale Radverkehrsnetz für die Stadt Mosbach umfasst ca. 99 km und soll im Grundsatz auch im Rahmen der Fortschreibung weiterhin möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut wahrnehmbaren Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarmen Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung

einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Barrieren).

- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits bewährte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radverkehrsanlagen sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen - im Sinne der Führungskontinuität.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Bedeutende Änderungen im Bereich wichtiger Quellen und Ziele für den Radverkehr seit 2009 sind nicht zu verzeichnen, sodass als wichtige Quellen für den Radverkehr weiterhin die verschiedenen Stadt- bzw. Ortsteile mit ihren Wohngebieten zu sehen sind. Zu den Zielen zählen auch weiterhin u.a. wichtige Ziele des Alltagsradverkehrs wie z.B. der Bahnhof am Rande der Innenstadt und die übrigen Bahnhaltstellen (Mosbach-West und Mosbach-Neckarelz), Schulen, Versorgungseinrichtungen oder Gewerbegebiete. Eine für den Radverkehr besondere Relevanz besitzen aber auch Ziele aus den Bereichen Sport, Gastronomie, touristische Einzelziele und ausgewiesene Erholungsräume und Freizeiteinrichtungen.

Ebenso von Relevanz im Rahmen der Netzentwicklung sind nach wie vor die mit ihrer Barrierewirkung großen Einflussnehmer\*innen Elz, Bahnstrecke und B 27.

Im Vergleich zur Netzentwicklung im Jahr 2009 sind im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes die Netzstrukturen des 2016 auf Landesebene etablierten RadNETZ BW berücksichtigt worden. Dieses beinhaltet sowohl wichtige definierte Verbindungen auf Landesebene für den Alltagsradverkehr (RadNETZ Alltag) sowie für den freizeitorientierten Radverkehr (RadNETZ Freizeit). Darüber hinaus wurden auch weiterhin die kommunalen und (über)regionalen touristischen Routenverläufe berücksichtigt.

Das fortgeschriebene kommunale Radverkehrsnetz hat zum Ziel, die einzelnen Stadtteile sowie Ortsteile untereinander sowie mit der Innenstadt als zentralen Versorgungsraum zu verbinden. In diesem Zusammenhang wurden auch Verbindungen in angrenzende Gemeinden (Limbach, Fahrenbach, Elztal, Billigheim, Neckarzimmern, Haßmersheim, Obrigheim, Binau, Neckargerach, Waldbrunn) mitgedacht. Insbesondere der Bahnhof in der Stadtmitte aber auch die beiden weiteren Bahnhöfe (Mosbach-West und Mosbach-Neckarelz) stellen dabei wichtige Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsmittel dar.

Auf Grundlage dieser beschriebenen Kriterien wurde im Rahmen umfangreicher Abstimmungen mit der Stadt sowie einem projektbegleitenden Arbeitskreis ein Prüfnetz abgeleitet. Dieses beinhaltet neben seit 2009 bereits existierenden Verbindungen auch einige Ergänzungen und stellte die Grundlage für die Problemanalyse (Bestandserfassung der Wegeinfrastruktur anhand einer Befahrung mit dem Rad) dar (Abb. 3-1)

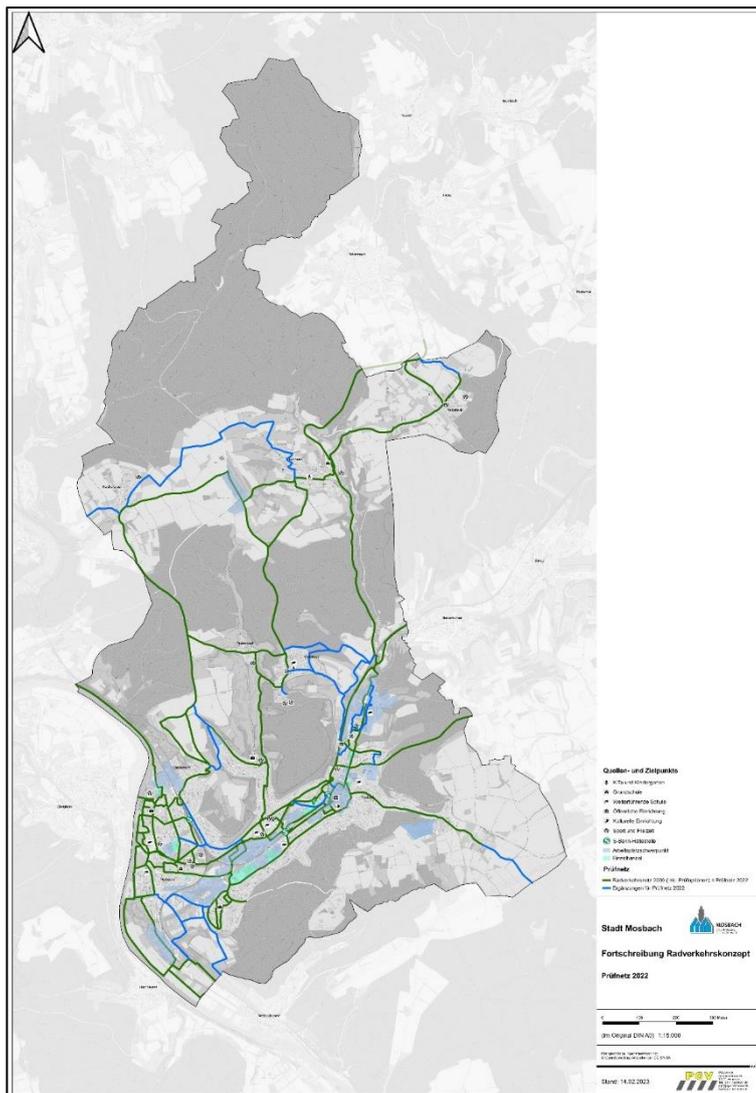


Abb. 3-1: Prüfnetz 2021/ 2022

Im Anschluss an die Befahrung und Problemanalyse erfolgten in Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie dem projektbegleitenden Arbeitskreis weitere Plausibilitätsprüfungen des Prüfnetzes und die Weiterentwicklung zu einem neuen Zielnetz (Abb. 3-2). Dieses Zielnetz bildete auch die Grundlage für die aktuelle Maßnahmenkonzeption (siehe Kapitel 5).

Das weiterentwickelte Radverkehrsnetz übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Stadt- und Ortsteile untereinander bzw. mit dem zentralen Versorgungsbereich der Mosbacher Innenstadt,
- die Anbindung wichtiger Einzelziele,
- die kleinräumige Erschließung der Innenstadt und bedeutender Wohngebiete.

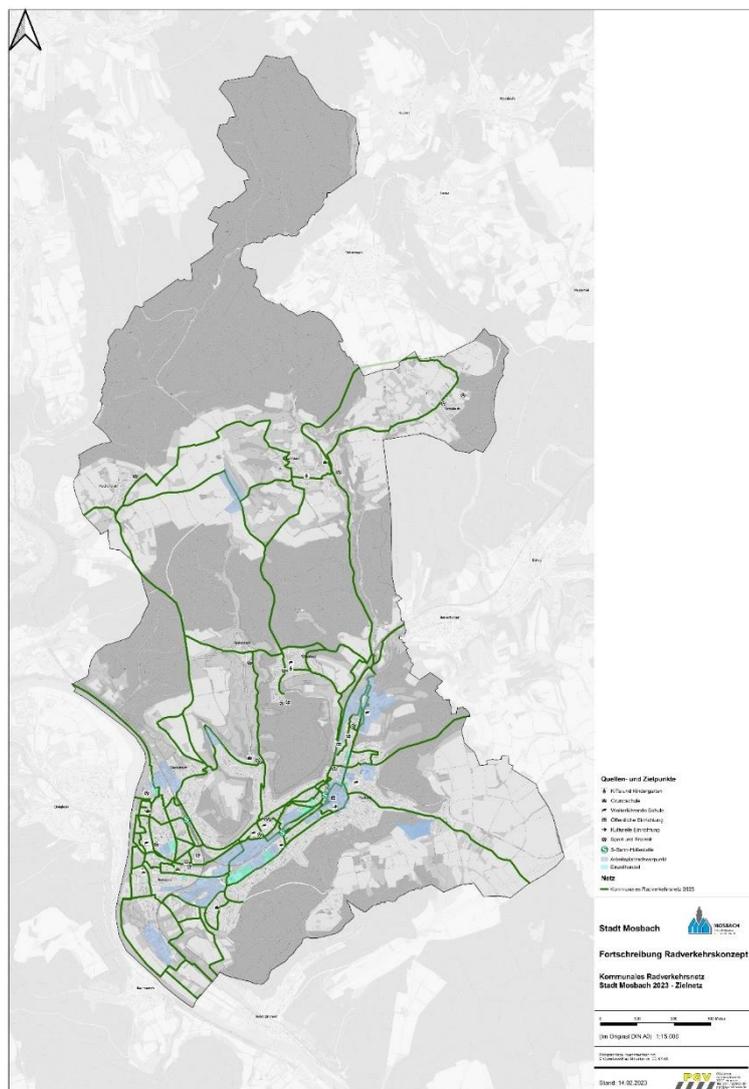


Abb. 3-2: Radverkehrsnetz Stadt Mosbach – Zielnetz 2023

## 3.2 Veränderungen seit 2009

Das kommunale Radverkehrsnetz der Stadt Mosbach von 2009 wurde im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes auf seine Aktualität und Plausibilität geprüft. Mit Blick auf bereits beschriebene allgemeine Prozesse, wie z.B. die zunehmende Nutzung von elektrounterstützten Fahrrädern im Radverkehr und damit verbundene Potenziale weiterer Verbindungen mit Netzfunktion trotz stärkerer Steigungen, aber auch durch Erkenntnisse zur Nutzung und potenziellen Ertüchtigung von bereits im Netz von 2009 vorhandenen Abschnitten wurde das Radverkehrsnetz um einzelne Verbindungen ergänzt und um andere reduziert.

Die netztechnische **Anbindung der Waldstadt an die Kernstadt Mosbachs** war eine zentrale Aufgabe im Zusammenhang der Aktualisierung des Netzes. Im Radverkehrsnetz von 2009 war diese Anbindung aufgrund der enormen Höhenunterschiede noch nicht berücksichtigt gewesen. Mit Blick auf die Elektromobilisierung im Radverkehr wird das Überwinden dieser Höhenunterschiede und damit verbundenen Verbindungen mit größeren Steigungen jedoch für immer mehr Menschen möglich sein.

Als Ergebnis können verschiedene noch weiter zu verfolgende Anbindungen der Siedlung Waldstadt an die Kernstadt definiert werden:

- Variante 1 (über Nüstenbachtal, Hessental, Masseldorn):  
Diese Variante verfolgt eine relativ direkte Anbindung der Waldstadt über das Wirtschaftswegenetz. Hier bestehen jedoch eine unzureichende und noch zu ertüchtigende Belagsqualität und eine abschnittsweise sehr starke Steigung, die durch aufwändige Maßnahmen überwunden werden müsste.

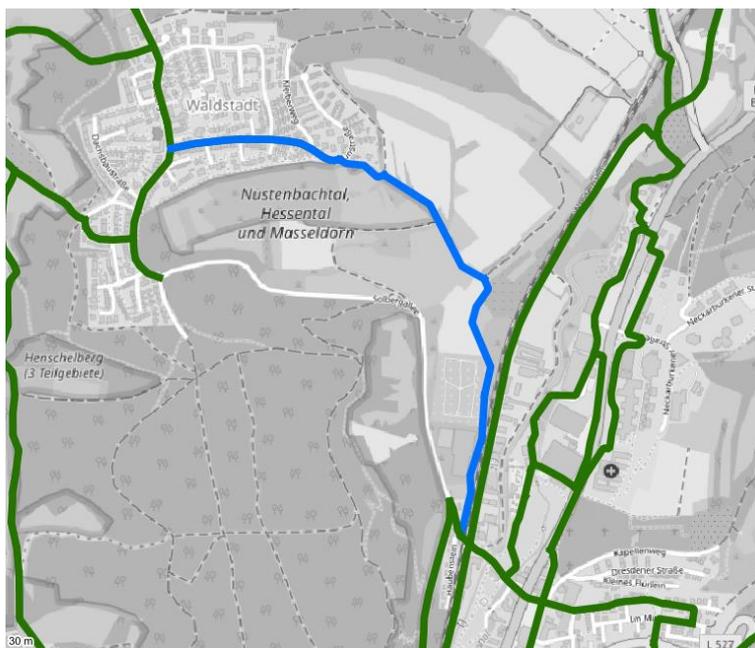


Abb. 3-3: Darstellung der Variante 1 (über Nüstenbachtal, Hessental, Masseldorn) der Waldstadt an die Kernstadt Mosbachs (blau)

- Variante 2 (über Dreibrunnenweg)

Diese Variante folgt im Vergleich zur Variante 1 einem eher umwegigen Verlauf über das Wirtschaftswegenetz. Auch hier existieren erhebliche Mängel in der Belagsqualität, die es zu beseitigen gilt. Die Steigung ist jedoch deutlich moderater als bei Variante 1.

Zur Anbindung der Siedlung wird hier auf der einen Seite eine südlichere Netzverbindung (über Kleiberweg, Tarunstraße) und andererseits mit Blick auf eine Anbindung dieser Route im weiteren Verlauf in Richtung Nüstenbach auch eine nördlichere Verbindung berücksichtigt.

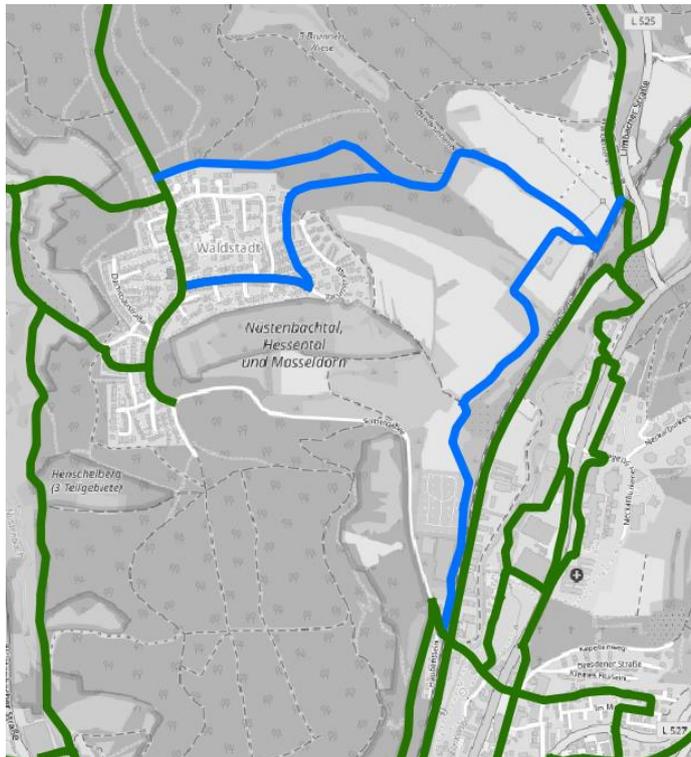


Abb. 3-4: Darstellung der Variante 2 (über Dreibrunnenweg) der Waldstadt an die Kernstadt Mosbachs (blau)

Eine weitere relativ direkte Anbindung über die Solbergallee wurde aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten und der nicht verträglichen Radverkehrsführung im Mischverkehr erst einmal nicht weiterverfolgt. Darüber hinaus bestehen aufgrund der topographischen Rahmenbedingungen auch nahezu keine Möglichkeiten des Neubaus von Radverkehrsinfrastruktur.

Mit Blick auf einen Anfang 2023 getätigten Erlass des Landes-Baden-Württemberg können (unter Einhaltung definierter Anforderungen) Schutzstreifen auch außerorts markiert werden. Damit könnten entsprechende Überlegungen für die Solbergallee grundsätzlich zum Tragen kommen.

Der Prozess der Abwägung der aufgezeigten verschiedenen Alternativen war auch bei der Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit ein Thema (siehe Dokumentation im Anhang) und kann nach wie vor nicht als abgeschlossen betrachtet werden.

Weitere Netzergänzungen sind als **Fortführung oder Alternativen im Rahmen wichtiger Radverbindungen** (Güterhallenweg, Abschnitte der Eisenbahnstraße, Wegeverbindungen durch den Elzpark) zu nennen. Darüber hinaus wurde u.a. auch eine weitere **Anbindung nach Neckarzimmern** aus dem Südosten des Stadtgebietes heraus und eine alternative **Streckenführung zwischen Reichenbruch und Lohrbach** abseits der klassifizierten Straßen eingebunden.

Einen Überblick zu den Anpassungen der Netzkonzeption zeigt Abb. 3.3.

