



Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Neuenburg am Rhein

Nahmobilitätskonzept

Impressum

Auftraggeber

Stadt Neuenburg am Rhein
Rathausplatz 5
79395 Neuenburg am Rhein

Ansprechpartner:

Fachbereichsleiter Lebenswerte Stadt
Dieter Branghofer
dieter.branghofer@neuenburg.de
Tel.: 07631/791-204
Fax: 07631/791-23204

Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Dortmund | Bremen | Karlsruhe

Gutenbergstr. 34	Moltkestraße 43
44139 Dortmund	76133 Karlsruhe
Telefon: 0231/589696 - 0	0721/831693 - 0
Fax: 0231/589696 - 18	0721/831693 - 19
info@planersocietaet.de	
www.planersocietaet.de	

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Geschäftsführung)
M. Sc. Philipp Hölderich
M. Sc. Kevin Hillen
unter Mitarbeit von B. Sc. Friederike Reitze

Karlsruhe, im Juli 2019
(aktualisiert im Dezember 2019)

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	II
Tabellenverzeichnis.....	III
Abkürzungsverzeichnis.....	IV
1 Einführung und Anlass	1
2 Rahmenbedingungen.....	3
2.1 Neuenburg am Rhein und seine Lage im Raum	3
2.1.1 Geografische Lage und Stadtgliederung	3
2.1.2 Demografie	3
2.1.3 Wirtschaft und Pendlerverkehr	4
2.1.4 Verkehrliche Anbindung	4
2.2 Verkehrsentwicklungskonzept (Aktualisierung & Fortschreibung) 2013	6
2.3 Integriertes Klimaschutzkonzept 2013	7
2.4 Landesgartenschau	7
2.5 Unfallstatistiken	7
3 Bestandsaufnahme und -analyse.....	9
3.1 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung	9
3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit	12
3.2.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr	12
3.2.2 Alltagsrelevante Wegebeziehungen	15
3.2.3 Bedingungen des Fußverkehrs in Neuenburg am Rhein	16
3.3 Radverkehr	28
3.3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen Aktuelle Trends	28
3.3.2 Das zukünftige Radverkehrsnetz in Neuenburg am Rhein	35
3.3.3 Bedingungen des Radverkehrs in Neuenburg am Rhein	38
3.4 Intermodale Schnittstellen	46
3.4.1 Innerstädtisches Busangebot	47
3.4.2 Verknüpfung zum Schienenverkehr	49
3.4.3 Parken+Mitfahren-Platz	51
4 Maßnahmen- und Handlungskonzept.....	53
4.1 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung	53
4.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit	55
4.2.1 Maßnahmenpakete Fußverkehr und Barrierefreiheit	56
4.3 Radverkehr	62
4.4 Intermodale Schnittstellen	71

4.5	Vertiefungen und weiterführende Planungshilfen	73
4.5.1	Anforderungen an Radabstellanlagen	73
4.5.2	Vorauswahl der Führungsformen im Radverkehr	74
4.5.3	Empfehlungen zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit	76
4.5.4	Hinweise zu Intermodalen Schnittstellen	79
4.6	Handlungskonzept	80
4.6.1	Übersichtsplan zum Handlungskonzept	82
4.6.2	Fördermöglichkeiten	85
5	Ausblick	86
6	Quellenverzeichnis	87
7	Anhang	90
7.1	Kartenanhang	90
7.1.1	Karten zum Fußverkehr (F1-F5)	90
7.1.2	Karten zum Radverkehr (R1-R10)	93
7.1.3	Karten zu Intermodalen Schnittstellen (IS1-IS2)	103
7.2	Tabellenanhang	105

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Prozessgestaltung des Nahmobilitätskonzepts der Stadt Neuenburg am Rhein</i>	2
<i>Abbildung 2: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen</i>	14
<i>Abbildung 3: Geringe Gehwegbreite an der Straße Beim Bahnhof (links); Fehlende Infrastruktur für Zufußgehende in der Tullastraße (rechts).</i>	17
<i>Abbildung 4: Verbindungen zwischen der Breisacher Straße und der Jahnstraße: Wolfgrünstraße (links); Eigenständiger Fußweg (rechts).</i>	18
<i>Abbildung 5: Fußgänger-LSA an der Westtangente mit Hinweisschild auf Schulverkehr links; Gut einsehbare Mittelinsel an der L 134 rechts.</i>	19
<i>Abbildung 6: Gut einsehbarer Kreisverkehr an der Schlüsselstraße/ Am Kronenrain (links); Weite Querungsdistanzen und schlechte Einsehbarkeit Tullastraße/ Tennenbacherstraße (rechts).</i>	20
<i>Abbildung 7: Unattraktive Sitzmöglichkeit in der Breisacher Straße (links); Bereits belebte Platzsituation am Rathausplatz (rechts).</i>	21
<i>Abbildung 8: Nicht ausgeschilderte Durchlässigkeit einer Sackgasse in der Münstergasse (links); Trampelpfad zum Edeka-Markt an der Westtangente (rechts)</i>	23
<i>Abbildung 9: Problembereich mit Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr in der Friedhofstraße (links); Wegweisung zum Bahnhof (rechts)</i>	24
<i>Abbildung 10: Nicht kontrastierte Poller am Museum in der Salzstraße links; Taktile Elemente am Bahnhof Neuenburg rechts.</i>	27
<i>Abbildung 11: Uneindeutig gekennzeichnete Abschnitt nördlich von Grißheim: von Süden kommend endet die Benutzungspflicht für denselben Abschnitt (links); von Norden kommend als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (rechts).</i>	39

Abbildung 12: Wassergebundene Decken (Split) als unbedenkliche Belagsart entlang des Rheins (links); als bedenkliche Belagsart entlang einer Steigungsstrecke zur L 134 aus der Berner Straße kommend (rechts)..... 41

Abbildung 13: Asphaltierte Straße im Mischverkehr und gepflasterter freigegebener Gehweg ohne Schäden (oben links); gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Schäden (oben rechts); gehäufte Schäden entlang eines Abschnittes auf der Müllheimer Straße (unten links); Belagsart Erde/ Gras (unten rechts)..... 42

Abbildung 14: Durchfahrtsverbot auf Wirtschaftsweg südlich von Steinenstadt (links); nicht mehr genutzte Schranke am Dreiländereck Ferienpark (rechts). 43

Abbildung 15: RadNETZ Piktogramm bei der Unterführung der Westtangente beim Wuhrloch. 43

Abbildung 16: Attraktive Radabstellanlage am Bahnhof Neuenburg (links); Unattraktive 'Felgenfresser' am Rathaus Neuenburg (rechts). 45

Abbildung 17: Beispiele zu multimodalem und intermodalen Mobilitätsverhalten..... 46

Abbildung 18: Bushaltestellen im Stadtgebiet Neuenburg: Am Neuenburger Weg (Grißheim) (oben links); Bleichweg (Kernort) (oben rechts); Wasserturm (Zienken) (unten links); Eichacker (Steinenstadt) (unten rechts) 49

Abbildung 19: Beispielbild: Multifunktionale Sitzgelegenheit mit Höhenstufen 56

Abbildung 20: Beispielbild: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante)..... 58

Abbildung 21: Beispielbild: Durchlässigkeit einer Sackgasse..... 63

Abbildung 22: Beispielbild: Sharrows am Fahrbahnrand 64

Abbildung 23: RadNETZ BW in Neuenburg 65

Abbildung 24: Beispielbild: Gem. Geh- und Radweg für den Wirtschaftsverkehr frei..... 66

Abbildung 25: Ende des zu schmalen Radweges entlang der Gottlieb-Daimler-Straße..... 67

Abbildung 26: Querungsstelle Dr.-Harter-Straße/ Bugginger Straße. 68

Abbildung 27: Beispielbild: Reparatursäule mit Werkzeug. 69

Abbildung 28: Beispielbild: Haltegriff an einem LSA-Mast. 70

Abbildung 29: Bushaltestelle im Bleichweg mit fehlendem Witterungsschutz, nicht ausreichenden Sitzmöglichkeiten und Aufstellfläche. 72