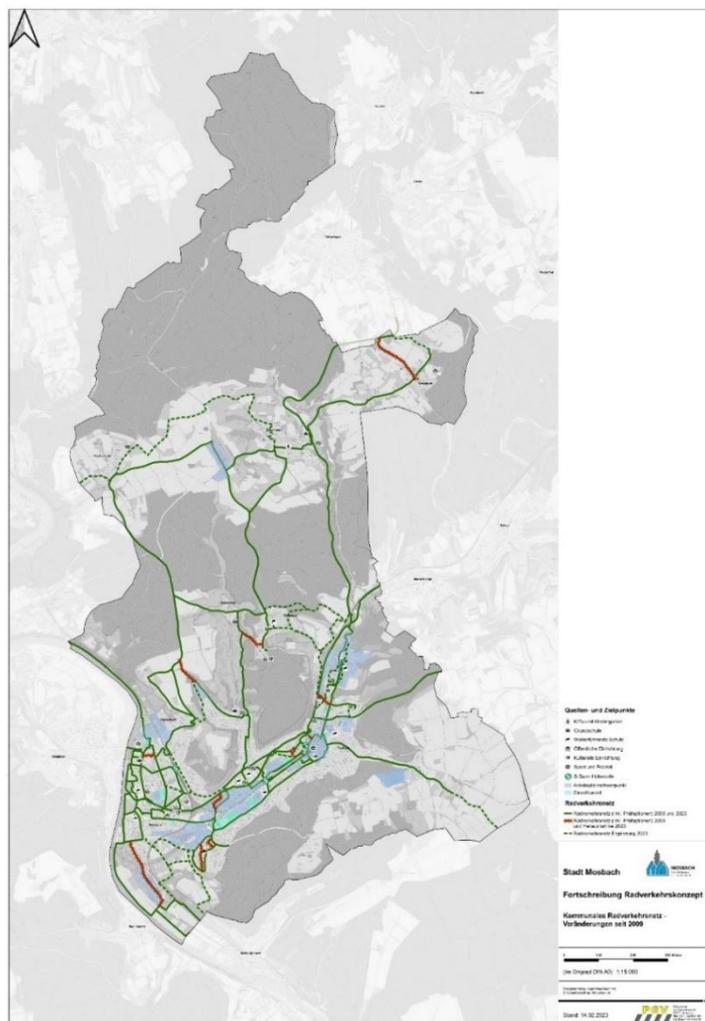


Abb. 3-5: Kommunales Radverkehrsnetz Stadt Mosbach – Netzveränderungen seit 2009

Herausnahmen aus dem Netz von 2009 gestalten sich v.a. im Bereich kleiner Netzabschnitte, die als nicht relevant eingeschätzt wurden bzw. die Erschließungsfunktionen durch weitere Netzverbindungen bereits abgedeckt sind bzw. geeignetere Alternativen im Netz aufgezeigt werden können (z.B. Wegeverbindung zwischen

Heidelberger Straße und Marsstraße, Rudolf-Diesel-Straße).

Weitere Verbindungen sind aufgrund fehlender Ertüchtigungsoptionen (z.B. abschnittsweise Wegeverbindung zwischen Waldstadt und Nüstenbach als Verlängerung der Forlenstraße) oder auch fehlender Bedeutung für den Radverkehr (z.B. Hohlweg) aus dem Netz entfallen.

## 4 Maßnahmenkonzeption Weeginfrastruktur

Der Radverkehr soll in Mosbach durch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes insgesamt auf eine aktualisierte und zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z.B. ERA 2010) sowie die landesweiten Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Aussagen der aktuellen Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Das Land Baden-Württemberg entwickelte 2016 zudem landeseigene Qualitätsstandards inkl. Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Anlehnung an die geltenden Empfehlungen und Regelwerke, die sich allerdings derzeit auch erneut in Überarbeitung befinden.

Die Grundlage zur Ableitung des Handlungsbedarfes bilden die in 2022 gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen und Regelwerke sowie die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016.

Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

### 4.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Auch der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die **ERA** als auch die **RASt** befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung

bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf im Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden.

Die unterschiedlichen **Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen** für den Alltagsradverkehr werden in den aktuellen bzw. in Überarbeitung befindlichen Regelwerken aufgezeigt werden. Dabei werden nach aktuellem Kenntnisstand (November 2022) insgesamt drei Stufen an Qualitätsstandards definiert:

- Basisstandard: Regelstandard für kommunale und regionale Radverkehrsnetze (Schwerpunkt der „ERA 23“<sup>4</sup>)
- Radvorrangrouten: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021<sup>5</sup>)
- Radschnellverbindungen: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021)

Mit den „**E Klima 2022**“<sup>6</sup> wurden Empfehlungen bezüglich der Anpassung vorhandener Regelwerke und Veröffentlichungen zusammengestellt. Diese verfolgen das Ziel, die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen und geben konkrete Hinweise und Vorgaben zur Berücksichtigung klimaschonender Mobilitätsformen.

### Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe der ERA 95 und der StVO 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr

---

<sup>4</sup> Die derzeit geltenden ERA 2010 befinden sich in der Überarbeitung. Mit einer neuen Fassung ist nach derzeitigem Stand in 2023 zu rechnen. Die neuen "ERA 2023" werden u.a. die Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) thematisieren.

<sup>5</sup> Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden im Sommer 2021 veröffentlicht. Sie ersetzen die bisherigen Hinweise für Radschnellverbindungen und zeigen u.a. aktuelle deutschlandweite Standards bezüglich der Wegeinfrastruktur im Radverkehr auf.

<sup>6</sup> E Klima 22. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2022

enthält. Ziel dieser Bestimmungen war es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben und weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeführt.

Die aktuell geltende Fassung der StVO wurde im April **2020 eingeführt**. Auch sie enthält weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Diese umfassen neben der Klarstellung, dass Nebeneinander fahren generell möglich und gestattet ist, die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand u.a. für Radfahrende mit mind. 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts klar benannt. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge angeordnet werden. Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Als neue Verkehrszeichen werden darüber hinaus Sinnbilder für Lastenfahrräder und Radschnellwege eingeführt.

Weitere Neuerungen sind auch durch die 2021 veröffentlichte **VwV-StVO** eingetreten. Fahrradstraßen können demnach auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Der Hinweis auf die vorhandene oder alsbald zu erwartende vorherrschende Verkehrsart des Radverkehrs ist nicht mehr enthalten.

Bei einer gemeinsamen und nicht benutzungspflichtigen Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum besteht gemäß aktueller VwV-StVO auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild „Radverkehr frei“ auch eine Regelung als „nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“ anzuordnen. Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht.



Abb. 4-1: Piktogramm für gemeinsamen Geh- und Radweg in Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg)

Die Aussagen der geltenden StVO und VwV-StVO sowie der aktuellen Regelwerke (insbesondere RAS 06 und ERA 2010) bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

#### 4.1.1 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

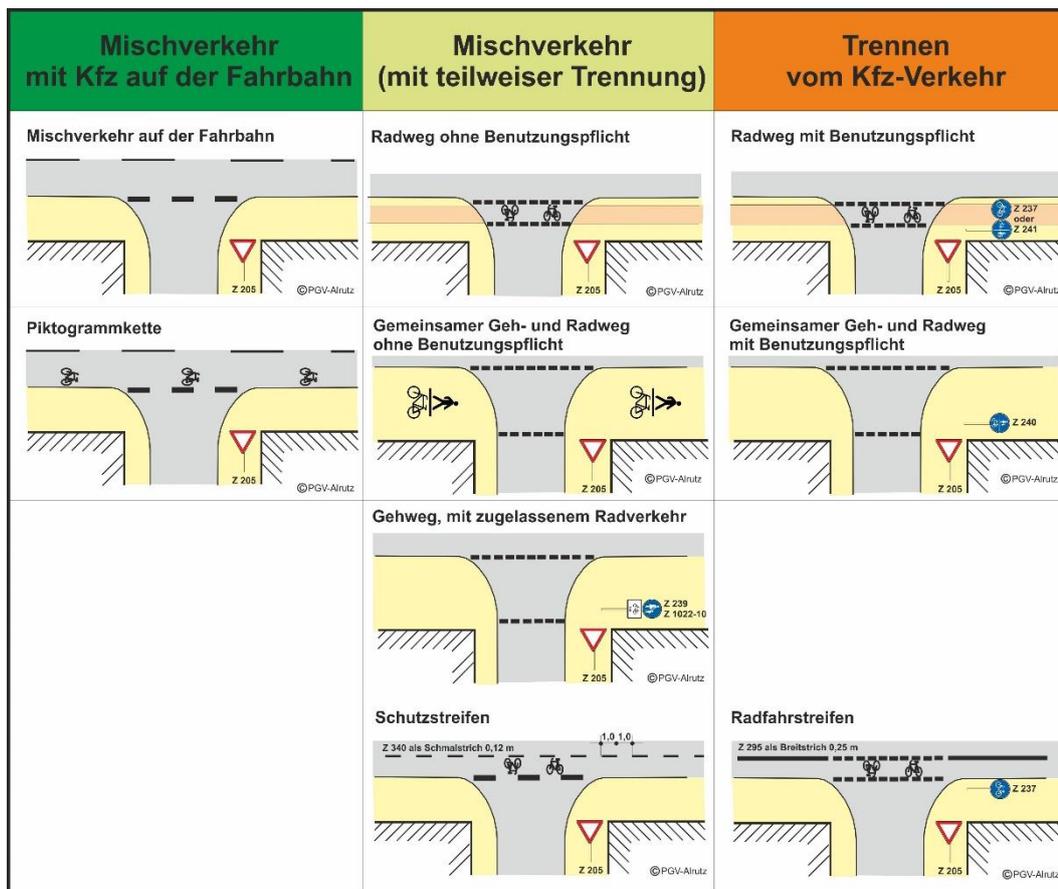


Abb. 4-2: Übersicht Führungsformen Radverkehr

### Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung.

Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

Die nachfolgend aufgezeigten Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung,

welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

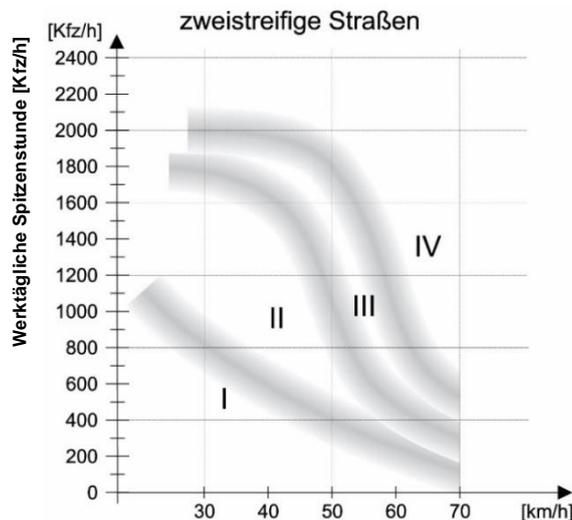


Abb. 4-3: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

### Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

### Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

### Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

### Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:

- Flächenverfügbarkeit
- Schwerverkehrsstärke  
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
- Kfz-Parken  
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselforgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte  
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.

#### **Weitere generelle Aspekte:**

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAST 06 und der ERA 2010 sowie deren Fortschreibungen.  
Im Verlauf wichtiger Hauptrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
<b>Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)</b>	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO 2017)
<b>Zweirichtungsweg</b>	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO 2017)
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO 2017)
<b>Schutzstreifen</b>	1,50 m	1,25 m (ERA 2010) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt 06)
<b>Gemeinsamer Geh- u. Radweg</b>	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO 2017)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		

Tab. 4-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASt 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 - 0,75 m zum Längsparken
- 0,75 m zum Schräg-/Senkrechtparken (1,10 m inkl. Überhangstreifen bei baulichen Anlagen)
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- 1,75 m bei Landstraßen

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungsstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z.B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 4-4: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z.B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

### **Bauliche Radwege**

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 4-1

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 4-5). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 4-5: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

#### **Exkurs: Radwegebenutzungspflicht**

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.<sup>8</sup>

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO<sup>9</sup> § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

<sup>8</sup> Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.

<sup>9</sup> Hinweis: Die Verweise gelten für die VwV-StVO 2017. Die VwV zur aktuell geltenden StVO liegt mit Stand Oktober 2021 noch nicht vor.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

**Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht** werden mit den Zeichen 237 („Radweg“), 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Seit der Neufassung der VwV-StVO in 2009 wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Zeichen 237 VwV-StVO

„Radweg“



Zeichen 240 VwV-StVO

„Gemeinsamer Geh- und Radweg“



Zeichen 241 VwV-StVO

„Getrennter Geh- und Radweg“

Abb. 4-6: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



Abb. 4-7: Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg (Mosbach, Neckarburkener Straße)

**Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht** können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen mit vorhandenen baulichen Radwegen, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z.B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Sind die Breiten im Seitenraum zu gering für Fuß- und Radverkehr und ein Ausbau nicht möglich, sollte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt und der vorhandene bauliche Radweg aufgegeben werden. Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im

Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 4-8: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und Beibehaltung des baulichen Radweges als nicht benutzungspflichtige Anlage ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.



Abb. 4-9: Überleitung auf Fahrbahn (duale Führung) oder den nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg (Hannover)

**Zweirichtungsradwege** sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Vz 1022-10) erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 4-10: Zweirichtungsradweg (Hemer)

### Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

**Radfahrstreifen** (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Für Radfahrstreifen gelten seit der VwV-StVO 2009 keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu

Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 4-11: Radfahrstreifen (Radebeul)

**Schutzstreifen** (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.



Abb. 4-12: Links: Schutzstreifen (in Mindestbreite gemäß ERA 2010) mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Singen);  
rechts: Schutzstreifen abseits parkender Kfz (Mosbach, Mosbacher Straße)

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z.B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine nutzbare Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Bei angrenzenden Parkständen sollten nach Möglichkeit Sicherheitstrennstreifen in mind. 0,5 m Breite zu den Parkständen markiert werden. Nach den ERA 2010 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein. Aus Gutachtersicht ist dies nicht mehr zu empfehlen, zumal auch die Kfz-Breiten immer größer werden. In den aktuellen Überarbeitungen der ERA und der RASt werden hier deutlichere Abstände diskutiert.
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine

Roteinfärbung sollte jedoch nicht bzw. nur an punktuellen Konfliktstellen vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung 2020 gilt ein grundsätzliches Haltverbot auf Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung der Haltverbote in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzer\*innengruppen des Radverkehrs (z.B. Schüler\*innen, Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 4-13: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

## Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 4-14: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Mosbach, Neckarelzer Straße)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z.B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Gemäß VwV-StVO besteht mittlerweile auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als **„nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“** anzuordnen. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Diese Lösungen eröffnen insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege oder nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

#### 4.1.2 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO 2017 (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 06, ERA 2010 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

**Im Zuge von Vorfahrtstraßen** sowie an **Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA)** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen werden an Knotenpunkten weitergeführt und nicht durch Radverkehrsfurten unterbrochen.

Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d.h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 4-15: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z.B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 4-16: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Hannover)

**Radfahrstreifen** können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen

übergehen zu lassen, z.B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 4-17: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z.B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z.B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Eine gemeinsame Signalisierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erfolgt grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten. Ist für den Radverkehr keine Signalisierung vorhanden (eigene oder gemeinsam mit Fußverkehr), gelten für ihn die Kfz-Signale.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet

sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.



Abb. 4-18: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 4-19: Rückbau und Signalisierung eines konfliktträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

**Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)** erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden an mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Knotenpunkten. Sie eignen sich insbesondere für die Zufahrten eines Knotenpunktes mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langen Sperr- bzw. Rotzeiten. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z.B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 4-20: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RASt 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für

Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links-Abbiegen häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens der intensiven Information der Bevölkerung (z.B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur **Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor. Ein Vorhaben der BAST bezüglich "Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen", das insbesondere Fußgängerüberwege an Kreisverkehren untersucht, befindet sich aktuell in der Schlussphase, abgestimmte Empfehlungen liegen jedoch auch hier noch nicht vor.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll.

Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen.

Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten Fuß- und Radverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen über die gleichen Vorrangregelungen verfügen.

#### 4.1.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in

Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Durch **Piktogramme** auf der Fahrbahn wird die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn gleichzeitig noch eine nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum besteht oder bis vor kurzer Zeit noch bestand. Vor allem im Übergangsbereich von der Seitenraumführung auf die Fahrbahnführung sollen Piktogramme die geänderte Führungsform verdeutlichen.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z.B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z.B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

### **Fahrradstraßen und Fahrradzonen**

Insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen für den Radverkehr durch verkehrsarme Straßen stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen eine wichtige Form der Angebotsverbesserung dar. Bei günstiger Lage im Netz bewirken sie Bündelungseffekte für den Radverkehr. Besonders geeignet ist der Einsatz von Fahrradstraßen auch bei starken Radverkehrsströmen zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten.

Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und oft mit nur vergleichsweise geringem baulichem Aufwand hergerichtet werden können. Gleichzeitig sind sie öffentlichkeitswirksam und attraktiv und tragen somit zu einer aktiven Radverkehrsförderung bei.



Abb. 4-21: Fahrradstraße (Hannover)

Fahrradstraßen dienen in erster Linie der Führung des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen. Wird ausnahmsweise Kfz-Verkehr (z.B. Anlieger) zugelassen, stellen sie eine Sonderform des Mischverkehrs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge von 30 km/h dar. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet oder behindert werden, wenn nötig muss der Kfz-Verkehr seine Fahrgeschwindigkeit verringern. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden.

Nach der neuen VwV-StVO vom 8. November 2021 können Fahrradstraßen auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Gemäß VwV-StVO gilt: „Eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung der Fahrradstraße bewirkt wird.“ Ferner soll mit dem Zusatz einer „hohen Netzbedeutung“ gemäß Begründung des Bundesrates eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte durch die Netzplanung und die damit verbundenen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr berücksichtigt werden. Die bisher geltende Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwartend ist, ist entfallen. Eine weitere wichtige Änderung betrifft das Parken im Straßenraum. Auf Schräg- oder Senkrechtparken sollte in Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden. Darüber hinaus muss bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo-30-Zonen das Ende der Tempo-30-Zonen im Übergang zur Fahrradstraße (und umgekehrt) nicht mehr beschildert werden.

Konkrete Breitenvorgaben für Fahrradstraßen sind in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) nicht gegeben. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass für die Bemessung der Breite einer

Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr der Begegnungsfall Rad + Kfz anzusetzen ist. Demnach wäre gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) eine nutzbare Regelbreite von 4,00 m nötig. Darüber hinaus werden Sicherheitstrennstreifen (baulich oder markiert) zum ruhenden Verkehr ausdrücklich empfohlen<sup>10</sup>.

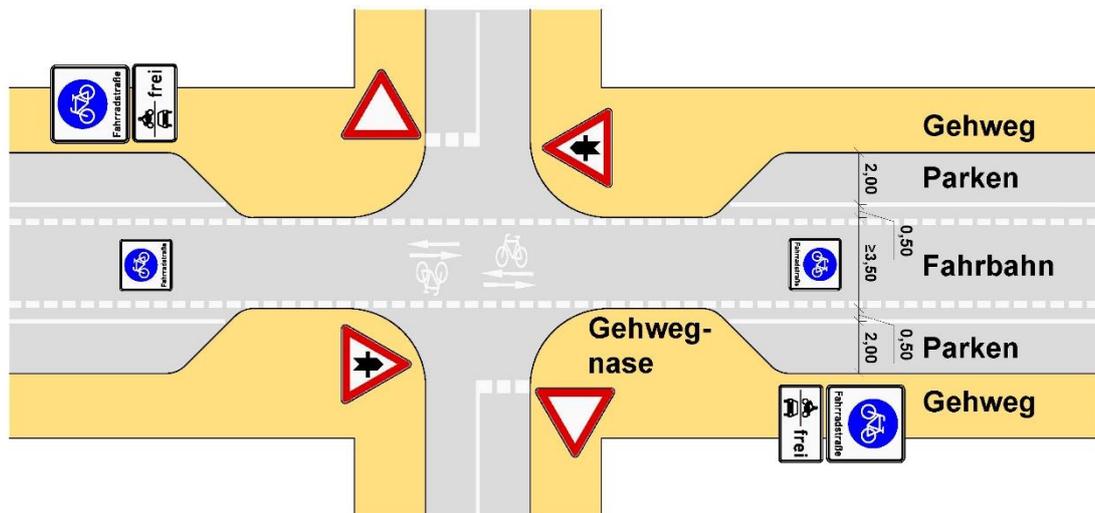


Abb. 4-22: Prinzipskizze Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen

In den „Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ wird ebenfalls das Regemaß der Fahrbahnbreite von 4,00 m für Fahrradstraßen auf Straßen bis 5,75 m Breite genannt. Darüber hinaus sind nach den Musterlösungen eine Mindestbreite von 3,50 m sowie punktuelle Engstellen bis 3,00 m möglich. Erst bei breiteren Fahrbahnen kann - unter Berücksichtigung eines Sicherheitstrennstreifens - das Kfz-Parken am Fahrbahnrand zugelassen werden.

Um den hohen Standards einer Fahrradstraße gerecht zu werden und für den Radverkehr einen echten „Mehrwert“ gegenüber einem Fahren in Tempo 30-Zonen zu erzielen, sollten sie an Knotenpunkten bevorrechtigt geführt werden.

Allerdings profitiert von dieser Vorrangregelung auch ein evtl. zugelassener Kfz-Verkehr. Um diesem zu begegnen, können zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung des Durchgangs-Kfz-Verkehr modale Filter (z.B. gegenläufige Einbahnstraßenlösungen, Diagonalsperren) eingesetzt werden (vgl. Abb. 4-23, Beispiel Hannover (1), rechtes Foto).

Generell wird empfohlen, Fahrradstraßen deutlich zu kennzeichnen und innerhalb einer Gemeinde im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene

<sup>10</sup> Ausführliche Informationen und Ausführungen zur Anlage von Fahrradstraßen sind der Difu Veröffentlichung „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ (Gerlach et al. 2021) zu entnehmen.

Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.



Beispiel Hannover (1)

Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO. Unterbindung von Durchgangsverkehren durch Modale Filter.



Beispiel Hannover (2)

Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



Beispiel Lemgo

Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



#### Beispiel Singen (Hohentwiel)

Farblich markierte Linien dienen als Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen. Bevorrechtung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung mit Piktogrammen und Vz 301 StVO



#### Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)

Bevorrechtung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



#### Beispiel Lausitz (Brandenburg)

Fahrradstraße außerorts, z.T. mit Freigabe nur für landwirtschaftlichen Verkehr

Abb. 4-23: Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.



Abb. 4-24: Beispiel für eine öffentlichkeitswirksame Eröffnung einer Fahrradstraße (Stadt Leer)

Mit der im Jahr 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle besteht darüber hinaus die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche als „**Fahrradzone**“ mit entsprechenden Verkehrszeichen auszuweisen.



Abb. 4-25: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

Bei der Einrichtung von Fahrradzonen gelten gemäß Beschlusslage zur VwV-StVO weitgehend die gleichen Voraussetzungen und Anforderungen wie für Tempo 30-Zonen. Es gilt rechts-vor-links, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage sind nicht zulässig. Die Fahrradzone sollte eine überwiegend flächenhafte Bedeutung für den Radverkehr besitzen.

### Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>11</sup>, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.



Abb. 4-26: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Mosbach, Unterm Hamburg)

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m.

<sup>11</sup> Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001

- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z.B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

## 4.2 Thematische Handlungsschwerpunkte für Mosbach

Im umfassenden Maßnahmenkataster zur Wegeinfrastruktur sind für die einzelnen Abschnitte des Radverkehrsnetzes jeweils entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet und in übersichtlichen Datenblättern aufgezeigt. Die Grundlage für das Maßnahmenkataster bilden neben dem beschriebenen Rechtsrahmen und den Regelwerken insbesondere auch die Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg (Fassung 2016).

Zusätzlich zu den Datenblättern werden nachfolgend einzelne Themen, die in Mosbach für eine geeignete Radverkehrsführung relevant sind, näher erläutert. Dabei werden neben allgemeineren Themen auch auf konkrete Örtlichkeiten und entsprechende Handlungsbedarfe Bezug genommen und diese beispielhaft dargestellt.

### **Alternative Radverbindung zum eher touristischen Elzuferweg**

Der Elzuferradweg verläuft durch den gesamten Kernstadtbereich von Mosbach und Neckarelz. Er stellt als selbstständige Wegeverbindung abseits der vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen und als innerstädtische Verbindung entlang vieler für den Radverkehr wichtiger Ziele (Schulstandorte, Schwimmbad, Bahnhaltepunkte) sowohl für den touristischen als auch für den Alltagsradverkehr eine attraktive Verbindung dar. Darüber hinaus wird er aufgrund seiner Lage unmittelbar entlang der Elz auch gerne von zu Fuß Gehenden genutzt. Insbesondere in den Sommermonaten wird der Elzuferradweg aufgrund der dargelegten Aspekte von vielen Spaziergänger\*innen sowie Radfahrenden frequentiert. Das hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen führt mit Blick auf die Ausbaubreite von überwiegend ca. 2,50 m zu einem großen Konflikt-



Die Bestandssituation der nördlichen potenziellen Alternative ist geprägt durch eine Mischverkehrsführung des Radverkehrs in nahezu allen Abschnitten. Diese kann aufgrund von teilweise hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (Schätzung) und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 50 km/h als nicht verträglich eingeschätzt werden, sodass Handlungsbedarf zur Ertüchtigung dieser Verbindung für die Ausweisung einer sicheren und attraktiven Alternative zum Elzuferradweg besteht. Die vorhandenen Straßenquerschnitte lassen in diesem Bereich kurzfristig jedoch nur wenige (bis keine) Möglichkeiten für Radverkehrsführungen abseits der Mischverkehrsführung zu. Abschnittsweise behindern nach Angaben der Stadt Mosbach auch mittelfristig nicht wegzurationalisierende Parkstände potenzielle Ausbauoptionen. Kurzfristig können zur Attraktivierung der Verbindung auf großen Teilen folglich lediglich Markierungslösungen für schmale Straßenräume (bei bestehenden Querschnittsbreiten v.a. Piktogrammketten) sowie die Anordnung reduzierter Höchstgeschwindigkeiten (Anordnung Tempo 30) erste Maßnahmen darstellen, die zwar eine Steigerung der Attraktivität und Sicherheit auf dieser Verbindung versprechen, jedoch noch nicht unbedingt eine Wahrnehmung einer „echten“ Alternative zum Elzuferradweg gewährleisten.

Hierzu bedarf es langfristig großräumige verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung von Kfz-Durchgangsverkehren auf dieser Verbindung sowie eine deutliche Flächenumverteilung des Straßenraums für den Radverkehr<sup>12</sup> zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Für den Abschnitt Am Henschelberg (abseits der Landesstraße) kann jedoch durch die Einrichtung einer Fahrradstraße in einem hoch frequentierten innenstadtnahen Bereich des Elzuferradwegs auch kurzfristig eine attraktive Alternative geschaffen werden, die zumindest in Teilbereichen eine Entspannung der Situation herbeiführen kann.

Eine ähnliche Situation im Bestand lässt sich auch auf der südlichen potenziellen Alternative vorfinden. Abschnittsweise bestehende Mischverkehrsführungen bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (insbesondere Eisenbahnstraße mit seitens der Stadt Mosbach geschätzten > 10.000 Kfz/24 h) lassen auch hier Handlungsbedarfe erkennen. In anderen Bereichen (z.B. Hermann-Schulze-Delitzsch-Straße, An der Posthaltere, Rathausgasse, Johannitergasse) wird die Mischverkehrsführung jedoch auch als verträglich eingeschätzt. Nachteile der südlichen Alternative werden, neben z.T. auch erforderlichen komplexen Maßnahmen zur anforderungsgerechten Ertüchtigung einzelner Abschnitte, insbesondere in der Akzeptanz als potenzielle Alternative hinsichtlich einer nicht unmittelbar intuitiven Routenführung sowie Gewährleistung einer Anbindung der entsprechenden Ziele gesehen.

---

<sup>12</sup> Gleichzeitig sollten auch die Bedarfe des Fußverkehrs entsprechend der Empfehlungen geltender Regelwerke (z.B. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen 2002) berücksichtigt werden.

Im Fazit kann derzeit keine der geprüften Alternativen als gute Ausweichstrecke für den Alltagsradverkehr empfohlen werden. Die Maßnahmen, die zur Ertüchtigung der Verbindungen nötig sind, sind im Maßnahmenkonzept enthalten.

### Übergänge in der Radverkehrsführung

An der **Mosbacher Straße** wurde unmittelbar östlich der Clemens-Brentano-Grundschule bei der Überleitung des Radverkehrs vom Schutzstreifen auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zur Geschwindigkeitsreduktion des Radverkehrs eine bauliche „Bremse“ für den Radverkehr („Fahrradauffangkorb“) installiert. Diese sollte das Gefahrenpotenzial zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr auf dem Gehweg mindern, stellt aber für den Radverkehr ein unverhältnismäßig hohes Unfallrisiko dar. Die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr in diesem Bereich ist vor allen Dingen für (langsamere) Schulverkehre zur nahen Grundschule gedacht – schnellere Alltagsverkehre können weiterhin die Fahrbahn nutzen. Um diese duale Führung zu verdeutlichen, wird empfohlen, die Situation umzugestalten. Unmittelbar vor Beginn der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (Bestandssituation) sollte der Schutzstreifen aufgeweitet werden und damit geradlinig auf der Fahrbahn auslaufen. Zur weiteren Verdeutlichung der angestrebten Führung des schnelleren Radverkehrs auf der Fahrbahn kann zusätzlich eine fortlaufende Piktogrammreihe markiert werden (siehe Abbildung).



Abb. 4-28: „Fahrradauffangkorb“ Mosbacher Straße  
(links: Bestandssituation; rechts: Fotomontage als Empfehlung zur Umgestaltung)

Am **Knotenpunkt Schillerstraße/ Pfalzgraf-Otto-Straße** mündet der Schutzstreifen für den Radverkehr im Kurvenbereich in einer durchgezogenen Linie des Bushaltesbereiches. Damit endet die Radverkehrsführung abrupt und irritierend. Es wird empfohlen, den Schutzstreifen vor dem Bushaltesbereich auslaufen zu lassen, sodass der Radverkehr intuitiv auf die Fahrbahn geführt wird und somit kein weiteres Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Busverkehr besteht (siehe Abbildung).



Abb. 4-29: Schutzstreifen am Knotenpunkt Schillerstraße/ Pfalzgraf-Otto-Straße  
(links: Bestandssituation; rechts: Fotomontage als Empfehlung zur Umgestaltung)

### Markierungslösungen für schmale Fahrbahnquerschnitte

Viele Straßen in Mosbach weisen nur schmale Fahrbahn- bzw. Straßenquerschnitte auf. Aufgrund häufig nur geringen Ausbaupotenzials im Seitenraum - bzw. da für einen anforderungsgerechten Ausbau erhebliche Eingriffe in den öffentlichen Raum notwendig wären (Entfall von Baumstandorten, Grunderwerb) - können Markierungslösungen eine Möglichkeit für eine anforderungsgerechte Radverkehrsführung schaffen.

Zahlreiche Straßen in Mosbach verfügen (teilweise bei Berücksichtigung des Erhalts von Parkständen) über Fahrbahnbreiten unter 7,50 m. Gemäß den skizzierten Standards können hier keine beidseitigen Schutzstreifen in Regelbreite markiert werden. Die Neumarkierung von Schutzstreifen in Mindestbreite gemäß ERA 2010 wird generell nicht mehr empfohlen. Daher sollte sich anderen Markierungsoptionen bedient werden, um den Radverkehr als Fahrverkehr auf der Straße sichtbar zu machen.

Dies kann z.B. durch die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Regelbreite (1,50 m) erfolgen, der bei längeren Strecken auch alternierend markiert werden kann. In Gegenrichtung können Radpiktogramme (Piktogrammkette) markiert werden. Diese besitzen zwar keine verkehrsrechtliche Relevanz, können die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aber verdeutlichen und somit ein größeres Bewusstsein für den auf der Straße stattfindenden Radverkehr schaffen.

Bei vorhandener bewegter Topographie wird empfohlen, stets das Angebot des Schutzstreifens für den langsameren bzw. bergauf fahrenden Radverkehr zu schaffen und die Piktogrammkette auf der Gegenseite (bergab) zu markieren.



Abb. 4-30: Links: Beispiel für gemeinsamen Einsatz eines Schutzstreifens und einer gegenüber liegenden Piktogramm-kette auf der Fahrbahn (Celle, Niedersachsen); rechts: Beispiel zur Anwendung in Mosbach (Steige, Diedesheim)

Sollten im Bestand zusätzlich Parkstände existieren, die nicht aufgegeben werden können, ist stets zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,50 m zu den Parkständen beim Einsatz des Schutzstreifens einzuplanen und auch zu markieren.

Nachfolgend ist beispielhaft ein Querschnitt inkl. der Darstellung eines entsprechenden Lösungsvorschlags zur Gestaltung für die Steige in Diedesheim aufgezeigt. Dieser Lösungsansatz kann als exemplarisch für weitere Straßen im Stadtgebiet Mosbachs mit ähnlichen Bestandssituationen gesehen werden.