Abbildung 30: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010..... 74

Abbildung 31: Markierung beidseitiger Schutzstreifen 75

Abbildung 32: Beispiele für unterstützende Querungsanlagen für den Fußverkehr: Mittelinsel mit Belagswechsel (links), vorgezogener Seitenraum (rechts)..... 79

Abbildung 33: Ausbau einer barrierefreien Bushaltestelle mit Anlehnhaltern 80

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung, Neuenburg 2014-2018.8

Tabelle 2: Darstellung der Möglichkeiten zur benutzungspflichtigen Führung von Radverkehr mit Regel- und Mindestbreiten nach VwV-StVO und ERA..... 30

Tabelle 3: Definition von Inter- und Multimodalität..... 46

Tabelle 4: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen 73

Tabelle 5: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer..... 73

<i>Tabelle 6: Kosten je Fahrradstellplatz in Bezug auf die unterschiedlichen Ausgestaltungen.....</i>	<i>74</i>
<i>Tabelle 7: Anforderungen von Fußgängern.....</i>	<i>76</i>
<i>Tabelle 8: Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs [KFZ/SP-HFG].....</i>	<i>78</i>
<i>Tabelle 9: F1 Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.....</i>	<i>106</i>
<i>Tabelle 10: F2 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen</i>	<i>107</i>
<i>Tabelle 11: F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.....</i>	<i>108</i>
<i>Tabelle 12: F4 Sicherstellung der Verkehrssicherheit</i>	<i>111</i>
<i>Tabelle 13: F5 Schaffung neuer Wegequalitäten</i>	<i>112</i>
<i>Tabelle 14: F6 Wegweisung und Alltagswege.....</i>	<i>113</i>
<i>Tabelle 15: R1 Routenführung</i>	<i>114</i>
<i>Tabelle 16: R2 Führungsformen</i>	<i>116</i>
<i>Tabelle 17: R3 Wegweisung.....</i>	<i>119</i>
<i>Tabelle 18: R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb</i>	<i>119</i>
<i>Tabelle 19: R5 Hindernisse und Engstellen.....</i>	<i>123</i>
<i>Tabelle 20: R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr.</i>	<i>124</i>
<i>Tabelle 21: R7 Radabstellanlagen.....</i>	<i>128</i>
<i>Tabelle 22: R8 Nicht-investiver Bereich.....</i>	<i>129</i>

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
BAB	Bundesautobahn
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVA	Bundesverwaltungsamt
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DIN	Deutsches Institut für Normung
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EFRE	Europäische Fonds für regionale Entwicklung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESG	Empfehlungen für Straßenraumgestaltung
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FGÜ	Fußgängerüberweg
FUSS	Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V.
GABI	Gemeinsames Amtsblatt
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWStGB	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
OLG	Oberlandesgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RSA	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
SBauVO	Sonderbauverordnung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVA	Straßenverkehrs-Signalanlage
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDI	Verein Deutscher Ingenieure e.V.
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband
ZNM NRW	Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen

1 Einführung und Anlass

Nahmobilität rückt die Mobilität auf kurzen Wegen in den Fokus. Aus wissenschaftlicher Sicht ist der Begriff der Nahmobilität nicht auf einzelne Verkehrsarten zu beschränken, jedoch beziehen sich darauf bezogene Strategien stets auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

Nicht nur durch die nationalen und internationalen Klimaschutzziele gewinnt die Nahmobilität stärker an Bedeutung. Auch die Themen der Gesundheit und Bewegung, Lärm- und Schadstoffreduktion, die Belebung öffentlicher Räume sowie Aufenthalts- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden, die eng mit dem Zufußgehen und dem Radfahren verbunden sind.

Zufußgehen und Radfahren bedeutet eigenständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Dem Zufußgehen kommt ebenfalls eine unverzichtbare verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungsfunktion zu, da jeder Weg – egal, ob mit dem Fahrrad, dem ÖV oder dem Kfz – mit einem Schritt zu Fuß beginnt und endet. Neben bekannten Eigenschaften, wie ressourcenschonend und emissionsfrei zu sein, ist das Zufußgehen und Radfahren auch gesundheitsfördernd (und kann damit zur Entlastung des Gesundheitswesens beitragen), den innerstädtischen Einzelhandel stärken und der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken. Fußgänger sowie Radfahrer beleben den öffentlichen Raum und verstärken den Eindruck einer lebendigen Stadt.

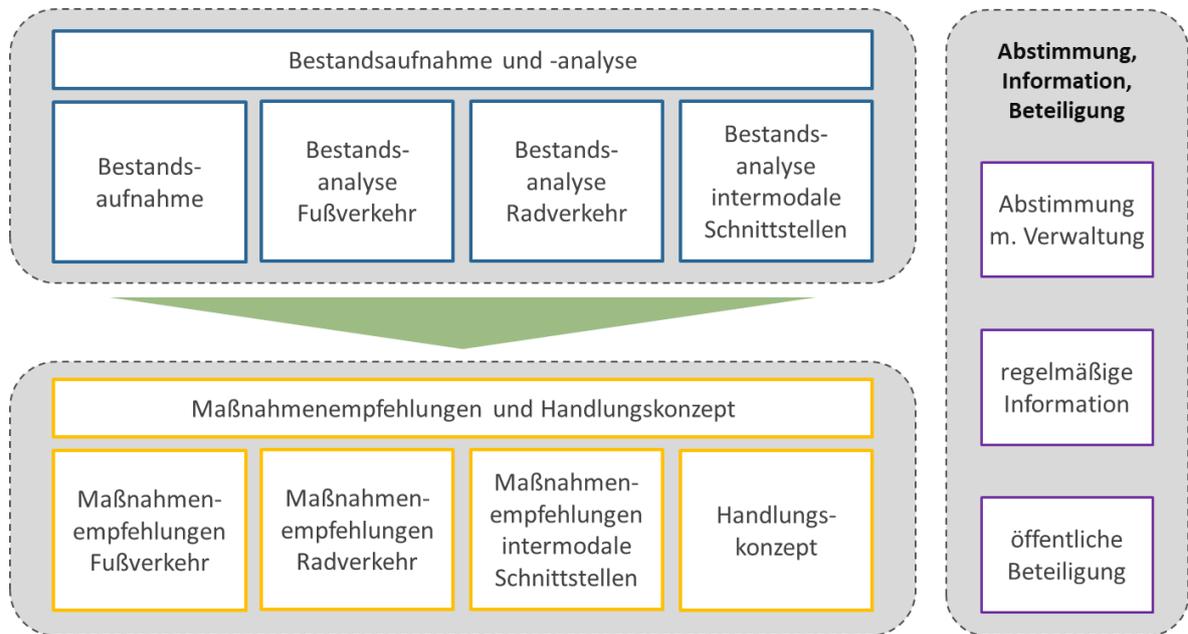
Auch Neuenburg möchte diese Entwicklung aufgreifen. Ziel ist es, den Fuß- und Radverkehr im gesamten Gemeindegebiet weiter zu stärken und die Bedingungen zum Radfahren und zum Zufußgehen zu verbessern. Dabei steht die Stadt derzeit vor mehreren Ereignissen und Herausforderungen. So ist man im Jahr 2022 Ausrichter der Landesgartenschau, welche zwischen der Kernstadt und dem Rhein stattfinden wird. Gleichzeitig steht mit der Umgestaltung der zentralen Schlüsselstraße eine wichtige Neuordnung im Kernbereich an. Durch die Teilnahme an den „Fußverkehrs-Checks Baden-Württemberg 2017“ sowie dem Projekt „Gesund und mobil in Neuenburg am Rhein“ der Landesinitiative „Gesund aufwachsen und leben in Baden-Württemberg“ sind wichtige erste Schritte hinsichtlich der Überprüfung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Kernstadt und in den Wohngebieten begonnen worden. Mit dem vorliegenden Nahmobilitätskonzept werden die bestehenden Ansätze in einem bewohner-/ besucherfreundlichen und umweltfreundlichen Gesamtkonzept zusammengeführt.