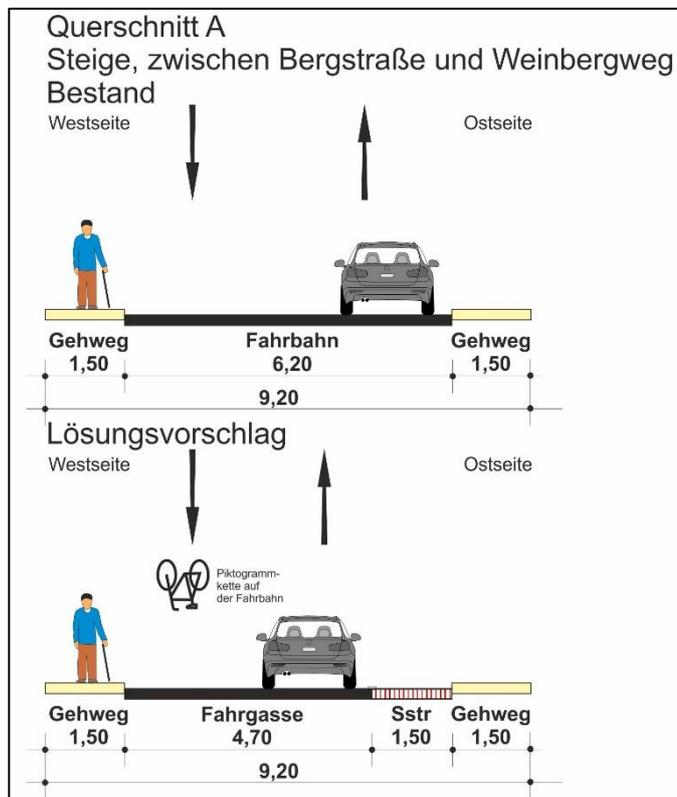


Abb. 4-31: Beispielhafter Querschnitt in schmalen Straßenraum inkl. Lösungsvorschlag zur Radverkehrsführung (Steige, Diedesheim)

Bei sehr schmalen Straßen (< 6,0 m) können auch beidseitig Piktogramme markiert werden, sollte der Einsatz von Radverkehrsanlagen in Regelbreite zuzüglich der Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz nicht möglich sein.

### Fahrradstraßen

Grundsätzlich lässt sich mit der Ausweisung von Fahrradstraßen und deren Ausgestaltung in einem stadt-eigenen corporate design eine relativ kostengünstige und komfortable Lösung für den Radverkehr schaffen. Durch die öffentlichkeitswirksame Funktion wird dabei gleichzeitig die Radverkehrsförderung der Stadt deutlich und sichtbar gemacht.

Zunächst sollte sich die Stadt über ein Design der Fahrradstraßen in Mosbach abstimmen bzw. dies festlegen. Dieses sollte entsprechend für alle Fahrradstraßen in Mosbach einheitlich angewendet werden. Empfohlen wird hier ein Design entsprechend der Musterlösungen des Landes Baden-Württembergs.

Die Eröffnung der ersten Fahrradstraße (beispielsweise Am Henschelberg, Pfalzgraf-Otto-Straße), sollte von intensiver Öffentlichkeitsarbeit im Sinne von Aufklärung über die geltenden Regelungen und ggf. die offizielle Eröffnung nach Umgestaltung begleitet werden.



Abb. 4-32: Beispiele in Mosbach zur Einrichtung potenzieller erster Fahrradstraßen (links: Am Henschelberg; rechts: Pfalzgraf-Otto-Straße)

### Belagsqualitäten und Wegebreiten bei Wirtschaftswegen

Im kommunalem Radverkehrsnetz in Mosbach sind in nicht unerheblichem Maße auch Wirtschaftswegen berücksichtigt. Land- und forstwirtschaftliche Wege haben auch eine wichtige Funktion innerhalb von Radverkehrsnetzen inne – eine stets gute Belagsqualität der Wirtschaftswegen für eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr ist somit von großer Bedeutung.

Neben Asphalt und ungefastem Pflaster als grundsätzlich für den Radverkehr optimale Belagsarten, können hier jedoch aufgrund naturschutzrechtlicher oder unterhaltungstechnischer Belange auch wassergebundene Decken zum Einsatz

kommen. Wichtig ist bei diesen jedoch noch einmal besonders die Gewährleistung einer regelmäßigen Instandhaltung, um die Nutzung der Wege auch ganzjährig für den Alltagsradverkehr attraktiv zu gestalten.

Auch eine ausreichende Wegebreite land- und forstwirtschaftlicher Wege, die als Teile des Radverkehrsnetzes fungieren, ist dabei von großer Bedeutung. Mit Blick auf die Entwicklung der modernen Landwirtschaft, in der immer größere und auch breitere Maschinen eingesetzt werden, sind konfliktfreie Begegnungen zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr auf bestehenden Wegen kaum möglich.

Um dieser Problemlage in Mosbach zu begegnen, wird empfohlen, die Wirtschaftswege, die Bestandteile des Radverkehrsnetzes sind, hinsichtlich der Intensität und Belastung durch landwirtschaftliche Verkehre zu prüfen. Bei höherer Nutzungsintensität wird empfohlen, Begegnungsstellen einzurichten. Darüber hinaus kann auch eine entsprechende Öffentlichkeitskampagne zum Werben für mehr Rücksichtnahme zwischen landwirtschaftlichem und Radverkehr der Sache an dieser Stelle förderlich sein.



Abb. 4-33: Beispiele für Begegnungsstellen (links, Landkreis Leer) und zur Sensibilisierung für Rücksichtnahme auf Wirtschaftsweegen (rechts, Weserradweg bei Bodenwerder)

## Wanderbahn

Die Wanderbahn als selbstständige Wegeverbindung durch überwiegend Waldgebiet und entlang einer ehemaligen Bahnstrecke zwischen Mosbach und Mudau stellt neben der Relevanz für den touristischen Radverkehr insbesondere zur Anbindung der Ortschaften Lohrbach, Sattelbach und Fahrenbach an die Kernstadt Mosbachs auch eine große Bedeutung für den Alltagsradverkehr auf kommunaler Ebene dar.

Neben Abschnitten der Wanderbahn, die asphaltiert sind und eine gute Belagsqualität vorweisen, existieren auch Abschnitte der Wanderbahn mit wassergebundenen Decken, welche sich zum Befahrungszeitpunkt (2021/ 2022) in unterschiedlichen Belagsqualitäten (von leicht bis stark eingeschränkt) ausprägten.



Abb. 4-34: Beispiele für Belagsarten und Belagsqualitäten auf Abschnitten der Wanderbahn (zwischen Mosbach und Sattelbach)

Mit Blick auf die teilweise eingeschränkten Belagsqualitäten in Abschnitten der Wanderbahn mit wassergebundener Decke, wird empfohlen, gute Belagsqualitäten insbesondere auf diesen Abschnitten durch regelmäßige Instandsetzung zu gewährleisten<sup>13</sup>. Langfristig sollte mit Blick auf die Attraktivität der Wanderbahn auch im Rahmen ihrer wichtigen Funktion für den Alltagsradverkehr sowie hinsichtlich der in den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg definierten Anforderungen an Oberflächenarten eine Asphaltierung der gesamten Wegestrecke angestrebt werden (vorbehaltlich der Möglichkeiten im Zusammenhang naturschutzrechtlicher Rahmenbedingungen).

### Öffnung von Einbahnstraßen

Viele Einbahnstraßen in Mosbach sind bereits für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben. Es wird empfohlen, alle noch nicht freigegebenen Einbahnstraßen im Stadtgebiet systematisch hinsichtlich der Möglichkeit zur Freigabe zu prüfen und konzeptionell abzuhandeln.

Je nach Frequentierung oder auch dem abgeschätztem Gefahrenpotenzial im Einmündungsbereich der Einbahnstraße für den Radverkehr können im Bereich der

<sup>13</sup> Nach Aussage der Stadt Mosbach ist für die Instandhaltung wassergebundener Decken in den kommenden Jahren eine deutliche Aufstockung der Haushaltsmittel eingeplant.

Ein- oder Ausfahrt auch bauliche oder markierte Pforten für den Radverkehr als zusätzliche Sicherung eingerichtet werden.

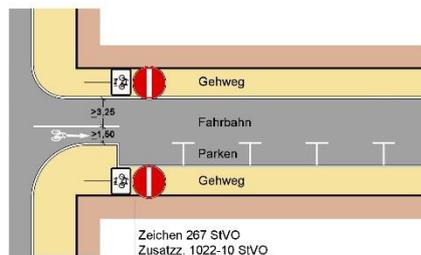


Abb. 4-35: Prinzipskizze und Beispiel (Meerbusch) zur Markierung einer Einfahrt

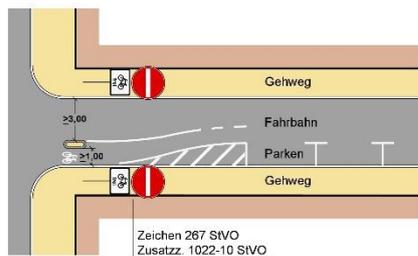


Abb. 4-36: Prinzipskizze und Beispiel (Stuttgart) zur baulichen Ausgestaltung einer Einfahrt

### Einsatz und Sicherung von Pollern und Umlaufsperrn

Ein wiederkehrender Handlungsbedarf in Mosbach ist in einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite von Pollern sowie bei Umlaufsperrn zu sehen. In entsprechend zu definierenden Einzelfällen (bei Verbindungen mit hohem durch Pkw nicht zugelassenen Nutzungsverhalten) kann das Aufstellen von Pollern die entsprechende Durchfahrt nicht erwünschter Verkehre verhindern und das Durchfahren des Radverkehrs weiterhin ermöglichen. Durch die Möglichkeit des Umklappens der Poller mittels einer Vergabe an Schlüsseln an berechnigte Personen, kann die Wegenutzung durch z.B. erforderliche landwirtschaftliche Verkehre weiterhin gewährleistet werden.



Abb. 4-37: Umklappbare Poller in hoch- und runtergeklapptem Zustand (Weserradweg, bei Hameln)

Bei dem Einsatz von Pollern ist neben der beschriebenen Funktion des Verhinderns des Durchlasses nicht erwünschter Verkehre v.a. auf ausreichende Durchlassbreiten für den Radverkehr sowie die Sicherung der Poller zu achten. Hier bedarf es in Mosbach einer systematischen Prüfung und ggf. Aktivität bei allen im Bestand befindlichen Pollern. Dabei ist auch zu prüfen, ob im Bestand befindliche Poller wirklich erforderlich sind oder ein Entfernen möglich bzw. sinnvoll sein kann.



Abb. 4-38: Beispiele für Poller mit Bodenmarkierungen

### Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Die Fußgängerzone in der Altstadt Mosbachs mit engen Straßen sowie vielen Einzelhandelsgeschäften und Gastronomie stellt aufgrund des hohen Konflikt- und Gefahrenbereichs für den Fußverkehr keinen geeigneten Bereich für die Freigabe für den Radverkehr dar. Insbesondere für ortsfremde Radfahrende sollte die Möglichkeit zur Umfahrung der Fußgängerzone mit dem Fahrrad (westlich über Gartenweg und Hauptstraße, östlich über Alte Bergsteige, Oberer Mühlenweg und Pflazgraf-Otto-Straße) jedoch deutlich erkennbar und intuitiv verfolgbar ausgewiesen werden.

### Markierung Aufstellfläche am KP Zwingerstraße/ Alte Bergsteige

Der entgegen der Fahrtrichtung in der für den gegengerichteten Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße markierte Schutzstreifen in der Zwingerstraße in Fahrtrichtung zur Alten Bergsteige drängt den Radverkehr weit an den äußeren Rand (Bestandssituation). Um auch Abbiegebeziehungen in Richtung Norden aus der Zwingerstraße in die Alte Bergsteige zu verdeutlichen sowie einen wahrnehmbaren und sichereren Aufstellbereich für weitere Querungsbedarfe des Radverkehrs an diesem Knotenpunkt zu ermöglichen, wird empfohlen, den einmündenden Schutzstreifen aus der Zwingerstraße geradlinig aufzuweiten und die dadurch entstehende Aufstellfläche für den Radverkehr einzufärben (siehe Abbildung).



Abb. 4-39: Knotenpunkt Zwingerstraße/ Alte Bergsteige  
(links: Bestandssituation; rechts: Fotomontage als Empfehlung zur Umgestaltung)

### Schutzstreifen außerorts

Ein Erlass des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg im Januar 2023 lässt bei Erfüllung definierter Anforderungskriterien auch das Markieren von Schutzstreifen außerorts zu. Für diese neue Möglichkeit im Rahmen des Maßnahmenportfolios sollten einzelne potenzielle Strecken, vorbehaltlich einer weiteren Prüfung auf Grundlage notwendiger Daten und Anforderungen (u.a. DTV, Straßenbreite), in weiteren Prozessen geprüft werden (potenzielle Einsatzbeispiele: u.a. Solbergallee, L 527 bzw. Steige (zwischen Diedesheim und Reichenbruch), L 589 (Kurfürstenstraße) – teilweise abseits des aktuellen Netzverlaufs, aber in einem potenziellen zukünftigen alternativen Netzzusammenhang).

## 4.3 Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur

Ausgehend von den im Rahmen der Mängelanalyse ermittelten Defiziten im Mosbacher Radverkehrsnetz erfolgte die Ableitung der Maßnahmenkonzeption zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Für die Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes in Mosbach (Gesamtlänge ca. 99 km) wurden auf insgesamt ca. 156 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt. Während der Projektlaufzeit befanden sich bereits einzelne Maßnahmen in der Planung bzw. im Bau, einzelne Maßnahmen wurden im Laufe der Konzepterarbeitung bereits umgesetzt.

Auf ca. 40 km wurde kein Handlungsbedarf festgestellt, somit sind heute knapp 40 % des Radverkehrsnetzes gut nutzbar.

Alle Streckenabschnitte mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in dem Maßnahmenkataster aufgeführt. Dieses enthält eine kurze Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation (inkl. Foto) sowie den empfohlenen Lösungsansatz entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes und einen Hinweis zur Priorisierung der Maßnahmen.

### Prioritäten

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kap. 6), die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B.

Beseitigung punktueller Hindernisse) als „Kleinmaßnahme“ (Prioritätsstufe **K**) eingestuft.

<b>Prioritätsstufe 1</b> Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	<b>Prioritätsstufe 2</b> Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	<b>Prioritätsstufe K</b> Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage fehlt (Bsp. Hammerweg)	Belagsqualität (Bsp. Jean-de-la-Fontaine-Straße)	Umlaufsperrung mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung (Bsp. Brücke über die Elz)

Abb. 4-40: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Darüber hinaus wurden zusätzlich folgende Prioritäten definiert und zugeordnet:

- Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen, erhielten die Priorität „**In Planung**“.
- Problembehaftete Bereiche, deren Fertigstellung bereits während der Konzepterstellung erfolgte, wurden mit dem Hinweis „**bereits umgesetzt**“ gekennzeichnet. Bereiche bei denen Teile der Maßnahmenempfehlungen bereits während der Konzepterstellung umgesetzt wurden, wurden mit dem Hinweis „**teilweise umgesetzt**“ gekennzeichnet.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen in Hinblick auf die verkehrssicherheitstechnischen Belange:

Priorität	Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen
<b>1</b>	<p><b>Hohe Priorität:</b> Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite</li> <li>- Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist</li> </ul> <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neubau einer Radverkehrsanlage bei im Bestand fehlender Radverkehrsanlage bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen</li> <li>- Ausbau einer Radverkehrsanlage in Regelbreite bei deutlich zu schmaler Radverkehrsanlage</li> </ul>
<b>2</b>	<p><b>Mittlere Priorität:</b> Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt</li> </ul> <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Belagserneuerung bei unzureichender Belagsqualität (jedoch ohne unmittelbare Sturzgefahr)</li> </ul>
<b>K</b>	<p><b>Kleinstmaßnahme,</b> die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme</li> </ul> <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewährleistung einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite bei Pollern</li> </ul>
<b>In Planung</b>	Maßnahme befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits in Planung
<b>umgesetzt</b>	Maßnahme wurde während der Zeit Konzepterstellung bereits umgesetzt
<b>teilweise umgesetzt</b>	Ein Teil der Maßnahmenempfehlungen wurde während der Zeit der Konzepterstellung bereits umgesetzt

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Diese Rahmenbedingungen werden bei den vergebenen Prioritäten nicht abgebildet.

## Überschlägige Kostenschätzung

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Da es sich beim Handlungsbedarf auch vielfach um Belagserneuerungen der Fahrbahn handelt, sind die in der Kostenschätzung angenommenen Kosten nicht als reine Maßnahmen für den Radverkehr zu sehen. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter und sind mit dem Auftraggeber abgestimmt. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen. Der Kostenansatz für punktuelle Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

### Pauschale Kostenansätze (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Wegeinfrastruktur

- **Streckenabschnitte**

**Geringer Aufwand**

z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen oder einseitige Piktogrammreihe

**30-35 €/lfm**

**Mittlerer Aufwand**

z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen)

**45-65 €/lfm**  
(einseitig)

**Hoher Aufwand**

z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung

**110-160 €/lfm**

**Sehr hoher Aufwand**

z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau

Je nach  
Ausbaustandard  
**270 €/lfm**

Neubau Geh-/ Radweg außerorts

**450-550 €/lfm**

- **Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen**

- **Sehr geringer Aufwand**

- z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme

- mind. **250 €/Schild**  
(mind. **500 € - 700 €** pro  
Maßnahme)

- **Geringer Aufwand**

- z. B. Bordabsenkungen, Umlaufsperrern, Furtmarkierungen

- 5.000 – 10.000 €/**  
Maßnahme

- **Mittlerer Aufwand**

- z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage

- mind. 70.000 €** pro  
Maßnahme ohne  
Bordversatz; mind.  
**100.000 €** pro  
Maßnahme mit  
Bordversatz

- **Hoher Aufwand**

- z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz, Rückbau freier Rechtsabbieger

- mind. **150.000 €** pro  
Maßnahme  
bzw. **200.000 €** bei  
größerer Umgestaltung

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Grunderwerb
- Ausgleichsmaßnahmen
- Alternativvorschläge, optionale Maßnahmenvorschläge (z.B. für nach Prüfung DTV), langfristige Empfehlungen.
- Hinweise auf Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen.
- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.).
- Maßnahmen, die vor einem langfristigen Umsetzungshorizont eingeschätzt werden.

Für die Umsetzung aller Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren wurden Gesamtkosten von insgesamt rund 5,6 Millionen € ermittelt (inkl. Berücksichtigung „Unvorhergesehenes“, 10 % sowie „Preissteigerungen“ in Höhe von ca. 25 %).

Die geschätzten Gesamtkosten teilen sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

Priorität der Maßnahmen	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Überschlägige Kosten	% der Kosten
Kein Handlungsbedarf	120	0 €	-
Kleinstmaßnahmen	79	502.000 €	9 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	27	2.340.000 €	42 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	38	2.663.000 €	48 %
Maßnahmen, (teilweise) umgesetzt	5	30.000 €	< 1 %
Maßnahmen, die sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung in Bau oder in Planung befinden	3	-	-
Maßnahmen vor einem langfristigen Umsetzungshorizont	4	-	-
<b>Gesamt</b>	<b>276</b>	<b>5.535.000 €</b>	<b>100 %</b>

Abb. 4-41: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Prioritäten (Verkehrssicherheit)

Ein Großteil der Kosten für die Maßnahmen liegt in der Baulast der Stadt Mosbach (knapp 90 %). Die übrigen Kosten teilen sich unter den weiteren Baulastträgern Bund, Land und Kreis auf.

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden.

## 5 Fahrradparken

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellanlagen für Fahrräder an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf zunehmend hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Neben qualitativen Aspekten ist jedoch vor dem Hintergrund einer angestrebten Radverkehrsförderung und einer Steigerung des Radverkehrsanteils (u.a. zeitgleich auch befördert durch Auswirkungen der Elektrifizierung des Radverkehrs und eines insbesondere in topographisch bewegten Regionen dadurch entstehenden größeren Nutzungspotenzials) auch der Ausbau des Angebots in quantitativer Hinsicht von Bedeutung. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Nutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig ein nur weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welchen es aber oft an ausreichend sicherheitstechnischer Ausstattung mangelt.

## 5.1 Anforderungen an Abstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig. Diese Anforderungen haben sich seit dem Konzept 2009 nicht grundlegend geändert.

Den grundlegenden Anforderungen entspricht der Anlagentyp Rahmenhalter am besten. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) aufgestellt werden. An Standorten, wo mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen. Zudem eignen sich verkürzte Rahmenhalter für Sonderräder, wie Lastenräder, Räder mit Anhänger oder Handbikes.

Oft werden Abstellanlagen vom Einzelhandel aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, entsprechen jedoch selten den Anforderungen. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 5-1: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abb. 5-2: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

## 5.2 Fahrradparken in Mosbach (Status Quo)

Die Situation zum Fahrradparken und das damit verbundene Angebot an Fahrradabstellanlagen hat sich seit 2009 nicht wesentlich verändert. Der beschriebene Status Quo deckt sich zu großen Teilen nach wie vor mit der Bestandssituation 2009. Innerhalb des Stadtgebietes wurden nur vereinzelt neue anforderungsgerechte Fahrradstellplätze geschaffen (z.B. Anlehnbügel nahe Bachmühle). Darüber hinaus fanden an ausgewählten Standorten Aktivitäten zur Verbesserung des Fahrradparkangebotes statt. In diesem Zusammenhang sind z.B. das Errichten überdachter Anlehnbügel am Nicolaus-Kistner-Gymnasium sowie das Aufstellen von Fahrradboxen am Bahnhof Mosbach-Neckarelz zu nennen.



Abb. 5-3: Beispiele für neu geschaffene Fahrradstellplätze in Mosbach seit 2009 (links: überdachte Anlehnbügel am Nicolaus-Kistner-Gymnasium Mosbach; rechts: Fahrradboxen am Bahnhof Mosbach-Neckarelz)

Fahrradabstellanlagen sind insbesondere im Innenstadtbereich weiterhin nur wenige vorzufinden. Ältere Fahrradabstellanlagen sind überwiegend nicht anforderungsgerechte Vorderradhalter – insbesondere an Einzelhandelsstandorten sowie an Sport-, Freizeit- und Wohnstätten vorzufinden – neuere

Fahrradabstellanlagen hingegen stellen überwiegend für alltägliche Nutzungsansprüche anforderungsgerechte Anlehnbügel dar. Am Bahnhof Mosbach-Neckarelz existiert zudem ein Angebot für das Abstellen von Fahrrädern in Fahrradboxen.

Insgesamt besteht in einigen Bereichen der Handlungsbedarf sowohl in der Qualität als auch in der Quantität. Grundsätzlich wird der sukzessive Austausch von vorhandenen Vorradhaltern durch anspruchsgerechte Anlagen, an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe für wichtige und öffentliche Ziele des Radverkehrs, empfohlen. Somit wird eine deutliche Angebotsverbesserung erzielt. Hierbei sollten nach Möglichkeit, aufgrund des Wiedererkennungswertes, überwiegend gleiche Modelle zum Einsatz kommen.

Nachfolgend wird der Bestand sowie der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen in Mosbach exemplarisch für ausgewählte Standortkategorien aufgezeigt.

### **Bahnhof & Bushaltestellen (Bike+Ride)**

An den Bahnhaltunkten in Mosbach (Mosbach (Baden), Mosbach West, Mosbach Neckarelz) steht ein Angebot überdachter und anforderungsgerechter Vorderradrahmenhalter zur Verfügung, am Bahnhof Mosbach (Baden) ergänzt um Schließfächer. Zusätzlich besteht auch ein kleines Angebot für gesicherte Stellplätze in Form von 12 abschließbaren Fahrradboxen am Bahnhaltpunkt Mosbach Neckarelz. Die vorhandenen Anlagen scheinen nicht komplett ausgelastet zu sein, Reserven sind erkennbar. Ein Angebot für gesicherte Stellplätze (abschließbare Fahrradboxen, Sammelschließanlage) ist besonders für Pendelnde relevant. Eine hohe Auslastung der vorhandenen Fahrradboxen macht den Bedarf eines zusätzlichen Angebots deutlich.

Es wird empfohlen, die Kapazität der vorhandenen, frei zugänglichen Fahrradstellplätze sukzessive auf Ihre Auslastung zu überprüfen und das Angebot bedarfsgerecht auszubauen (insbesondere auch nach dem Ende der Covid-19-Pandemie, welche unmittelbare Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten der Menschen mit sich brachte). Zusätzlich würde das Aufstellen einer Fahrradreparatursäule als Möglichkeit zur selbstständigen Instandsetzung durch alltägliche Probleme am Fahrrad das Angebot an dieser Stelle ergänzen.



Überdachte Vorderradrahmenhalter  
mit Schließfächern  
(Mosbach (Baden))



Überdachte Vorderradrahmenhalter  
(Mosbach West)



Überdachte Vorderradrahmenhalter  
(Mosbach Neckarelz)



Fahrradboxen  
(Mosbach Neckarelz)

Abb. 5-4: Überdachte Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradboxen an Bahnhaltstellen in Mosbach

Bei der überwiegenden Zahl der Bushaltestellen fehlt jegliches Angebot an Fahrradstellplätzen. Hier wird eine Ausstattung mit Anlehnbügel an einzelnen Bushaltestellen mit Umsteigebedeutung (vom Fahrrad auf den ÖPNV) empfohlen. Die Anlehnbügel sind auf befestigtem Grund zu errichten, eine Überdachungsmöglichkeit ist anzustreben.

### Schulstandorte

An den verschiedenen Schulstandorten sind unterschiedliche Angebote des Fahrradparkens in Form von Vorderradhaltern und von Anlehnbügel vorzufinden, die teilweise auch überdacht sind. Während an der Ludwig-Erhard-Schule nur wenige Vorderradhalter existieren, gibt es am Nicolaus-Kistner-Gymnasium eine Vielzahl von Anlehnbügel, teilweise auch überdacht. Bei diesen verhindern jedoch geringe Abstände zwischen den Anlehnbügel eine komfortable Nutzung. Die Auslastung der Fahrradabstellanlagen wird als sehr gering wahrgenommen (an den Befahrungstagen, während der Covid-19-Pandemie).

An allen Schulstandorten wird sowohl ein v.a. qualitativer, zum Teil aber auch quantitaiver, Ausbaubedarf des Angebotes an Fahrradabstellplätzen gesehen. Bei der konkreten Ermittlung potentieller Bedarfe sollten jedoch stets die Beteiligten (Lernende, Lehrende und Eltern) eingebunden werden.



Überdachte Vorderradhalter  
(Ludwig-Erhard-Schule)

© PGV-Alrutz



Überdachte Anlehnbügel in geringem Abstand  
(Nicolaus-Kistner-Gymnasium)

© PGV-Alrutz

Abb. 5-5: Eindrücke zur Situation des Fahrradparkens an Mosbacher Schulen

### Einzelhandel sowie Freizeit- und Sportstätten

An wichtigen Freizeiteinrichtungen sowie an vielen Standorten des Einzelhandels sind lediglich Vorderradhalter zu finden, die ein sicheres und anforderungsgerechtes Abstellen von Fahrrädern nicht ermöglichen.

An städtischen Standorten wird der Austausch durch anforderungsgerechte Anlehnbügel empfohlen. Die Stadt sollte auch die Einzelhändler\*innen dazu anregen, für Rad fahrende Kund\*innen anforderungsgerechte Fahrradparkangebote zu schaffen.



Vorderradhalter  
(Einzelhandelsgeschäft)

© PGV-Alrutz



Vorderradhalter  
(Spaßbad FaMos)

© PGV-Alrutz

Abb. 5-6: Fahrradabstellanlagen an Freizeiteinrichtungen und Einzelhandelsstandorten

### Fahrradparken in der Innenstadt

In der Innenstadt Mosbachs sind abseits des Bahnhofs nur vereinzelt und eher in Nebenstraßen Fahrradabstellanlagen zu finden. Die wenige vorhandenen Fahrradabstellanlagen (Vorderradrahmenhalter, Vorderradhalter, Anlehnbügel) weisen in ihrer Erfüllung der Anforderungsgerechtigkeit unterschiedliche Qualitäten auf. In einigen Bereichen frei abgestellte Fahrräder (insbesondere am Ludwigsplatz und am Marktplatz) lassen vorhandene Bedürfnisse erkennen, die bei der Standortwahl neuer Fahrradparkangebote berücksichtigt werden sollten. Darüber

hinaus sollten vorhandene Atlasten in Form von Vorderradhaltern sukzessive ausgetauscht und mit Anlehnbügeln ersetzt werden.



Abb. 5-7: Eindrücke zur Situation des Fahrradparkens in der Innenstadt Mosbachs

## Wohngebäude

Auch die Fahrradparksituation an Wohngebäuden als Quellen des Radverkehrs spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Das Antrittshemmnis hierfür ist geringer, wenn anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden sind, die ausreichend Diebstahlschutz bieten, sodass das Fahrrad auch über Nacht ohne Sorge abgestellt werden kann. In diesem Bereich sind in Mosbach nur vereinzelt

Fahrradabstellanlagen in öffentlich zugänglichen und einsehbaren Bereichen vorzufinden. Zur Verbesserung des Angebotes zum Fahrradparken an Wohngebäuden sollten die örtlichen Wohnungsbaugesellschaften z.B. auch zum Thema sensibilisiert und zur Anlage von anforderungsgerechten Abstellanlagen motiviert werden.

### 5.3 Standortempfehlungen und weitergehende Empfehlungen

Zusammenfassend betrachtet, ist in Mosbach flächendeckend nach wie vor noch kein ausreichendes Angebot anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen vorhanden. Insbesondere in der Innenstadt aber auch an den Schulstandorten, vor Einzelhandels- und Freizeitstätten und in den Wohngebieten wird eine v.a. qualitative Aufwertung aber auch eine bedarfsgerechte quantitative Ausweitung des Angebotes empfohlen. Altlasten in Form von Vorderradhaltern sollten im gesamten Stadtgebiet systematisch durch Anlehnbügel ausgetauscht werden. Ein besonderer sowohl qualitativer als auch quantitativer Handlungsbedarf stellt sich im Bereich der Schulen dar, welche in Kooperation mit den entsprechenden Lehrkräften sowie der Schüler\*innenschaft zu konkretisieren gilt. Auch im Bereich des Wohnens sollten entsprechende Aktivitäten angeschoben werden.

Keine der vorgefundenen Anlagen im Stadtgebiet war zum Befahrungszeitpunkt komplett ausgelastet, gleichzeitig wurden jedoch viele frei abgestellte Fahrräder vorgefunden, was den Bedarf an dichter an den Zielorten des Radverkehrs zu platzierenden Fahrradabstellanlagen noch einmal deutlich macht. Zusätzlich wird aufgrund der geplanten Förderung des Radverkehrs und entsprechender gewünschter Steigerung der Anzahl der Radfahrenden sowohl auf kommunaler aber auch auf Landesebene jedoch eine Erweiterung der bestehenden Anlagen langfristig notwendig werden.

Ein Fahrradabstellanlagen-Programm könnte helfen, die Situation schnell und kontinuierlich zu verbessern. Darin sollte die Einrichtung einer festgelegten Anzahl an Stellplätzen pro Jahr an notwendigen Zielen festgelegt werden. Vor allem an Standorten mit hohen Kapazitäten für den ruhenden Kfz-Verkehr kann schon eine Umnutzung von nur wenigen Stellplätzen ein deutliches Signal in Richtung Fahrradfreundlichkeit sein. Die Stadt könnte darüber hinaus durch Informationen für den Einzelhandel diesen über die Vorteile von Rahmenhaltern informieren und Anreize zum Austausch schaffen. Gegebenenfalls könnten Kooperationen oder Flächen zur Verfügung gestellt werden, um den Einzelhandel mit ausreichend Abstellanlagen auszustatten. Durch Motivation von Wohnungsbaugesellschaften könnten in dicht besiedelten Wohnbereichen Anreize zum Umstieg vom Kfz auf das Rad geschaffen werden.

Insbesondere in der Innenstadt wird mit Blick auf viele frei abgestellte Fahrräder die Notwendigkeit einer signifikanten Erweiterung des Fahrradparkangebotes deutlich. Die durch die baulichen und historisch gewachsenen beengten Verhältnisse der

Straßenräume in der Innenstadt, erschweren das Aufstellen von Anlehnbügel jedoch. Daher wird neben dem Nutzen freier Randbereiche von Straßen und Plätzen die Umnutzung von Kfz-Stellplätzen für Fahrradabstellplätze jedoch auch unumgänglich sein. Ein Vorschlag potentieller Flächen mit einem Bedarf sowie auch einem augenscheinlich verfügbaren Platzangebot sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Diese bedürfen im Einzelfall jedoch noch einer dezidierten Prüfung.



Abb. 5-8: Vorschläge für Flächen zur Ergänzung weiterer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt Mosbachs (Quelle Luftbild: Stadt Mosbach)

Bedarfe für eine Ausweitung des Angebotes an Fahrradstellplätzen sowie eine eindeutige Ausweisung dieser wurden im Rahmen der Beteiligung zudem insbesondere für die Bereiche „An der Bachmühle“ sowie „Ludwigsplatz“ benannt.

Für das Nutzen schmalerer Randbereiche der Straßenzüge in der Innenstadt sollte zu dem weiterhin über den Einsatz von „Pollerrohren“ nachgedacht werden. Diese ließen sich in unmittelbarer Nähe zu Geschäften installieren und bieten somit attraktive Abstellmöglichkeiten.

Für ein Angebot sicherer Fahrradstellplätze, insbesondere am Bahnhaltelpunkt Mosbach (Baden), könnten trotz des begrenzten Platzangebots vorhandene Kfz-Stellplätze in unmittelbarer Bahnhofsnähe genutzt werden, um dort Fahrradboxen aufzustellen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit nicht auch Leerstände von Einzelhandelsstandorten<sup>14</sup> angemietet werden könnten, um dort Radstationen (ggf. verbunden mit einer Fahrradreparaturwerkstatt) und/ oder andere Formate witterungsgeschützten und sicheren Fahrradparkens einzurichten.