Begleitet wurde das Nahmobilitätskonzept durch einen kontinuierlichen Informations- und Beteiligungsprozess. Im Rahmen von regelmäßigen Treffen mit der Verwaltung tauschte sich das Gutachterbüro mit der Verwaltung der Stadt aus. Auch Politik, Interessensvertreter und interessierte Bürger hatten die Möglichkeit, ihre Wünsche und Anregungen einzubringen. Im Februar 2019 fand eine öffentliche Auftaktveranstaltung statt, in der die Themen Fußverkehr, Radverkehr sowie intermodale Schnittstellen diskutiert wurden – der Schwerpunkt lag hier insbesondere auf der Bestandsaufnahme und -analyse. Während einer Planungsradtour im Mai hatten die Bürger vor Ort die Möglichkeit sowohl Problempunkte als auch gute Beispiele der Verkehrssituation in der Stadt mit den Gutachtern und den Verwaltungsmitarbeitern zu diskutieren.¹ Maßnahmenideen wurden in beiden

1 Aufgrund des schlechten Wetters wurde die Planungsradtour kurzfristig als Workshop im Rathaus durchgeführt.

Veranstaltungen gesammelt und flossen in das Nahmobilitätskonzept ein. Die einzelnen Bausteine der Beteiligung zeigen das Schaubild zur Prozessgestaltung in Abbildung 1.

Abbildung 1: Prozessgestaltung des Nahmobilitätskonzepts der Stadt Neuenburg am Rhein



Quelle: eigene Darstellung

2 Rahmenbedingungen

Dieses Kapitel widmet sich der allgemeinen Darstellung der wesentlichen Rahmenbedingungen und Merkmale, welche sowohl Raumstruktur als auch die Mobilität in Neuenburg bestimmen. Damit bildet es die Grundlage für die Bestandsaufnahme und -analyse in Kapitel 3.

2.1 Neuenburg am Rhein und seine Lage im Raum

In einem ersten Schritt sollen die Stadt sowie ihre Verflechtung in den Raum anhand einiger wesentlicher Aspekte kurz skizziert werden. Hier stehen vor allem Aspekte im Vordergrund, die eine Wirkung auf das Verkehrsgeschehen in Neuenburg am Rhein mit sich bringen.

2.1.1 Geografische Lage und Stadtgliederung

Neuenburg am Rhein, mit seinen ca. 12.000 Einwohnern, liegt im Südwesten Baden-Württembergs im Markgräfler Land zwischen Oberrhein und Südschwarzwald. Die Stadt befindet sich zwischen den Großstädten Freiburg im Breisgau (240.000 EW), Basel in der Schweiz (170.000 EW) und dem französischen Mulhouse (110.000 EW) im Elsass. Freiburg im Nordosten und Basel im Süden sind etwa 30 Kilometer entfernt, Mulhouse liegt rund 15 Kilometer südwestlich. Zwei Kilometer östlich grenzt mit Müllheim (Baden) die nächstgrößere Stadt mit rund 19.000 Einwohnern an, dahinter erhebt sich in zehn Kilometern Entfernung zu Neuenburg am Rhein mit dem Hochblauen einer der höheren Gipfel des Südschwarzwaldes. Etwa einen Kilometer westlich der Kernstadt fließen der Rheinseitenkanal und der Altrhein, der sowohl die westliche Stadtgrenze als auch die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Frankreich bildet. Nachbargemeinden sind im Norden Hartheim und Eschbach, im Osten Heitersheim, Buggingen, Müllheim und Auggen sowie Schliengen und Bad Bellingen im Süden. Im Westen auf der französischen Seite liegen mehrere Gemeinden des Kommunalverbandes Mulhouse Alsace Agglomération, wie Ottmarsheim, Bantzhenheim und Chalampé.

Neben der Kernstadt gibt es in Neuenburg am Rhein noch drei weitere Stadtteile. Gemeinsam mit der Kernstadt (8.258 EW) bilden diese eine Kette in Nord-Süd-Richtung. Nördlich der Kernstadt liegen Grißheim (1.459 EW) in sechs und Zienken (936 EW) in zwei Kilometern Entfernung. Vier Kilometer südlich der Kernstadt liegt Steinenstadt (1.428 EW). (vgl. *Neuenburg 2018a*)

2.1.2 Demografie

Wie die meisten Städte und Gemeinden in Deutschland ist auch Neuenburg vom sogenannten Demografischen Wandel betroffen. Für die Mobilität ist dies insofern von Bedeutung, dass eine alternde Bevölkerung auch andere Bedürfnisse und Anforderungen an Mobilität stellt, so z. B. bei den

Themen Barrierefreiheit oder Sicherheit. Im Folgenden soll, anhand von Prognosen aus dem „Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann Stiftung, die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung kurz dargestellt werden. Das Durchschnittsalter wird von momentan etwa 45 bis ins Jahr 2030 auf knapp 50 Jahre steigen. Dabei wird der Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen deutlich zunehmen und derjenige der jüngeren Gruppen abnehmen. Dennoch werden ein positiver Wanderungs- und Geburtensaldo dazu führen, dass die Bevölkerungszahl bis 2030 leicht steigen wird. Neuenburg wird innerhalb der Studie in den Typ 1 „*Stabile ländliche Städte und Gemeinden*“ eingeordnet. (vgl. Bertelsmann Stiftung 2018)

2.1.3 Wirtschaft und Pendlerverkehr

Neuenburg besitzt südwestlich der Innenstadt ein großes Gewerbegebiet und ist Mitglied des Zweckverbandes Gewerbepark Breisgau, welcher auf dem Flugplatz Bremgarten nördlich von Neuenburg außerhalb dessen Gemarkung ein interkommunales Gewerbegebiet betreibt. Betriebe mit Standorten auf Neuenburger Gemeindegebiet sind beispielsweise Rheinmetall Waffe Munition GmbH, Zapf GmbH, m-tec mathis GmbH, GRAEWE, Plasma Electronic GmbH, Contura GmbH, K & U Bäckerei GmbH & Co. OHG oder Losan Pharma GmbH (vgl. Neuenburg 2018b). Zudem befinden sich in Neuenburg zwei größere Bildungseinrichtungen, welche im Hinblick auf Nahmobilität eine große Rolle spielen: zum einen das Kreisgymnasium Neuenburg, zum anderen das Bildungszentrum Neuenburg mit Werkreal-, Real- und Grundschule.

Nach einer Untersuchung der Pendlerverflechtungen im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald (vgl. Breisgau-Hochschwarzwald 2018) weist Neuenburg einen negativen Pendlersaldo von -949 auf: 2.589 Einpendlern stehen 3.538 Auspendler gegenüber. Die größten Anteile an **Einpendlern** nach Neuenburg haben demnach Müllheim (501), Freiburg (316), Schliengen (128), Buggingen (110), Auggen (81) und Bad Krozingen (79). Zudem kommen viele Einpendler aus Frankreich (465). Eine gemeindescharfe Unterscheidung lässt die zugrundeliegende Statistik hier nicht zu. Aus Neuenburg heraus pendeln die meisten Beschäftigten nach Müllheim (1.049), Bad Krozingen (146), Heitersheim (137) und Staufen (47). Laut Studie „*überrascht doch die relativ hohe Zahl von über 27.400 Binnenpendlern innerhalb des Landkreises, von denen sogar gut zwei Drittel ihren Arbeitsplatz im eigenen Mittelbereich haben und damit eher kürzere Fahrstrecken bewältigen müssen.*“ Besonders im Hinblick auf Nahmobilität sind diese kürzeren Fahrstrecken von Interesse. Pendlerzahlen in die naheliegenden Großstädte Freiburg und Basel (sprich: **Auspendler**) werden in dieser Statistik des Landkreises nicht dargestellt. Die Pendlerzahlen nach Freiburg wurden jedoch erhoben und angefragt. Die Studie vermutet, „*dass der Standort Basel eine große Rolle spielen dürfte.*“ Welche Rolle Mulhouse im Pendlerverkehr einnimmt, ist statistisch nicht bekannt.