Lastenräder werden zunehmend als Ergänzung oder Alternative zum privaten Pkw genutzt. Aufgrund der größeren Fahrzeugdimension wird empfohlen für diesen Fahrradtyp eigene Anlagen zu errichten. Größere Abstellflächen für Sonderräder kommen auch solchen Standardrädern mit Anhängern zu Gute. Standorttechnisch sollten diesbezüglich insbesondere Bereiche vor größeren Versorgungseinrichtungen auf ihre Eignung zur Einrichtung von Lastenradparkplätzen geprüft werden.



Abb. 5-9: Ausgewiesene Lastenrad-Parkplätze (links: Hannover; rechts: Gröbenzell)

Der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder sowie Pedelecs, die enorme Potenziale für den Umstieg auf das Fahrrad besitzen, sollte durch gesicherte Fahrradparkangebote insbesondere am Bahnhof Rechnung getragen werden. Generell wird auch die qualitative Aufwertung vorhandener Anlagen, z.B. durch Ergänzung von Überdachung, empfohlen. Dabei sollten für weitere Aktivitäten die Erfahrungen mit der Nutzung der Fahrradboxen am Bahnhaltelpunkt Mosbach-Neckarelz zu Grunde gelegt werden.

In einigen Städten findet auch das Angebot mobiler Fahrradabstellanlagen Einsatz. Dieses ist v.a. für größere Veranstaltungen und Feste eine gute Lösung, um anforderungsgerechte Anlagen anbieten zu können. Sie sollten jeweils nah zu den Zugängen verortet werden. Wenn das Angebot entsprechend kommuniziert und gut auffindbar ist, kann es dazu beitragen, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad anreisen. Dort, wo eine dauerhafte Lösung möglich ist, sollten in den Boden

<sup>14</sup> Respektvoll aktueller Entwicklungen zu erwartender weiterer Leerstände aufgrund der steigenden Nutzung des Onlinehandels und stetig sinkenden Umsatzzahlen im stationären Einzelhandel

verankerte Rahmenhalter aufgestellt werden. Dort wo bewusst auf mobile Anlagen zurückgegriffen wird, sollten diese dennoch für den Zeitraum der Aufstellung im Boden verschraubt werden, um mehr Diebstahlschutz zu bieten.



Abb. 5-10: Mobile Radabstellanlagen im aufgebauten (links) und zusammengeklapptem Zustand für Transport und Lagerung (rechts) (Quelle Bilder: [www.nuernberg.de/internet/nuernberg\\_steigt\\_auf/mobile\\_radstaender.html](http://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/mobile_radstaender.html))

## 6 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Neben der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur und dem Vorhalten eines ausreichenden Angebotes anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen stellen auch die Bausteine Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen im Zusammenhang der Radverkehrsförderung als System eine große Bedeutung. Auf diese Aspekte wird nachfolgend eingegangen.

### 6.1 Serviceleistungen

Zum Handlungsfeld Serviceeinrichtungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein (wie am Bahnhof Mosbach (Baden) auch im Ansatz schon vorhanden), die vor allem in der Innenstadt für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z. B. Schlauch-O-Maten oder Luftpumpstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei diesen Angeboten ist jedoch auch auf eine ausreichende Sicherung vor Vandalismus zu achten. Wichtig sind darüber hinaus auch Angebote, die den Umstieg auf das Rad – und sei es auch nur für eine Teilstrecke – attraktiv und einfach machen.

Nachfolgend sind Beispiele aus anderen Städten aufgezeigt, die auch für Mosbach in Frage kommen könnten.

- Eine Möglichkeit für besondere Angebote an verschiedenen Nutzer\*innengruppen besteht in der Errichtung spezieller **Servicepoints** für

Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Rastplätzen mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Auch Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Gepäck, z.B. mit Schließfächern an Abstellanlagen in den Versorgungszentren, sowie Luftdrucktankstellen, Reparatursets oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen versorgen, bieten umfangreichen Service für Alltagsradler und den Radtourismus. Hier können örtliche Akteure eingebunden werden.



Abb. 6-1: Beispiele öffentlicher Serviceangebote für den Radverkehr wie Schlauch-O-Mat (oben links), Luftstation beim Fahrradhandel (oben rechts), Reparaturset (unten links) und Schließfächer in Kombination mit Reparaturset am Bahnhof (unten rechts)

- Ein **mobiler Reparaturservice** bietet in zahlreichen Kommunen bereits einen besonderen Komfort für Radfahrende.

In Hamburg ermöglichen beispielsweise verschiedene Anbieter eine Reparatur unterwegs oder bieten einen Abhol- und Bringservice des zu reparierenden Rades an, z. T. mit ausrangierten und umgebauten Krankenwagen.

- **Self-Service-Stationen** bieten rund um die Uhr die Möglichkeit, das Rad unterwegs mit Werkzeug und Luftpumpe selbst zu reparieren. Die Standorte sollten gut sichtbar sein.



Abb. 6-2: Fahrrad-Self-Service-Station (Salzburg)

- Auch **Fahrradstationen** werden bereits in zahlreichen deutschen Städten angeboten, in Stuttgart gibt es mittlerweile sogar fünf Fahrradstationen an Stadtteil-Haltestellen des SPNV im Stadtgebiet. Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden häufig auch weitere Serviceangebote wie Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten. Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.
- **Mobilitätsstationen** bündeln unterschiedliche Angebote und werden meist im Zusammenhang mit ÖV-Haltestellen im gesamten Stadtgebiet eingerichtet. Sie stellen in zahlreichen Kommunen bereits die Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten dar. Dabei trägt ein einheitliches Design bzw. Layout für die Standorte zu einer guten Wiedererkennbarkeit bei. Auch Mobilitätsstationen könnten darüber hinaus auch mit weiteren Serviceangeboten wie Reparaturreinrichtungen und Luftpumpen versehen werden.

Beispielsweise bestehen in Offenburg Mobilitätsstationen, die u.a. die Schnittstellen zwischen ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing darstellen. An diesen Stationen können u.a. Pedelecs oder auch emissionsarme Fahrzeuge mit elektrischem Antriebssystem ausgeliehen werden.

- Das Aufstellen von **Ladesäulen** für das Laden von Pedelecs und anderen elektrounterstützten Fahrrädern hat im Rahmen der deutlichen Reichweitensteigerung der Akkus insbesondere im Alltagsradverkehr an Bedeutung und Notwendigkeit deutlich verloren. Im touristischen Bereich können Ladesäulen an attraktiven Standorten jedoch auch weiterhin sinnvoll sein und ein gern genutztes Angebot darstellen. Wichtig ist bei der Standortwahl und Ausstattung insbesondere die Berücksichtigung von Anforderungen wie z.B.

einer gewissen Aufenthaltsqualität und -funktion, Angebote für Diebstahlschutz (für Fahrrad und Gepäck) sowie die Zugänglichkeit. Aktuell befindet sich in Mosbach am Marktplatz eine Ladesäule, bei der die beschriebenen Kriterien jedoch nur ansatzweise als erfüllt betrachtet werden können.



Abb. 6-3: Zugestellte Ladesäule am Marktplatz in Mosbach

Als Standorte hat der die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes begleitende Arbeitskreis von der Politik bereits unterbreitete Vorschläge teilweise wieder verworfen und als mögliche Standorte, an denen die beschriebenen Anforderungen als gegeben bzw. realisierbar in der Umsetzung angesehen werden, nachfolgende Örtlichkeiten vorgesehen:

- Alte Mälzerei (Kultur- und Tagungszentrum)
- Bahnhof
- Wohnmobilstellplatz
- Fidelio
- Innenstadt (Gartenweg, Volksbank/ Sparkasse)

Seitens des Arbeitskreises wird vorgeschlagen, neben Anlehnbügeln auch Fahrradboxen mit integrierter Steckdose in der Prüfung zu berücksichtigen, um so auch ein vandalismussicheres Angebot zu etablieren und eine Kombilösung aus Laden und Parken zu schaffen. Darüber hinaus sollte die Dimensionierung auch Gruppenreisen berücksichtigen. Bei näheren Überlegungen zur Standortwahl und Ausstattung sollten unbedingt die kommunalen Touristiker einbezogen und sich gemeinsam auf ein Vorgehen geeinigt werden.

- Für einen höheren Komfort für Radfahrende an von Lichtsignalanlagen gesteuerten Knotenpunkten (bei Radverkehrsführungen abseits einer Fahrbahnführung) können auch **Haltegriffe** (an Lichtsignalanlagen) und **Haltebügel** (in unmittelbarem Umfeld von Lichtsignalanlagen) beitragen. Durch

ein Anbringen dieser können Radfahrende bei „rot“ eine bequemere Wartestellung einnehmen und können auch komfortabler wieder die Weiterfahrt antreten. Bei der Installation sollten stets eine radfahrfreundliche Höhe für verschiedene Nutzer\*innengruppen (Erwachsene und Kinder) sowie auch eine geeignete Platzierung berücksichtigt werden.



Abb. 6-4: Beispiele für Haltegriffe und -bügel aus der Region Hannover

- Ein bis 2021 bestehendes **Leihradangebot** mit der Möglichkeit zur Ausleihe einzelner Fahrräder über die Touristen-Information wurde aufgrund von geringer (bis keiner) Nachfrage nach diesen Rädern eingestellt. Auch haben seitens der Stadt gemeinsam mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) Gespräche mit einem deutschlandweit tätigen Leihfahrradanbieter stattgefunden, in deren Rahmen jedoch keine kostendeckende Leihfahrradstruktur entwickelt werden konnte. Ggf. sollte in den nächsten Jahren jedoch eine Bedarfsanalyse durchgeführt werden, um insbesondere mit Blick auf ein Leihradangebot für Lastenräder, noch einmal weitere Potenziale zu ermitteln und in diesem ein Leihradangebot zu etablieren.

## 6.2 Öffentlichkeitsarbeit

Die Ziele des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen „rund ums Rad“. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürger\*innenschaft zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem

Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z.B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf Alltagswege der Menschen (z.B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung herausstellen.

Für die Zielgruppe der Schüler\*innen ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der jungen Leute zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen sowie der Vorbildfunktion der Lehrenden eine besondere Bedeutung zu. Für andere Zielgruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeitsangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürger\*innenschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträger\*innen und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

### **Aktivitäten in Mosbach**

In Mosbach ist die Öffentlichkeitsarbeit schon seit langer Zeit mal mehr und mal weniger intensiv Teil der Radverkehrsförderung gewesen. Bis 2017 beteiligte sich die Stadt beispielsweise an dem Aktionstag „Natürlich mobil – AOK Radsonntag“, an dem die B 27 auf einer Länge von ca. 34 km zwischen Mosbach und Heilbronn für den Kfz-Verkehr gesperrt worden war und stets großer Beliebtheit in der Bevölkerung erfreute. Dieser Aktionstag wurde mittlerweile jedoch eingestellt. Darüber hinaus sind einzelne ausgewählte Themen der Radverkehrsförderung (u.a. „Radverkehrskonzept“, „Fahrradwege“, „E-Bike-Ladestationen“, „Mietboxen am Bahnhof Neckarelz“ auf der städtischen Webseite zusammengestellt.

In den vergangenen Jahren war 2021 das „Mosbacher Raderlebnis“ ein weiteres Veranstaltungsformat mit Fahrradbezug. Bei diesem waren über den Sommer hinweg verschiedene bunt gestaltete Fahrräder in der Innenstadt verteilt und gleichzeitig in vielen Schaufenstern von teilnehmenden Geschäften, historische Fahrräder als Leihgabe des NSU-Museums Neckarulm ausgestellt und luden ein, sich auf die geschichtlichen Spuren des Fahrrads zu begeben.

Im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung wurden wesentliche Prozessbausteine sowie Ergebnisse der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Politik sowie der Bevölkerung vorgestellt. Dabei konnte auch seitens der Bevölkerung ein Stimmungsbild zur Situation der Radverkehrsförderung in Mosbach eingeholt werden (siehe auch Dokumentation der Veranstaltung im Anhang).



Abb. 6-5: Eindrücke aus der Informationsveranstaltung für die Bevölkerung (Fotoquellen: Stadt Mosbach)

## Empfehlungen

Um das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit stets präsent zu halten sowie Politik und Entscheidungsträger\*innen auf dessen Relevanz hinzuweisen, ist ein kontinuierliches Informationsmanagement nötig. Auch die generelle Aufklärung über wichtige Regelungen zum Radverkehr ist von entscheidender Bedeutung, um mehr Akzeptanz zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Wichtige Instrumente für Mosbach könnten Folgende sein:

- Das Wissen, wer, wann, wie und wo Radfahren darf oder muss, ist entscheidend für das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden. Dies bezieht die Radwegebenutzungspflicht, die Zweirichtungsführung, die Erlaubnis für Kinder auf Gehwegen und weitere Regelungen mit ein. Immer wieder wird deutlich, dass vielen Menschen diese Regelungen nicht bekannt sind. Zur Förderung des Radverkehrs sollte hier angesetzt und entsprechende **Aufklärungsarbeit** betrieben und Informationen verbreitet werden.
- Im Aufbau einer übersichtlichen **Internetseite zum Radverkehr** ist ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z.B. in einem Flyer informiert werden. Auf der Internetpräsenz der Stadt sollten die bereits vorhandenen Informationen zu verschiedenen Radverkehrsthemen stets aktuell dargestellt werden. Detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, über gesetzliche Regelungen, Fahrradparken, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen. Weitere wichtige Seiten sollten dort verlinkt werden.

Die Pflege hinsichtlich Aktualität der bereits bestehenden Internetpräsenz zum Themenkomplex Radverkehr auf der städtischen Webseite sollte stets gewährleistet sein.

- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z.B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs wie einseitige Schutzstreifen, Piktogrammketten oder Fahrradstraßen, zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z.B. StVO-Änderungen, Linksfahren, Radwegebenutzungspflicht, Radwegparken) oder auch zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen haben sich **Broschüren und Flyer** seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem städtischen und thematischen „corporate design“ den Wiedererkennungswert erhöhen und so z.B. als Serie zu erkennen sein.
- In Baden-Württemberg existiert auf Landesebene seit 2012 die Initiative **RadKULTUR**. Diese vom Ministerium für Verkehr des Landes-Baden-Württemberg geförderte Initiative initiiert und unterstützt eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im Bereich der Radverkehrsförderung. Neben dem Ziel des Motivierens der Bevölkerung zum Radfahren auf Landesebene verfolgt sie auch die Unterstützung für Kommunen vor Ort in ihrer Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren, indem sie beispielsweise verschiedene Förderpakete mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten für die Kommunen bereit hält.
- Eine regelmäßige **Berichterstattung** über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten bzw. zu steigern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten.
- Eine gute Möglichkeit, auch die neuen Bewohner\*innen der Stadt auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen, ist das Zusammenstellen von „**Begrüßungspaketen für Neubürger\*innen**“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.  
Die Neubürger\*innen der Stadt Paderborn erhalten beispielsweise ein Begrüßungspaket, das im Rahmen der Kampagne „Neustart fürs Klima“ der Verbraucherzentrale NRW entwickelt wurde. Dabei wird auch das Radfahren in Paderborn thematisiert. Darin enthalten ist z.B. ein Gutschein für die Fahrradkarte Paderborn und die Einladung zu einer Neubürger\*innen-Radtour, bei der interessante Sehenswürdigkeiten und wichtige Orte für den Alltag (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) angeradelt werden.



Abb. 6-6: Begrüßungspaket der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen für Paderborn

- Für ein positives Fahrradklima in der Stadt können auch innerstädtische **Wettbewerbe**, z.B. zum „Fahrradfreundlichen Geschäft“ oder „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber\*in“ veranstaltet werden.  
Bei einem von der Stadt Potsdam ausgelobten Wettbewerb konnten sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfreundlich in Erscheinung treten.  
In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z.B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.
- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von **Scherbentelefonen** bewährt.  
Die Stadt Offenburg wirbt beispielsweise offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z.T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.
- Zur Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders können auch kleine Aktionen oder Informationen beitragen.



Abb. 6-7: Plakate im öffentlichen Raum, die für mehr Rücksicht werben

- In immer mehr Städten in Deutschland (u.a. Stuttgart, Hannover, Berlin) wurden in den vergangenen Jahren **Fahrradstaffeln bei der örtlichen Polizei** eingerichtet. Diese sollen neben der Überwachung des allgemeinen Verkehrsgeschehens insbesondere auch eine Sensibilisierung für den Radverkehr als Verkehrsart bewirken – sowohl in Hinblick auf die Gefährdung von als aber auch auf die Gefährdung durch Radfahrende. Die Berichte bisheriger Praxisbeispiele zeigen auf allen Seiten (Polizei sowie Bevölkerung) viele positive Erfahrungen. Viele wichtige Themenfelder der Verkehrssicherheit mit Bezug zu Radfahrenden können dadurch stärker in den Blick genommen werden, u.a. Überholabstände von Pkw beim Überholen von Radfahrenden, Falschparken auf Geh- und Radwegen, Kontrollen in Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit von Radfahrenden (z.B. Eigenbeleuchtung der Fahrräder) uvm.