2.1.4 Verkehrliche Anbindung

Neuenburg am Rhein liegt im Oberrheintal im für den internationalen Fern- und Güterverkehr wichtigen Rhein-Alpen-Korridor Rotterdam – Genua. Folgender Abschnitt gibt einen Überblick darüber, wie diese Anbindung konkret aussieht.

Anbindung an das Straßennetz

Die überörtliche Erschließung erfolgt über die Bundesautobahn BAB 5. In Nord-Süd-Richtung führt diese aus Nordhessen über Frankfurt nach Basel. Direkt westlich der Kernstadt liegt die Anschlussstelle 65 Müllheim/Neuenburg. Dort besteht Anschluss an die Bundesstraße B 378 nach Müllheim bzw. die französische Route Départementale D 39, die weiter nach Mulhouse führt. Südlich der Kernstadt liegt das Autobahndreieck Neuenburg, an welchem die französische Autoroute A 36 aus Südwesten über Besançon, Belfort und Mulhouse kommend anschließt.

*BAB 5: Dreieck Hattenbach – Frankfurt – Karlsruhe – Freiburg – **Neuenburg** – Basel*

*B 378 / D 39: Müllheim – **Neuenburg** – Chalampé – Mulhouse*

*A 36: Beaune – Dole – Besançon – Belfort – Mulhouse – Dreieck **Neuenburg***

Auf regionaler Ebene erfolgt die Erschließung in erster Linie über die Landesstraße 134 in Nord-Süd-Richtung. Von Ihringen zwischen Freiburg und Breisach kommend verbindet sie den Gewerbepark Breisgau, die Neuenburger Ortsteile und die Kernstadt sowie bei Schliengen die B 3 und führt dann weiter über Kandern bis Binzen nördlich von Weil am Rhein und Lörrach. Vom nördlichsten Ortsteil Grißheim führt die Kreisstraße K 4941 nach Heitersheim bzw. zum interkommunalen Gewerbepark Breisgau, die K 4944 nach Buggingen. Die K 4946 führt von Neuenburg nach Müllheim

*L 134: Ihringen – Gewerbepark Breisgau – **Neuenburg** (alle Ortsteile) – Schliengen – Binzen*

*K 4941: **Grißheim** – Heitersheim / Gewerbepark Breisgau*

*K 4944: **Grißheim** – Buggingen*

*K 4946: **Neuenburg** – Müllheim*

Anbindung an das Eisenbahnnetz

Neuenburg liegt an der Bahnstrecke Müllheim – Mulhouse. Auf dieser findet fast ausschließlich Regionalverkehr statt. In Müllheim besteht Anschluss an die Rheintalbahn in Richtung Freiburg und Basel, entlang welcher auch die Neuenburger Nachbarorte Heitersheim, Buggingen, Müllheim, Auggen und Schliengen von Regionalzügen bedient werden. Von Mulhouse aus kommend halten in Neuenburg Regionalbahnen nach Müllheim. Teilweise werden diese als IRE von dort ohne Zwischenhalt nach Freiburg durchgebunden. Zusätzlich gibt es Regionalbahnen nach Freiburg, die auch zwischen Müllheim und Freiburg halten und teilweise darüber hinaus nach Emmendingen oder Offenburg verlängert werden.

*RB (IRE): Mulhouse – Bantzenheim – **Neuenburg** – Müllheim (– Freiburg)*

*RB: **Neuenburg** – Müllheim – Freiburg (– Offenburg)*

Sonstige Anbindungen

Gut 20 Kilometer südlich von Neuenburg befindet sich der französisch-schweizerische internationale Flughafen EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg. In Ottmarsheim in Frankreich befindet sich am Rheinseitenkanal ein großes Containerterminal für intermodale Gütertransporte.

2.2 Verkehrsentwicklungskonzept (Aktualisierung & Fortschreibung) 2013

Im Verkehrsentwicklungskonzept in der Version von 2013 wurden auch Nahmobilitätsangebote untersucht. Defizite im Hinblick auf den Radverkehr wurden insbesondere entlang der Hauptstraßen, z. B. Schlüssel- oder Basler Straße, der L 134 oder im Gewerbegebiet in der Rudolf-Diesel-Straße und Gottlieb-Daimler-Straße ausgemacht. Dort mangle es an Radinfrastrukturen, in den innerstädtischen Bereichen wird dies durch Platzmangel begründet. Im Bereich der Schlüsselstraße und Müllheimer Straße erfolgte daher die Umsetzung einer Verkehrsberuhigung (Zone 20, Tempo 30), um somit attraktivere Angebote für den Radverkehr zu schaffen. Eine Schlüsselrolle hierbei spiele die bereits ausgebaute, aber vom Kfz-Verkehr wenig genutzte Bahnparallele. Diese führt in Ost-West-Richtung und könne im Falle einer Verkehrsberuhigung die verlagerten Kfz-Verkehre aufnehmen. Im Gewerbegebiet, insbesondere am Knotenpunkt Gottlieb-Daimler-Straße und Rudolf-Diesel-Straße werden Radverkehrsanlagen empfohlen, auch um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese sind zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht umgesetzt (Stand: November 2018). Zudem müsse bei der Umgestaltung der Knotenpunkte im Bereich Wuhrloch im Hinblick auf die Landesgartenschau der Radverkehr berücksichtigt werden. Infrastrukturen (LSA, Unterführungen) sind bereits vorhanden, bedürfen aber eines weiteren Ausbaus (Radführung, Wegweisung, Beleuchtung). Die überörtlichen Verbindungen zu den Nachbargemeinden seien eher auf den Tourismus als auf den Alltagsverkehr ausgelegt. Daher wird empfohlen, die interkommunalen Radwege in Absprache mit den Nachbargemeinden für den alltäglichen Radverkehr auszubauen. Innerhalb der Gemeindegrenzen sind bereits einige Relationen ausgebaut (Grißheim-Industriegebiet Eschbach, Neuenburg-Müllheim), werden allerdings in den jeweiligen Nachbarkommunen nicht weitergeführt. Weitere Verbindungen, bspw. Richtung Heitersheim, Buggingen, Schliengen fehlen. (vgl. *Neuenburg 2013a*)

Das Angebot für den Fußverkehr sei weitestgehend barrierefrei. Westlich der BAB 5 seien demnach im Bereich der Sportanlagen Kieswege vorhanden und in der Innenstadt seien an bestimmten Stellen taktile Leitsysteme nötig. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr wird zum einen eine verbesserte fußläufige Anbindung der Parkplätze empfohlen. Zum anderen wird aber auch auf das Problem von Gehwegparken hingewiesen. Punktuelle Maßnahmenempfehlungen beziehen sich auf die Wolfsgrünstraße sowie die Müllheimer Straße und im Hinblick auf die Landesgartenschau auf die Verbindungen in Richtung Rhein. Eine Umsetzung der Empfehlungen erfolgte nach bisherigem Stand nicht (Stand: November 2018). (vgl. *Neuenburg 2013a*)

Neben den angesprochenen baulichen Maßnahmen wird auch empfohlen, ein übergreifendes Mobilitätsmanagement zu implementieren. Dies soll mehr Leute dazu bewegen, ihre Wege umweltverträglich zurückzulegen. Dabei sei zum einen ein städtischer Ansprechpartner wichtig, zum anderen müsse mit verkehrserzeugenden Einrichtungen, insbesondere Schulen und Betrieben, zusammengearbeitet werden. (vgl. *Neuenburg 2013a*)

2.3 Integriertes Klimaschutzkonzept 2013

Im Integrierten Klimaschutzkonzept 2013 wird dem Thema Verkehr eine große Rolle zuteil. Denn nach den dortigen Untersuchungen hat der Verkehrssektor in Neuenburg mit 60 % den größten Anteil am Energieverbrauch. Zudem hat er mit 46 % den größten Anteil an Emissionen, wenngleich hierbei erwähnt werden muss, dass die durch das gesamte Stadtgebiet führende BAB 5 in diese Statistik miteinfließt (vgl. *Neuenburg 2013b: 3*). Im Klimaschutzkonzept wurden, unter Beteiligung der Bürger, verschiedene Maßnahmen entwickelt. Davon vier im Themenfeld „Verkehr“. Zwei davon wiederum spielen für die Nahmobilität eine Rolle:

- **Maßnahme Nr. 9: Erhöhung der Fahrradanteile**

Gefordert werden mehr Radabstellanlagen, mehr Radwege sowie ein Radwegekonzept. Darüber hinaus sollen Anreize geschaffen werden (z. B. auch von Betrieben) das Fahrrad als Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz zu nutzen. (vgl. *Neuenburg 2013b: 54*)

- **Maßnahme Nr. 11: Etablierung und Ausweitung der Mobilitätsberatung**

Wichtig seien eine Beratungsstelle, eine Vorbildfunktion der Verwaltung und regelmäßige Informations- und Schulungsangebote zum Thema Mobilität. (vgl. *Neuenburg 2013b: 59*)

2.4 Landesgartenschau

Im Hinblick auf die Landesgartenschau 2022 wird in der Stadtentwicklung das Ziel verfolgt, die Verbindung zwischen Kernstadt und Rhein wiederherzustellen, die insbesondere durch die BAB 5 unterbrochen ist. Dafür sollen die beiden schon existierenden Unterführungen ausgebaut werden. Auch der auf der östlichen Seite der Autobahn liegende Wuhrlochpark soll aufgewertet werden, um so bereits ein verbindendes Element zum westlich der Autobahn gelegenen Landesgartenschau Gelände zu bilden. So sollen ein großes, zusammenhängendes Naherholungsgebiet sowie eine Verbindung des Stadtzentrums zum Rhein geschaffen werden. Wie oben bereits erwähnt, müssen hierbei insbesondere die Knotenpunkte im Bereich des Wuhrlochparks die Belange von Radfahrern und Fußgängern berücksichtigen.

2.5 Unfallstatistiken

In diesem Kapitel sollen Unfallzahlen der Jahre 2014 bis 2018 aus Neuenburg im Hinblick auf verunglückte Fußgänger und Radfahrer ausgewertet werden. Dabei wird zwischen Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten Verkehrsteilnehmern unterschieden. Das Alter der Verunglückten, die Unfallursache und der Unfalltyp soll dabei näher betrachtet werden. Grundlage der Analyse sind Verkehrsunfallzahlen, die durch die Stadt Neuenburg zur Verfügung gestellt wurden.

Im Stadtgebiet Neuenburgs ereigneten sich im Fünfjahreszeitraum 2014-2018 insgesamt 463 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle, wobei 143 Menschen verunglückten. Dabei wurden 118 (82,5%) Personen leicht verletzt, 24 (16,8%) schwerverletzt und 1 (0,7%) Person getötet. An den 109 Unfällen mit Personenschaden waren in 48 Fällen Radfahrende und in 13 Fällen Zufußgehende beteiligt. Bei Betrachtung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung liegt der Anteil der schwerverletzten und getöteten Beteiligten an der Gesamtzahl der Verunglückten bei 29%. Im Fall vom Fußverkehr liegt dieser Anteil bei 38% (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung, Neuenburg 2014-2018.

	Verunglückte 2014-2018 143 (100 %)	davon Leichtverletzte	davon Getötete und Schwerverletzte	Anteil Getötete und Schwerverletzte
Fußgänger	13 (9,1 %)	8	5	38 %
Radfahrer	42 (29,4%)	30	12	29 %

Quelle: eigene Darstellung nach Daten der Stadt Neuenburg

In den Jahren 2014 bis 2018 verunglückten in Neuenburg 13 Fußgänger wobei 8 Personen leichtverletzt 4 Personen schwerverletzt und eine Person getötet wurden. Aufgrund der eher geringen Fallzahlen ist eine Trendentwicklung über den betrachteten Zeitraum nicht sinnvoll. Auch 42 Radfahrer verunglückten im gleichen Zeitraum. Dabei wurden 30 Personen leichtverletzt und 12 Personen schwerverletzt.

Jedem Unfall wird ein Unfalltyp zugeordnet, der eindeutig festlegt wie der Verkehrsunfall entstanden ist. In der Unfallforschung wird dabei zwischen sieben Unfalltypen unterschieden. Beim Fußverkehr dominiert der Unfalltyp 4 (Überschreiten-Unfall²) mit 36%. Im Radverkehr ist es hingegen der Unfalltyp 3 (Einbiegen/ Kreuzen-Unfall³) mit 47%. Der Anteil der verunglückten Fußgänger, die älter als 65 Jahre sind beträgt 31%. Der der Radfahrer in der der gleichen Altersklasse 22%.

Während die Unfälle mit verunglückten Fußgängern im Stadtgebiet verteilt sind, konzentrieren sich die Unfälle mit verunglückten Radfahrern auf die klassifizierten Straßen und deren Einmündungsbereiche. Hervorzuheben sind hier der Kreuzungsbereich der B 378/ Am Wuhrloch/ Kronenrain, die Westtangente Höhe Berner Straße sowie der Abschnitt der Müllheimer Straße zwischen Ortseingang und Zähringerstraße.

-
- 2 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
 - 3 Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

3 Bestandsaufnahme und -analyse

Die Bestandsaufnahme und -analyse basiert auf den vorangestellten Rahmenbedingungen in Neuenburg am Rhein, einer Analyse der vorhandenen Daten sowie zugänglicher Informationen und den Erkenntnissen aus eigenen Bestandserhebungen vor Ort. Sie ist Grundlage für die Maßnahmenkonzeption (Kapitel 4.1 bis 4.4) und das Handlungskonzept (Kapitel 4.5.1).

3.1 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung

Die rasche und flächendeckende Motorisierung ab den 1950er Jahren hat das Erscheinungsbild unserer Städte wie wir sie heute kennen nachhaltig geprägt. Das Resultat sind häufig innerstädtische Verkehrsanlagen, welche dem motorisierten Individualverkehr die höchste Priorität einräumen, indem sie von der Mitte ausgehend geplant wurden und für die Nahmobilität lediglich die Restflächen übrigblieben (vgl. FGSV 2014: 26). Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer, die zu Fuß, mit dem Rollstuhl oder mit dem Rad unterwegs sind und keine schützende Karosserie um sich tragen, wurden bei den Planungen weniger berücksichtigt. Doch in den letzten Jahren ist ein Trend zu erkennen, die Belange ebendieser schwächeren Verkehrsteilnehmer, wieder stärker zu berücksichtigen. Dies kann direkt durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für nahmobile Verkehrsangebote erfolgen, indem bei der Planung der Verkehrsanlagen an deren Rand und somit mit dem Gehweg begonnen wurde (vgl. FGSV 2014: 26). Aber bereits in der Stadtplanung kann, bspw. durch das Konzept der Stadt der kurzen Wege, die Nahmobilität gefördert werden, indem die zurückzulegenden Wege kurz gehalten werden. Derartige Quartiere können einen Nahmobilitätsanteil am Modal Split von 50 % oder mehr vorweisen (vgl. FGSV 2014: 14). Neben Veränderungen in der Verkehrsplanung und -politik ist gleichzeitig auch eine Veränderung im Mobilitätsverhalten zu beobachten. Der Kfz-Anteil am Modal Split stagniert, der ÖPNV verzeichnet Zuwächse und insbesondere beim Radverkehr wird der Anteil größer (vgl. Gertz 2010). Für die Förderung von Nahmobilität sprechen viele Gründe und das vorliegende Kapitel versucht, darüber einen Überblick zu verschaffen und die Vorteile, die sich durch Nahmobilitätsförderung ergeben können, zu benennen.