## 7 Umsetzungsstrategie und Fazit

Die vorliegende Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes stellt die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung in der Stadt Mosbach dar. In ihr sind die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr in einem aktualisierten Radverkehrsnetz aufgezeigt und Entwicklungen, wie z.B. die Elektrifizierung im Radverkehr und dadurch entstehende Möglichkeitsfenster der Radnutzung, entsprechend berücksichtigt. Der erforderliche Handlungsbedarf zur vollständigen Realisierung des Radverkehrsnetzes ist durch die aufgezeigten Maßnahmen für die nächsten Jahre klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge zur Wegeinfrastruktur entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner

Verbindungen zu bündeln. Trotz auch enthaltener Kleinstmaßnahmen, die in der Regel schneller verwirklicht werden könnten, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in Mosbach ergibt, mittel- bis langfristig zu sehen. Zahlreiche Maßnahmen sind auch im Gesamtzusammenhang mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Vorhaben zu kombinieren und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt erlauben eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb kürzerer Zeit. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

### **Maßnahmen für einen zeitlich kurzfristigen Umsetzungshorizont**

Vorrangig werden öffentlichkeitswirksame Maßnahmen gesehen, die zügig und kostengünstig umzusetzen sind. In diesem Zusammenhang ist die Ausweisung einer ersten **Fahrradstraße** als von besonderer Bedeutung und Maßnahme mit Strahlkraft zu sehen. Dafür wären verschiedene Straßen aus gutachterlicher Sicht geeignet. Insbesondere wird aber die Einrichtung der Straße Am Henschelberg als potenzielle erste Fahrradstraße und zur Ertüchtigung als Alternative zum Elzuferradweg empfohlen. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen entstehen komfortable und erkennbare Führungen des Radverkehrs.

Die Fahrradstraßen sollten generell ein stadtweites corporate design erhalten, das einen Wiedererkennungswert garantiert und die besondere Art der Regelung verdeutlicht. Es wird empfohlen, sich hierbei an den Landesvorgaben des Landes Baden-Württemberg zu orientieren. Auch sollte Ihre Einweihung öffentlichkeitswirksam kommuniziert und beispielsweise mit einem **Aktionstag** begangen werden, sodass die Bürger\*innen über die neue Führungsform informiert werden können. Parallel dazu könnten auch Flyer erstellt und verteilt werden.

Die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen, insbesondere in Schulumfeldern sowie in parallel zu Hauptverkehrsstraßen führenden Straßen (z.B. Pfalzgraf-Otto-Straße) sollte anschließend sukzessive weiterverfolgt werden (Vorschläge entsprechend dem Maßnahmenkataster).

Eine weitere Maßnahme vor einem kurzfristig möglichen Umsetzungshorizont ist eine konzeptionelle Herangehensweise zum Umgang mit der Öffnung der in Gegenrichtung für den Radverkehr noch nicht geöffneten **Einbahnstraßen** im Stadtgebiet mit dem Ziel einer höheren. Hierdurch werden schnell weitere Wegebeziehungen für den Radverkehr erschlossen sowie Attraktivität und Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes erhöht. Vielerorts für den gegengerichteten Radverkehr bereits freigegebene Einbahnstraßen im Stadtgebiet machen die grundsätzliche Offenheit der Stadt gegenüber diesen Maßnahmen bereits deutlich.

Darüber hinaus können auch **punktuellen Kleinmaßnahmen**, wie z.B. die Umgestaltung des „Fahrradauffangkorbs“ an der Mosbacher Straße, eine Änderung der Markierung des Schutzstreifens am Knotenpunkt Schillerstraße/ Pfalzgraf-Otto-Straße oder auch das Markieren von Aufstellflächen für den Radverkehr, kurzfristig

und mit einem relativ geringen Aufwand deutliche Angebotsverbesserungen für den Radverkehr bewirken.

Als weitere, relativ kostengünstige Maßnahme zur Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen bieten sich, insbesondere in engeren oder weniger hoch vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen, **Markierungslösungen** an, die teilweise auch ohne größere Umbauarbeiten einzurichten wären. Neben (alternierenden) Schutzstreifen oder Kombinationen von einseitigen Schutzstreifen und Piktogrammketten könnte dies in den besonders schmalen Straßenzügen auch durch beidseitige Piktogrammketten geschehen (z.B. Heidelberger Straße oder Eisenbahnstraße).

### **Maßnahmen vor einem mittel- bis längerfristigen Umsetzungshorizont**

Als wichtiges mittelfristig zu verfolgendes Ziel werden sowohl die **Erreichbarkeit der Innenstadt** aus den Stadt- bzw. Ortsteilen als auch die **Verknüpfung der Stadtteile** untereinander gesehen. Für eine entsprechende alltagstaugliche Attraktivierung der Verbindungen sind insbesondere die zentralen Achsen des Radverkehrs zu attraktivieren und anforderungsgerecht zu ertüchtigen. Als wichtige Verbindungen mit einem entsprechend zu priorisierendem Ausbaubedarf können hier zum einen parallele Wegeverbindungen zum durch den Fuß- und Radverkehr hoch belasteten Elzuferradweg genannt werden (u.a. Am Henschelberg, Hammerweg, Herrenwiesenstraße). Diese Straßenzüge sind aktuell noch durch ein hohes Maß an Kfz-Durchgangsverkehr belastet. Folglich stellt für eine höhere Attraktivität und auch Sicherheit dieser Verbindungen für den Radverkehr die mittelfristige Erarbeitung eines **verkehrsträgerübergreifenden Verkehrskonzeptes**, in dem die Durchgangsverkehr des Kfz-Verkehrs abseits der B 27 bzw. B 292 unterbunden und das Nebenstraßennetz somit deutlich entlastet wird, zentrale Aufgabe für die Stadt Mosbach dar. Dies würde insbesondere für das subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden einen deutlichen Zugewinn darstellen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die Stadt Mosbach an den Straßen, bei denen sie nicht Baulastträger ist, auch die **Kommunikation und Abstimmung mit den verschiedenen Baulastträgern** in Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen weiter vorantreibt.

In Hinblick auf zu priorisierende **infrastrukturelle Projekte** (abseits der o.g. kurzfristigen Maßnahmen) **in kommunaler Baulastträgerschaft** können als Beispiele der westliche Teil der Mosbacher Straße, die Alte Neckarelzer Straße oder auch der Knotenpunkt Alte Neckarelzer Straße/ Anton-Gmeinder-Straße benannt werden. Darüber hinaus sollte die Erreichbarkeit der Kern- bzw. Altstadt, insbesondere vom Elzuferradweg aus, in den Blick genommen werden. Die Möglichkeiten zum Überwinden der bestehenden Barrieren (Elz, Bahnlinie, B 27) durch Brücken, Unterführungen und gesicherte Querungsstellen sollten weiter ausgebaut und insbesondere besser ausgewiesen werden, sodass sich auch Besucher\*innen der Stadt ohne Ortskenntnisse intuitiv orientieren können.

Parallel sollte jedoch auch die **Ertüchtigung weiterer Erschließungsstraßen** und der selbstständigen Wegeverbindungen sowie Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadtteile untereinander nicht außer Acht gelassen werden, da diese bereits heute intensiv auch vom Alltagsradverkehr genutzt werden und wichtige, sichere Verbindungsfunktionen abseits der klassifizierten Straßen darstellen (z.B. Anbindungen Waldstadt, Elzuferradweg, Wanderbahn).

Empfohlen wird darüber hinaus auch eine konsequente Überprüfung der **Radwegebenutzungspflicht** auf allen baulichen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet. Bei der Aufhebung der Benutzungspflicht sind entsprechende Maßnahmen zur Aufgabe der Radverkehrsanlage bzw. zur Beibehaltung einer nicht benutzungspflichtigen Anlage durchzuführen. Diesbezügliche Änderungen sollten mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit (Information zur konkreten Änderung sowie Erläuterung der neuen Führungsform) einhergehen.

### **Weitere Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur**

Neben den wichtigen und notwendigen anstehenden Aktivitäten zur Ertüchtigung der verschiedenen Wege für den Radverkehr ist insbesondere jedoch auch die **Pflege und die Funktionserhaltung** der bereits bestehenden, teils gut nutzbaren Verbindungen für den Radverkehr von großer Bedeutung. Hierzu zählen neben einem regelmäßigen Grünschnitt und bei Erforderlichkeit Winterdienst, v.a. auch das Freihalten von Radwegen durch andere Nutzungen (insb. Kfz-Parken) und die Instandhaltung von Belagsqualitäten (insbesondere bei Wirtschaftswegen).

Mit einer Reihe von „**Kleinstmaßnahmen**“ kann ebenfalls relativ kurzfristig ein deutlicher Sicherheits- und Attraktivitätsgewinn für den Radverkehr erzielt werden. So sollte z.B. bei Pollern und Umlaufsperrern bei Erforderlichkeit des Erhalts eine ausreichende Sicherheit und Durchlassbreite von mind. 1,50 m gewährleistet sein, um Alleinunfälle zu verhindern. Mit beispielsweise einem „Pollerprogramm“ könnte diese Problematik systematisch beseitigt und alle im Radverkehrsnetz enthaltenen Poller entfernt bzw. optimiert werden. Zusätzlich kann ein kontinuierlich vorgenommenes niveaugleiches Absenken von Bordern zu einer erheblichen Steigerung des Komforts für den Radverkehr beitragen.

### **Maßnahmen zum Fahrradparken und den weiteren Handlungsfeldern**

Neben infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollte auch die **Fahrradparksituation** im Stadtgebiet (v.a. in der Innenstadt) verbessert werden. Hierfür kann beispielsweise ein „Bügelprogramm“ systematisch alle „Altlasten“ in Form von Vorderradklemmen nach und nach gegen anforderungsgerechte Rahmenhalter ersetzen. Auch an den Schulen sollte in Kooperation mit Lehrkräften und Schüler\*innen ein bedarfsgerechter Ausbau eines anforderungsgerechten Fahrradparkangebotes weiterverfolgt werden. Zudem können die Beratung und Information von Wohnungsunternehmen und dem Einzelhandel dazu beitragen, dass

auch an diesen Zielen des Radverkehrs anforderungsgerechte Anlagen aufgestellt werden.

Zur Verbesserung des Fahrradklimas sind mögliche **Serviceelemente** zu etablieren und Gespräche über die potenzielle Einrichtung eines bedarfsorientierten Fahrradverleihsystems (z.B. mit Berücksichtigung von Lastenrädern) wieder aufzunehmen. Darüber hinaus ist auch die Akzeptanz von Maßnahmen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erhöhen. Dazu ist es generell wichtig, die Bevölkerung regelmäßig und auf verschiedenen Kanälen über aktuelle Vorhaben zu informieren und über (neue) Verkehrsregelungen aufzuklären. Dies schafft eine größere Akzeptanz für die Aktivitäten der Stadt. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Aktionstage oder Wettbewerbe) bieten gute Möglichkeiten der Bürger\*innenbeteiligung und der Vermittlung von Spaß beim Radfahren. Sie tragen darüber hinaus auch zu einem fahrradfreundlicheren Klima bei.

Insgesamt besteht der Eindruck, dass die **Handlungsspielräume für den Radverkehr** in Mosbach jedoch neben topographischen Gegebenheiten auch durch eine hohe Bedeutung des Kfz-Verkehrs beschränkt werden (z.B. im Rahmen der Alternativensuche zum Elzuferweg für Verbindungen für den Radverkehr). Langfristig muss versucht werden, die augenscheinlich vielen Durchgangsverkehre von den Straßen auf die B 27 zu verlagern und die anderen Verbindungen für Durchgangsverkehre unattraktiv zu machen, um somit auch für den Radverkehr Verbesserungen in der Gesamtsituation zu erzielen und einen größeren Möglichkeitsspielraum für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu erreichen.

Ziel der Förderung des Radverkehrs in Mosbach sollte zudem insgesamt ein **rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander** aller Verkehrsarten sein.

Für die Umsetzung der im Rahmen dieser Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes benannten Maßnahmen ist neben dem Einsatz **ausreichender finanzieller Mittel auch die Bereitstellung personeller Ressourcen** eine unerlässliche Voraussetzung. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Seit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes von 2009 lassen sich viele Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Mosbach erkennen. Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sowie weiteren bereits geplanten Maßnahmen setzt die Stadt **weitere Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung**. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren.

Eine Mitgliedschaft in der **AGFK-Baden-Württemberg** könnte zudem weiterhin ein öffentliches Bekenntnis für das Verfolgen einer systematischen kommunalen Rad- sowie Fußverkehrsförderung darstellen. Gleichzeitig bietet die AGFK-Baden-Württemberg ein großes Wissens- und Erfahrungnetzwerk, aus dem für die eigene kommunale Radverkehrsförderung viel gewonnen werden kann.

## 8 Anhang

- Dokumentation zur Informationsveranstaltung unter Beteiligung der Bevölkerung
- Übersichtspläne

## Dokumentation Informationsveranstaltung

<b>Anlass:</b>	Fortschreibung Radverkehrskonzept Stadt Mosbach Informationsveranstaltung unter Beteiligung der Bevölkerung		
<b>Ort:</b>	Rathaus Mosbach		
<b>Datum:</b>	22.04.2023	<b>Uhrzeit:</b>	10-12.30 Uhr

<b>Protokoll durch:</b>	PGV-Alrutz		
<b>Anzahl/Funktion Teilnehmende:</b>			
Herr Stipp (Oberbürgermeister)		Herr Fricke (PGV-Alrutz)	
Herr Baumhackel (Abteilungsleitung Stadtplanung)		Frau Prahlow (PGV-Alrutz)	
Herr Kühnel (Stadtplanung)		ca. 40 Personen aus Verwaltung,	
Herr Reinhard (Stadtplanung)		Politik und Bevölkerung	

### Begrüßung

Herr OB Stipp eröffnet die Veranstaltung und begrüßt alle Anwesenden. Er bedankt sich für das rege Interesse und betont die Wichtigkeit einer öffentlichen Beteiligung bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.

Herr OB Stipp schreibt der Radverkehrsförderung in Mosbach, insbesondere vor dem Hintergrund des Erreichens der Klimaschutzziele und dem entsprechenden Beitrag zur Verkehrswende, eine große Bedeutung zu. Gleichzeitig weist er jedoch auch darauf hin, dass v.a. mit Blick auf größere bauliche Veränderungen und Vorhaben stets die historisch gewachsenen, eingeschränkten Rahmenbedingungen hinsichtlich Straßenbreiten u.ä. zu berücksichtigen seien, was an einigen Stellen in Mosbach in Hinblick auf Neugestaltungen von Straßenräumen erhebliche Probleme mit sich bringen könne.

Er freut sich auf eine rege Diskussion und interessante Beiträge.



Bild 1: Herr OB Stipp eröffnet die Veranstaltung und begrüßt die zahlreich erschienenen Teilnehmenden  
(Fotoquellen: Stadt Mosbach)

### Thematische Einführung Gutachterbüro

Heike Prahlow stellt das Büro PGV-Alrutz sowie das Vorgehen und die Ziele der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Mosbach vor. Im Rahmen einer thematischen Einführung erläutert sie außerdem die Bausteine einer fahrradfreundlichen Kommune.

Anschließend zeigt Leander Fricke anhand ausgewählter Beispiele Veränderungen und umgesetzte Maßnahmen für den Radverkehr seit Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2009 auf. Weiterhin werden seitens des Gutachterbüros die Netzkonzeption sowie die Grundlagen und beispielhafte Lösungsansätze aus der Maßnahmenkonzeption vorgestellt. Anschließend berichtet Herr Kühnel seitens der Stadtverwaltung über in der kommenden Zeit anstehende Maßnahmen.



Bild 2: Seitens des Gutachterbüros erfolgt eine thematische Einführung  
(Fotoquellen: Stadt Mosbach)

## Diskussion im Plenum und Ausstellung der bisherigen Ergebnisse

Nach der thematischen Einführung durch das Gutachterbüro erfolgt eine im Plenum durchgeführte Diskussionsrunde. Die Anwesenden haben die Möglichkeit, persönliche Anregungen, Rückmeldungen sowie Hinweise sowohl zu den vorgestellten Ausführungen des Gutachterbüros als auch generell zur Situation des Radverkehrs in Mosbach zu geben. Anschließend besteht für alle Anwesenden noch die Möglichkeit, in einer Ausstellung die Handlungsschwerpunkte und wesentlichen Erkenntnisse aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu vertiefen und mit Vertreter\*innen des Gutachterbüros sowie der Stadtverwaltung darüber ins Gespräch zu kommen. Die mündlichen und schriftlichen Diskussionsbeiträge sowie weitere Anmerkungen der Teilnehmenden sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt.