Auch ohne besondere Förderung spielt die Nahmobilität, wenn vielleicht auch unbewusst, schon heute eine große Rolle im Verkehr. Denn fast alle Wege, wenngleich sie mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, bedürfen im Vor- oder Nachlauf oder beim Umsteigen der Nahmobilität. Zudem sei hier erwähnt, dass vor allem auf „innerstädtischen Relationen [...] das Zufußgehen und Fahrradfahren auch **zeitlich konkurrenzfähig** [sind]“ (FGSV 2014: 6). Die oben genannte Karosserie schützt Kfz-Fahrer einerseits. Andererseits verhindert sie auch die zwischenmenschliche Kommunikation im Straßenverkehr. Fußgängern und Radfahrern fällt es leichter, den Verkehrsraum wahrzunehmen und mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren. Dementsprechend findet dort, wo sich diese Verkehrsteilnehmer begegnen, Interaktion, Identifikation und Integration statt (vgl. Dittrich-Wesbuer et al. 2010); man bleibt stehen, um Gespräche zu führen. Solche Situationen sind letztendlich dafür verantwortlich, dass Menschen Städte als belebt wahrnehmen. Damit einher gehen auch ein

erhöhtes **Sicherheitsempfinden** und somit insgesamt eine gesteigerte **Aufenthaltsqualität**. Im Sinne der Nahmobilität aufgewertete Straßenräume können neben oder eben bedingt durch diese gesteigerte Aufenthaltsqualität **positive ökonomische Auswirkungen** haben. Die Aufwertung öffentlicher Räume macht sich so zum Beispiel nicht selten in gestiegenen Bodenwerten bemerkbar. Aber auch der Einzelhandel kann seine Verkaufszahlen erhöhen, da sich Verkehrsteilnehmer nun im öffentlichen Raum wohler fühlen und somit länger aufhalten. So kann bspw. das Potenzial, das von Laufkundschaft ausgeht, gesteigert werden (vgl. *Dittrich-Wesbuer et al. 2010*). Wichtig für die Aufwertung öffentlicher Räume ist ein ausreichendes Platzangebot. Der Platzbedarf der nahmobilen Verkehrsteilnehmer ist wesentlich geringer als der motorisierter Verkehrsteilnehmer. Beispielsweise „können auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden“ (FGSV 2014: 7). Insbesondere in Innenstädten, wo verschiedene Nutzungen konzentriert vorzufinden sind, herrschen vielfältige Platzansprüche. So sind dies Orte, wo die Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie vorzufinden sind, die täglich viel Verkehr verursachen. Gleichzeitig jedoch sollen Innenstädte bzw. zentrale Bereiche für touristische Nutzungen oder Freizeitnutzungen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, was mit dem hohen Verkehrsaufkommen aufgrund des mangelnden Platzes in Konflikt steht. Insbesondere beim ruhenden Verkehr ließen sich bei einem höheren Anteil der Nahmobilität am Modal Split **Flächen einsparen**, mit welchen sich wiederum der öffentliche Raum aufwerten ließe und so die Nahmobilität attraktiver gestaltet werden könnte (vgl. *Dittrich-Wesbuer et al. 2010*). Zudem bietet eine auf Nahmobilität ausgerichtete Verkehrsplanung auch **finanzielles Einsparpotenzial**: im Vergleich zu baulichen Maßnahmen in der Straßen- oder Schieneninfrastruktur, die für die Kommunen häufig mit hohen Kosten verbunden sind, sind Maßnahmen zur Förderung von Nahmobilität schon mit geringen Mitteln möglich. Gleichzeitig ist es auch für die Verkehrsteilnehmer eine günstigere Form der Mobilität. Während für den Kfz-Verkehr ein Führerschein und das Fahrzeug finanziert werden müssen, ist das Zufußgehen komplett kostenlos und auch Fahrräder sind in der Regel günstiger als andere Verkehrsmittel (vgl. *FGSV 2014: 7*). Zudem gibt es heutzutage auch in diesem Bereich attraktive Leih-Angebote.

Neben dem hohen Platzbedarf sind es insbesondere die Emissionen, die ein Problem des motorisierten Verkehrs darstellen. In Städten kommt durch die Abgase die Feinstaubproblematik zum Tragen und auf globaler Ebene beschleunigt CO₂, welches zu einem großen Teil vom Verkehr emittiert wird, den Klimawandel. Demgegenüber stehen das Radfahren und Zufußgehen als saubere Alternativen. Diese zwei Fortbewegungsarten sind jeweils klimaneutral, da von ihnen bei der Fortbewegung keinerlei Emissionen ausgestoßen werden. Somit können durch die Förderung der Nahmobilität sowohl auf lokaler als auch globaler Ebene Beiträge zum **Klimaschutz** geleistet werden (vgl. *FGSV 2014: 7*). Nahmobilität hat jedoch nicht nur positive Auswirkungen auf die Umwelt. Da man sich dabei aus eigener Kraft fortbewegt, ist es eine besonders **gesunde Form der Fortbewegung**. Für Erwachsene gibt es die Empfehlung von 30 Minuten Bewegung an fünf Tagen in der Woche. Vor dem Hintergrund, dass viele Menschen an fünf Tagen in der Woche sowieso unterwegs zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte sind, bietet es sich an, die empfohlenen Bewegungszeiten in diese Wege einzubinden. Erwähnt sei auch, dass eine **eigenständige Mobilität** ein wichtiger Bestandteil der kindlichen Entwicklung ist, und es auch für ältere Personen wichtig ist, möglichst viele Bedürfnisse selbst befriedigen zu können (vgl. *FGSV 2014: 7*). Weiter ist festzuhalten, dass im Gegensatz zum motorisierten Verkehr bei der Nahmobilität grundsätzlich jeder berechtigt ist, am Verkehr teilzunehmen. MIV und ÖPNV

setzen in den meisten Fällen eine Fahrerlaubnis oder einen Fahrschein voraus. Zufußgehen oder Fahrradfahren ist jedoch **uneingeschränkt** möglich. De facto gibt es allerdings noch vielerorts das Problem, dass bauliche Situationen mobilitätseingeschränkte Personen an der Verkehrsteilnahme hindern. Der barrierefreie Ausbau von Verkehrsanlagen ist daher ein entscheidendes Element, wenn man allen Personen die uneingeschränkte Möglichkeit bieten möchte, am Verkehr teilzunehmen (vgl. FGSV 2014: 7).

Es sprechen also viele Gründe für Nahmobilität – ökologische, ökonomische, gesundheitliche, städtebauliche, soziale und auch finanzielle. Nicht alle sind auf den ersten Blick für jeden ersichtlich und es ist wichtig, diese zu kommunizieren, um ein Bewusstsein für die Bedeutung von Nahmobilität zu schaffen.

3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Damit sind alle Verkehrsteilnehmer immer auch Fußgänger. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; Fußgänger benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

So selbstverständlich das Zufußgehen ist, wird der Fußverkehr häufig nicht als eigenständiger Verkehr wahrgenommen und spielt auch in den letzten Jahrzehnten eine eher unterrepräsentierte Rolle in der Verkehrsplanung und -forschung. Dabei tragen Fußgänger im Besonderen zur Urbanität und Belebung der Städte bei. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern können besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten auch den „Mehr-Wert“ einer Stadt aus machen.

3.2.1 Ansprüche und Anforderungen im Fußverkehr

Das Verhalten der Fußgänger sowie deren Ansprüche an den öffentlichen Raum hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. So haben beispielsweise der Zweck ihrer Fortbewegung, der demografische Hintergrund, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die Wetterlage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten (vgl. FGSV 2002a). Im Folgenden werden die wichtigsten Fußverkehrsgruppen mit ihren unterschiedlichen objektiven und subjektiven Anforderungen an den Raum dargestellt.⁴

Kinder zeichnen sich durch eine relativ raumeinfordernde Verhaltensweise aus. Das Spielen und Erleben im öffentlichen Raum nehmen einen hohen Stellenwert ein, während mitgeführte Spielgeräte (z. B. Bälle, Roller, etc.) eine erweiterte Raumnutzung nach sich ziehen können. Die Aufmerksamkeit richtet sich dabei weniger auf eine zügige Bewältigung der Wegstrecke, sondern vielmehr auf Elemente der Straßenraumgestaltung, welche spielerisch in die Fortbewegung eingebunden werden können („der Weg ist das Ziel“). Eine animierende und „interessante“ Gestaltung nimmt bei Kindern demnach einen hohen Stellenwert ein. Darüber hinaus können durch ihre altersbedingte Unachtsamkeit unvorhergesehene Wegeänderungen oder unbedachte Überschreitungen von gekennzeichneten Verkehrsräumen zu erhöhten Sicherheitsrisiken und Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen. Für **Eltern** sind in diesem Zusammenhang Wegeverbindungen wie z. B. Spielstraßen, Fußgängerzonen oder Parkanlagen wichtig, in denen sie sich weniger um die Sicherheit ihrer Kinder

⁴ Dabei kann aufgrund der Bandbreite der Einflussfaktoren kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Ferner sind Überschneidungen möglich, z. B. spazierende Senioren.

sorgen müssen. Aber auch die Breite von Gehwegen sowie Absperrgitter bei Brücken oder Baustellen erleichtern ihnen die Aufsichtspflicht.

Auch für **Jugendliche** besitzt die Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes eine hohe Bedeutung. Er wird vermehrt als Ort der Kommunikation und der Freizeit außerhalb des Elternhauses genutzt. Grünflächen in Parkanlagen oder öffentliche Plätze sind als Treffpunkte mit Freunden und als Bewegungsorte beliebt. Die Erreichbarkeit solcher Orte in Wohnungsnähe ist für sie besonders wichtig. Gleichzeitig wird die Anwesenheit von Jugendlichen oftmals von anderen Nutzern als störend empfunden (z. B. durch lautes Abspielen von Musik), sodass öffentliche Orte – welche für sie konfliktfrei zugänglich sind – umso wichtiger werden.

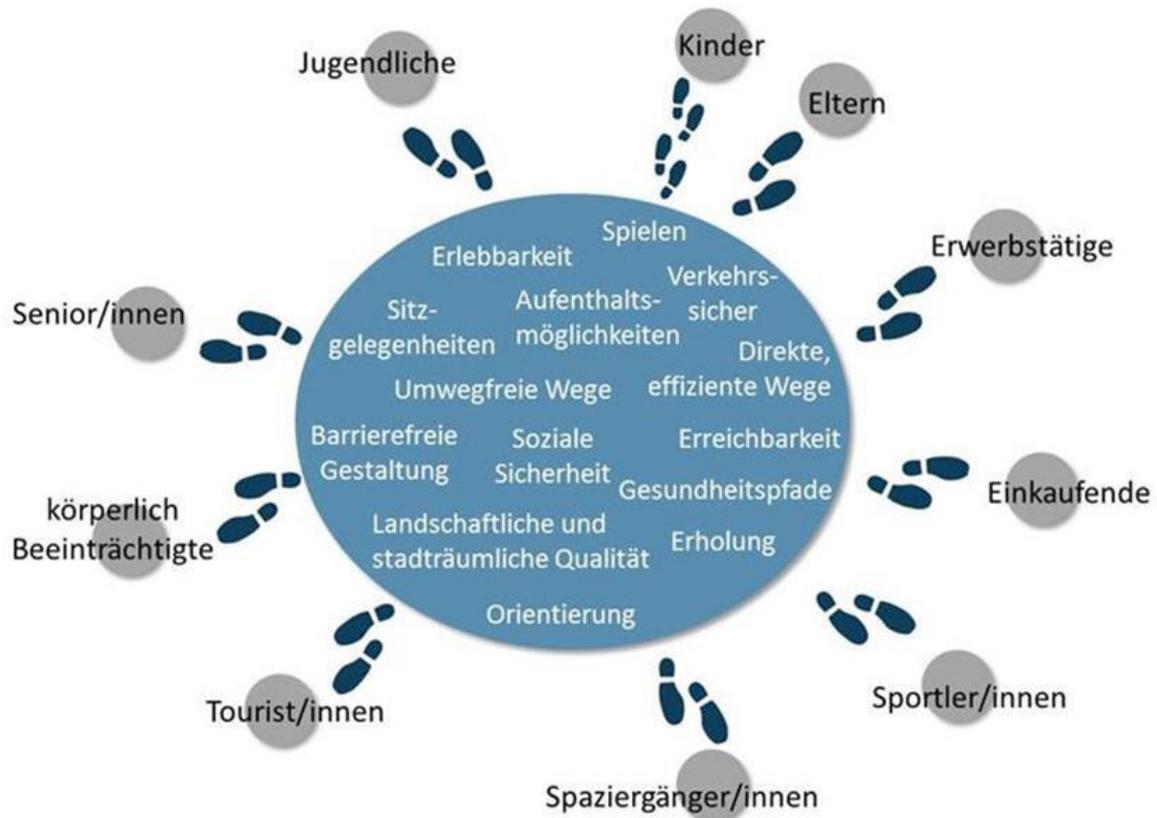
Für **Senioren** bieten möglichst barriere- und umwegfreie Verbindungen eine hohe Attraktivität. Aufgrund möglicher altersbedingter körperlicher Einschränkungen ist insbesondere auf den Komfort (z. B. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen) und die technische Sicherheit der Wegebeziehungen zu achten. Auch ein erhöhtes soziales Sicherheitsbedürfnis spielt bei Senioren eine erhebliche Rolle, dunkle bzw. schlecht beleuchtete und einsame Strecken werden vermieden. Ein weiterer wichtiger Aspekt stellt das Verhältnis zu anderen – teilweise erheblich schnelleren – Verkehrsteilnehmern aufgrund einer verlängerten Reaktionszeit, einer damit einhergehenden erhöhten Schreckhaftigkeit und einer ggf. geringeren körperlichen Stabilität dar.

Ähnliche Anforderungen werden auch bei **körperlich beeinträchtigten Personen** festgestellt. Insbesondere für rollstuhlfahrende und gehbehinderte Personen ist die Überwindbarkeit von Hindernissen (z. B. in Form von Nullabsenkungen von Bordsteinen) und die Vermeidung von Umwegen ein zentrales Anliegen. Für Blinde und Sehbehinderte ist die Erfassbarkeit des Straßenraumes – vor allem bei Nullabsenkungen von Bordsteinen – wichtig, wie z. B. durch taktile Bodenelemente oder kontrastreiche Markierungen von Räumen mit unterschiedlicher Verkehrsnutzung. Es besteht – auch bei Gehörlosen und Hörbehinderten – aufgrund der erschwerten Orientierung und der dadurch meist verlangsamten Fortbewegungsgeschwindigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Weitere besondere Ansprüche an den Raum ergeben sich aus dem Zweck bzw. dem Ziel der Fortbewegung. **Erwerbstätige** Personen, die sich auf dem Weg zu ihrem Arbeitsort befinden, suchen z. B. nach der effizientesten Strecke. Auch bei **Einkaufenden** geht es meist um den kürzesten Weg zum Zielort. Hier liegt der Fokus auf netzschlüssigen Fußverkehrsanlagen, bei denen das Störungspotenzial durch andere Verkehrsteilnehmer minimiert wird.

Oftmals erfüllt das Zufußgehen – abseits der bloßen Raumüberwindung – einen reinen Selbstzweck. Insbesondere für **Touristen** oder **Spaziergänger** steht hierbei die Erholung im öffentlichen Raum oder der Genuss der Fortbewegung im Vordergrund. Dabei spielt der Verkehrsraum auch als Ort der Kommunikation eine wichtige Rolle. Ihre Fortbewegung kann durch Langsamkeit und „gedankenverlorene Unachtsamkeit“ geprägt sein. Plötzliche, unbedachte Veränderungen des Wegeverlaufes können zu Konflikten mit zielgerichtetem Verkehr führen. Ebenso **Sportler** (z. B. Jogger) forcieren kein örtliches Ziel, sondern legen Wert auf die Attraktivität der Strecke. (vgl. Abbildung 2)