### Wegeinfrastruktur:

- Die **Pfalzgraf-Otto-Straße** wird seitens der Anwesenden insbesondere im südlichen Bereich zwischen dem Einzelhandelsstandort Kaufland sowie der Schillerstraße als für den aktuell im Mischverkehr geführten Radverkehr sehr gefährlich benannt. Darüber hinaus würde die Einrichtung einer Fahrradstraße inkl. einer Fahrbahnsanierung im nördlichen Bereich (zwischen Schillerstraße und Renzstraße) sehr begrüßt werden.  
Seitens der Stadtverwaltung werden als Hindernis zur Fortführung der Markierung von Schutzstreifen im südlichen Bereich der Pfalzgraf-Otto-Straße kurzfristig nicht zu entfernende Parkstände benannt. Hier brauche es mittelfristig eine politische Entscheidung. Die Einrichtung einer Fahrradstraße im nördlichen Bereich wird weiterhin in Zusammenarbeit mit der Verkehrsbehörde geprüft, eine mögliche Umsetzung jedoch eher mittelfristig als kurzfristig gesehen. Als potenziell erste Straße in Mosbach, in der eine Fahrradstraße eingerichtet werden soll, wird die Straße Am Henschelberg behandelt.
- Vertreter\*innen des ADFC bemängeln die Schutzfunktion von (schmalen) **Schutzstreifen**. Die Schmalstrichmarkierung als Begrenzungslinie des Schutzstreifens werde von Kfz-Fahrenden als optische Leitlinie gesehen und Sicherheitsabstände beim Überholen nicht beachtet. Dies führe insbesondere bei sehr schmalen Schutzstreifen und/ oder bei weiterhin beengten Verhältnissen, z.B. im Bereich von durch Mittelinseln zusätzlich beengten Fahrbahnen, zu gefährlichen Überholvorgängen. Als ein Beispiel in Mosbach, wo der Schutzstreifen in seiner derzeitigen Ausgestaltung als nicht sichere Radverkehrsführung wahrgenommen wird, wird die Mosbacher Straße genannt.
- In Bezugnahme auf eingangs erwähnte beengte Straßenräume und entsprechende eingeschränkte Möglichkeiten für den Radwegebau erwidert ein\*e Teilnehmende\*r, dass es **ausreichend Platz für Radwege** gebe, wenn die erforderlichen Umverteilungen des Straßenraums zu Lasten des Kfz-Verkehrs erfolgen würden.

- Es wird der Wunsch geäußert, **Ampelschaltungen radfahrfreundlicher** zu gestalten und im Sinne des Verkehrsflusses für den Radverkehr zu optimieren.
- Die abschnittsweise geplante **Verbreiterung des Elzuferweges** wird von den Anwesenden als unterschiedlich wichtig betrachtet. Bei einigen stünden andere Maßnahmen mit einer deutlich höheren Priorität zuerst an, bei anderen trifft die geplante Maßnahme auf Zustimmung.
- Im Zuge des **Elzuferweges** führt die **Wegweisung** für den Radverkehr zum Teil auch direkt auf eine Treppe zu. Ein paar Meter weiter befindet sich aber ein Aufzug, der mit dem Rad nutzbar ist – dieser ist nicht ausgewiesen.
- Die **Alte Neckarelzer Straße** wird als Problembereich betrachtet und ein sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr verträglicher Lösungsansatz zur Umgestaltung (mind. Anordnung Tempo 30) gewünscht.
- Es wird der Wunsch ausgesprochen, im Zuge der geplanten Einrichtung der **Fahrradstraße Am Henschelberg** auch den **Anschluss** über die L 527 an den **Elzuferweg** für den Radverkehr zu sichern.
- Innerhalb des ehemaligen **Landesgartenschaugeländes** komme es vermehrt zu **Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr**. Hier solle auf eine klare Trennung und Information aller Verkehrsteilnehmenden über für sie jeweils zulässig zu nutzende Wegeverbindungen hingewiesen werden.
- Beim **Überholen** von Radfahrern durch Autofahrer oder Motorräder ist laut Gesetz ein **Mindestabstand** von 1,50 m innerörtlich und 2,0 m außerhalb geschlossener Ortschaften einzuhalten. Dies wird in sehr vielen Fällen von den Kraftfahrern ignoriert. Aus Sicht der Bürgerin/ des Bürgers sind deswegen auch die in Mosbach eingerichteten Radstreifen kontraproduktiv. Der Radfahrer fährt ca. 50 cm von der Bordsteinkante, die Radstreifen sind fast nirgends 1,50 m breit. Ein Überholen des Radfahrers bei Gegenverkehr dürfte auf den meisten Fahrbahnen nicht erfolgen. Durch die Radstreifen beträgt der Abstand der überholenden Fahrzeuge zu den Radfahrern meist weniger als 1,0 m.
- Viele **Hindernisse auf den Radwegen**, die Autofahrer vom Radweg abhalten sollen, sind hochgradig gefährlich und verengen den Radweg unnötig. So stehen in Diedesheim zwischen Gärtnerei Arbeiter und Schreinerei Heck 2 steinerne Hindernisse in der Radwegmitte (sog. Hundsbrunzer), die nur noch eine Durchfahrt von deutlich weniger als 1,0 m ermöglichen. Ähnliches gilt für die Pfosten an der Wanderbahn am Hasbachtalbahnhof bei der Brücke über die Bahnschienen. Radfahrer mit Anhänger oder 2 Packtaschen haben an diesen Stellen große Schwierigkeiten durchzukommen. Es glaubt doch niemand ernsthaft, dass diese Pfosten zur Verhinderung von Kfz-Überquerungen nötig sind. Aus Sicht der Bürgerin/ des Bürgers stellen solche Hindernisse eine Gefährdung des Radverkehrs dar und sollten schnellstens entfernt werden.

- **Mosbach-West** – zur Moschee ist ein Radweg vorhanden, der jedoch zu Schulbeginn nicht ausreichend dimensioniert ist – besser wäre Tempo 30.
- Man würde die **Wanderbahn** gerne für Ausflüge mit Inlinern nutzen. Dazu müsste sie asphaltiert sein. Leider gibt es in Mosbach keinerlei längere Inliner-Strecke.
- Die radverkehrliche **Anbindung** der **Waldstadt** wird weiterhin als schwierig betrachtet:
  - Die **Solbergallee** stellt aus Sicht einiger Anwesenden keine wirklich zu präferierende Verbindung dar. Es existieren dort ein auf jeden Fall zumindest subjektiv wahrgenommenes hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, hohe gefahrene Geschwindigkeiten sowie unübersichtliche Kurvenbereiche. Insbesondere mit Blick auf Schulverkehre sei auch die Markierung von Schutzstreifen außerorts keine ausreichend sichere Führungsform für den besonders schutzbedürftigen Radverkehr. Selbstsichere Alltagsradfahrende nutzen die Fahrbahn der Solbergallee schon jetzt, vom Kfz-Verkehr gebe es diesbezüglich wohl aber keine Akzeptanz, sondern vielmehr Unmutsäußerungen ggü. den Radfahrenden. Kinder und Jugendliche fahren bei einer Nutzung der Solbergallee mit dem Rad überwiegend auf dem vorhandenen Gehweg. Weiterhin wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewünscht.
  - Die Verbindung über den **Dreibrunnenweg** wird aufgrund ihrer großen Umwegigkeit zwischen der Waldstadt und der Innenstadt Mosbachs als nicht zu präferierende Anbindung benannt. Dieser Weg werde gerne von Freizeitradfahrenden genutzt und bräuchte eine belagstechnische Ertüchtigung, sei aber keine geeignete Anbindung für den Alltagsradverkehr.
  - Die **Verbindung entlang des Nüstenbachtals** wird von einem Großteil der Anwesenden als zu präferierende Anbindung der Waldstadt an die Innenstadt Mosbachs betrachtet und werde (zumindest bergab, stadteinwärts) schon jetzt von vielen Radfahrenden genutzt. Probleme für eine attraktive Verbindung für den Radverkehr stellen neben aktuell unzureichenden Belagsqualitäten insbesondere die abschnittsweise starke Steigung (Richtung Waldstadt) dar. Es wird zur Attraktivierung der Anbindung eine Belagerneuerung gefordert (entsprechend der Möglichkeiten eines zu Teilen in einem Naturschutzgebiet gelegenen Weges). Gleichzeitig sollten Möglichkeiten zur einfacheren Überwindung der Steigung(en) im Bereich unmittelbar südlich der Tarunstraße geprüft werden. Als Vorschlag seitens der Teilnehmenden wurde in diesem Zusammenhang auch die Prüfung der Wegeverbindung östlich der Tarunstraße jenseits der Häuserstandorte vorgeschlagen.

- Generell sollte nicht nur an Neubau oder bauliche Veränderungen gedacht werden, sondern vor allem auch die **Instandhaltung und regelmäßige Reinigung** wichtiger Radstrecken eingeplant sein.

#### **Fahrradparken:**

- Seitens der Teilnehmenden werden weitere **Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld** des Bahnhofs Mosbach (Baden) gewünscht. Potenziale zur Einrichtung weiterer Fahrradabstellanlagen werden mit Blick auf die begrenzten Platzverhältnisse seitens der Stadt vorwiegend im nördlichen Bahnhofsumfeld durch die Umwidmung einzelner Kfz-Stellplätze gesehen. Diesbezüglich werden Überlegungen weitergeführt und Möglichkeiten geprüft.
- Als Vorzeigebispiel hinsichtlich des Angebotes an **Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradserviceeinrichtungen im Bahnhofsumfeld** wird die Stadt Münsingen genannt. Ähnliche Angebotsstrukturen werden sich auch im Mosbacher Bahnhofsumfeld gewünscht.

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Service:**

- Für den Bereich der **Öffentlichkeitsarbeit** werden sich Kampagne für mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr gewünscht.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die mit der weiteren Verbreitung von Pedelecs stattfindende Elektrifizierung des Radverkehrs als Chance wahrgenommen und genutzt werden sollte, um **mehr Menschen für das Radfahren** zu begeistern.
- Seitens der Teilnehmenden wird der Wunsch ausgesprochen, die finale **Ergebnisse** des Radverkehrskonzeptes auch öffentlich **einsehbar und zugänglich** zu machen (auf Webseite der Stadt, in Form einer Zusammenfassung auf einem Flyer o.ä.).
- Als weiterer Aspekt wird das Aufstellen/ Installieren von **Haltegriffen und/oder -bügeln** für Radfahrende an Ampeln genannt.
- Es wird angeregt, das Potenzial Mosbachs, auch für den **Radtourismus**, stärker zu vermarkten, in dem z.B. über bereits vorhandene (oder auch neue) touristische Themenwege mehr informiert und geworben wird. Auch die Berücksichtigung des touristischen Radverkehrs sei ein wichtiger Bestandteil einer fahrradfreundlichen Stadt.
- Die **Alte Bergsteige** als Teil des Radverkehrsnetzes wird als alternativloser Netzbestandteil zur Anbindung der anliegenden Wohnstandorte betrachtet. Für herkömmliche Fahrräder (ohne elektrische Unterstützung) ist die Steigung bergauf jedoch kaum zu fahren. Für diese Verbindung wird sich eine einfache und unkomplizierte, aber vor allem verlässliche, **Mitnahmemöglichkeit** der Fahrräder auf einer **Buslinie** gewünscht.



Bild 3: Eindrücke von Diskussionsrunden im Rahmen der Ausstellung  
(Fotoquellen: Stadt Mosbach)

Neben der Möglichkeit für das Tätigen von Anmerkungen unmittelbar neben den inhaltlichen Plakaten der Ausstellung, können die Teilnehmenden auch an einem weiteren Plakat Ihre persönlichen Anregungen zum Radfahren in Mosbach unter den Leitfragen "Ihre Vision zum Radfahren in Mosbach im Jahr 2035? Was muss sich verändern, damit in Mosbach mehr und gerne Rad gefahren wird?" niederschreiben. Die Beiträge sind nachfolgend aufgeführt.

### Wegeinfrastruktur:

- Ampelanlagen "Knoten Rewe":
  - Vorrang Radfahrer + Fußgänger → wäre doch kurzfristig möglich!
  - Absenkung Bordsteine → aktuell für Rollstühle und Räder sehr schlecht!
  - Warum schaltet die Ampel nicht sofort um? (Bsp. Schlackenbrücke/ Alte Mälzerei)
- Pfalzgraf-Otto-Straße aktuell ins „Leere“ laufende Radmarkierungen → weg!
- Weg an den „kleinen Brücken“ am Südsterne asphaltieren!
- Die Alte Neckarelzer Straße (Abschnitt Bahnhof – Moschee) benötigt DRINGEND einen baulich abgetrennten Fahrradweg + ein niedrigeres Geschwindigkeitslimit, um die Sicherheit der Schüler zu garantieren.

- Fußgänger (Zebrastreifen) Knoten „Gassert“ → Zwingenburgstraße + roter Belag
- Pfalzgraf-Otto-Straße muss Fahrradstraße werden
- Mosbacher Straße mit „Schutzstreifen“ und Verkehrsinseln ist lebensgefährlich für Radfahrer
- „Schutzstreifen“ geben Radfahrern ein falsches Gefühl der Sicherheit
- Hauptstraße (Polizei → Stadt) mal nur mit Piktogrammen umbauen
- Sichere Querung der Scheffelstraße am Landratsamt (Fußgänger-/Radfahrerampel)
- Hammerweg: Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Schulzeiten
- Jean-de-la-Fontaine-Straße: Kfz-Einfahrtsverbot ausweiten & kontrollieren (Fahrradstraße?)
- „RADar“ abarbeiten
- Vollendung unterbrochener Radweg Richtung Innenstadt von Mosbach-West kommend. Radverkehr muss auf die Straße mit Parkplatz ausweichen, mit den rangierenden Autos immer wieder eine Zumutung.
- Schaltung Fußgänger-/ Radfahrerampeln Mosbach-West ändern bei wenig Autoverkehr mit langen Wartezeiten
- Radfahrkonzepte sollten sich immer an den Schwächsten orientieren – den Kindern. Deshalb: Verbindungen zwischen Wohngebieten und Hauptachsen sicher machen. Z.B. Mittel – Elzradweg
- Basar-Knoten, Absenkungen
- B27 – Norma – roter Streifen muss bei der Ausfahrt verlängert werden!
- Tempo Industriestraße
- Schutzstreifen (Breite)
- Fahrradfangkorb Neckarelz
- Gasset-Knoten, Gehwegabsenkung, Zwingenburgstraße
- Elzradweg: Einmündungen klar kennzeichnen, wer Vorfahrt hat. Evtl. Linien am Boden
- Anbringen von Spiegeln an engen Kurven (Beispiel Renzstraße, Scheffelstraße, Bachmühle, Westecke)



Bild 4: Eindrücke der schriftlichen Beiträge zum Radfahren in Mosbach im Rahmen der Ausstellung

### Fahrradparken:

- Fahrradboxen → Carsharingplätze
- Sicheres Abstellen Bahnhof Mosbach

### Öffentlichkeitsarbeit und Service:

- Überall Haltegriffe für Radfahrer → kurzfristig möglich!
- Ladeboxen bei Sparkasse oder ehemaliger Volksbank
- Reinigen/ Räumen nach Sturm (Äste, Zweige) und Schneefall/ Eisregen. Auf Elzradweg wird gar nicht oder sehr spät geräumt. Auf Straßen mit Schutzstreifen landet der geräumte Schnee teilweise auf den Schutzstreifen.
- Wucherndes Grünzeug im Sommer besser beschneiden (Brombeerranken etc.)
- Radwegspflege. In Kürze wachsen wieder Dornenhecken und Unkraut in die Radwege, besonders am Neckartalradweg. In welchem zeitlichen Abstand werden die Radwege hier gepflegt?

### Sonstiges:

- Waldstadt!!! + Bergfeld, Hardhof
- Ein Radverkehrskonzept sollte nicht nur eine Stadt und seine Stadtteile beinhalten, sondern mindestens auch die nähere Umgebung.
- Fahrräder auch in der Innenstadt
- Taxi Kranzmann! Parken

- Insgesamt sollten die Anregungen und Ideen der Bürger ernster genommen werden und ein wertschätzender Umgang gepflegt werden (Verwaltung = Dienstleister für den Bürger) → Anlaufstelle schaffen!  
Besonders schlimm: Ordnungsamt

**Hinweis:**

Alle Hinweise und Nennungen konkreter Örtlichkeiten wurden mit den Einschätzungen und Empfehlungen des Gutachterbüros abgeglichen. Dabei wurden zum Teil auch einzelne konkrete Hinweise, die z.B. die Eindrücke der Gutachter\*innen ergänzen oder neue Aspekte aufzeigen, direkt in den Bericht aufgenommen. Grundsätzlich ist die Dokumentation der Informationsveranstaltung als Teil des Erläuterungsberichtes zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu verstehen und wird im Anhang angeführt.

Die im Rahmen der Veranstaltung gezeigte Dokumentation wurde der Öffentlichkeit bereits unabhängig der Dokumentation im Rahmen des Erläuterungsberichts zur Verfügung gestellt.

### Übersichtspläne