Abbildung 2: Fußgängergruppen mit vielfältigen Ansprüchen



Quelle: eigene Darstellung

Technische Regelwerke benennen entsprechend Grundanforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur. So geben die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2006) die „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ für den Entwurfsvorgang von Straßenräumen vor, um die städtebauliche Bemessung im Einklang mit den spezifischen Nutzungsansprüchen vor Ort zu definieren. Anhand dieser Vorgehensweise wird vermieden, dass für den Fußverkehr „Restflächen“ übrigbleiben. Stattdessen sollen ausreichend breite Seitenräume für den Fußverkehr (und ggf. den Radverkehr) gewährleistet werden. Als verträgliche Aufteilung der Straßenraumflächen wird das Verhältnis 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) empfohlen. Als Regelfall für die Dimensionierung des Gehweges gelten 2,50 m Breite (mindestens 1,50 m), um den Begegnungsverkehr zweier Fußgänger sowie einen entsprechenden Abstand zu den Randnutzungen (Hauswand und Fahrbahn) sicherzustellen. Die tatsächliche Gestaltung ist dabei abhängig von den Gegebenheiten vor Ort (z. B. Fußgängerdichte, Straßentyp und Randnutzungen), sodass bspw. bei gemeinsamer Fuß- und Radverkehrsführung – abhängig von Fuß- und Radverkehrsbelastungen der Spitzenstunde – auch Seitenraumbreiten von bis zu über 4 m empfohlen werden. (vgl. FGSV 2006)

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) benennt darüber hinaus weitere Grundanforderungen für Fußverkehrsanlagen:

- hohe Verkehrssicherheit im Längs- und Querverkehr
- hohe soziale Sicherheit (Angsträume vermeiden)
- umwegfreie und netzschlüssige Fußverkehrsverbindungen
- leichtes Vorankommen und hinreichende Bewegungsfreiheit

- keine/ minimale Störung durch andere Verkehrsteilnehmer und andere Nutzungen
- Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit für eine gute Orientierung im öffentlichen Raum
- ansprechende Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit, Fußverkehrsanlagen sind für alle nutzbar

3.2.2 Alltagsrelevante Wegebeziehungen

Eine Gesamtbetrachtung der gesamten Stadt kann im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes nicht durchgeführt werden. Als Untersuchungsbereiche wurden bewusst drei Untersuchungsrouten entwickelt, die verschiedene Schwerpunkte setzen und unterschiedliche Ansprüche von Nutzergruppen berücksichtigen, um später ein möglichst weites Spektrum an Maßnahmenvorschlägen aufzeigen zu können. Viele Maßnahmenvorschläge können dann auch auf die übrigen Ortsteile übertragen werden oder auch für weitere Bereiche der Kernstadt gültig sein. Die einzelnen Untersuchungsrouten sind so gewählt, dass sie für den zentralen Bereich der Kernstadt ein Netz bilden. Karte F1 zeigt im Anhang den Verlauf der Einkaufsrouten, der Freizeitroute und der Schulroute.

Einkaufsrouten

Die Einkaufsrouten verbindet die zum Einkauf genutzten Bereiche der Stadt in Form eines halben Rundkurses. Vom westlichen Beginn der Schlüsselstraße führt die Route in östliche Richtung entlang der Geschäfte der Straße bis zum Auggener Weg und der Max-Schweinlin-Straße und somit den Versorgungsmärkten. Über den Kreisverkehr und entlang des Bahnhofs geht es über die Ölstraße zurück zur Schlüsselstraße bzw. zum Rathausplatz. Die Route verläuft zu einem großen Teil entlang der vielbefahrenen Müllheimer Straße/ Schlüsselstraße. Durch ruhenden Kfz-Verkehr, schmale Gehwege und Aufsteller einiger Gewerbe sind die nutzbaren Gehwegbreiten teilweise stark reduziert oder sogar fehlend (Auggener Straße). Die Relation entlang der Müllheimer Straße ist durch starke Querungen und Belagsschäden gekennzeichnet.

Freizeitroute

Die Route beginnt in der Friedhofstraße und teilt sich ab dem Stadthaus in einen südlichen und nördlichen Verlauf. Die nördliche Route führt über die Spitalstraße, Wolfsgrünstraße, Jahnstraße und Vogesenstraße auf die Rheinhafenstraße. Die südliche Route führt über den Platz am Stadthaus in die Metzgerstraße und die Münsterergasse. Über Am Wuhrloch und die Mülhauser Straße wird der Rhein bzw. das zukünftige Landesgartenschau Gelände erreicht. Die Verbindung zwischen der Kernstadt und dem Rhein ist bereits vorhanden, wird jedoch nicht zuletzt durch die 2022 stattfindende Landesgartenschau perspektivisch noch wichtiger. Die Route verbindet die Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten zwischen Kernstadt und Rhein. Besonders der Verlauf westlich der Westtangente sollte in den Fokus gerückt werden, da die Infrastruktur dort geringfügig ausgebaut ist.

Schulroute

Der nördliche Teil der Schulroute verläuft von der Rheinschule entlang der Freiburger Straße. Ein Teil der Route erstreckt sich über die Tullastraße und Breisacher Straße in das Wohngebiet um die Vogesenstraße. Der zweite Teil erschließt das Gymnasium und über die Breisacher Straße nordwärts die Westtangente. Die Route verläuft vorrangig durch Tempo 30-Zonen. Einzig die Breisacher Straße weist höhere Kfz-Geschwindigkeiten auf und ist gleichzeitig auch stark befahren. Entlang der Freiburger Straße besteht über die gesamte Relation von der Rheinschule bis zum Gymnasium lediglich einseitig ein Gehweg, während in der Tullastraße kein Gehweg angelegt ist.

Der südliche Teil der Schulroute verläuft entlang der Zähringer Straße nach Süden in die Pommernstraße. Danach führt sie zu den Anbindungen des ÖVs (dem Bahnhof und der Busverbindung in der Grabenstraße/ Basler Straße). Die Route wird in erster Linie durch die Kreuzung Zähringerstraße/ Müllheimer Straße/ Pommernstraße charakterisiert. Das hohe Kfz Aufkommen an dieser Stelle und die fehlende Querungshilfe in der Pommernstraße machen diese aus. Außerdem weisen die Pommernstraße und die Bahnhofsumgebung viele Engstellen für den Fußverkehr auf.

3.2.3 Bedingungen des Fußverkehrs in Neuenburg am Rhein

Die Situation des Fußverkehrs wurde auf den drei Untersuchungsrouten (vgl. Kapitel 3.2.2) detailliert betrachtet. Im Folgenden sollen die derzeitigen Bedingungen für die Fußgänger in der Stadt dargestellt werden. Die Darstellung soll dabei differenziert nach den sieben Themenfeldern **Längsverkehr**, **Querverkehr**, **Aufenthaltsqualität**, **Verkehrssicherheit**, **Barrierefreiheit**, **Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern** und **Wegweisung** erfolgen. Wenngleich nicht jede Straße untersucht werden kann, sind dennoch typische bzw. exemplarische Situationen in der Kernstadt abgebildet. Die begangene Route sowie die Themenkarten zu Hindernissen, Querungen und Sitzmöglichkeiten sind dem Anhang zu entnehmen (F1-F5). Hindernisse bezeichnen dabei Gegebenheiten entlang der Strecke, die diese unkomfortabel oder im schlimmsten Fall gar nicht begehbar machen (vgl. Karten F2, F3). Dazu zählen sowohl soziale, bspw. Angsträume, als auch physische Faktoren, bspw. Belagsschäden. Die Themenkarte Querungen betrachtet die Nutzbarkeit der Querungsstellen und -hilfen entlang der Routen (vgl. Karte F4). In der Themenkarte Sitzmöglichkeiten ist der Zustand der Sitzmöglichkeiten entlang der Routen festgehalten (vgl. Karte F5).

Längsverkehr

Aufgrund der hohen Umwegempfindlichkeit der Fußgänger ist ein engmaschiges Wegenetz eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven Fußverkehr. Dieses Wegenetz setzt sich neben den straßenbegleitenden Gehwegen auch aus öffentlichen oder halböffentlichen Durchgängen, Brücken oder Treppenanlagen zusammen, die oft dem Fußverkehr (und dem Radverkehr) vorbehalten sind und direkte, attraktive Wegebeziehungen ermöglichen. Hier sind auch die für den Fußverkehr durchlässigen Sackgassen zu erwähnen. Als besonders komfortables Element im Wegenetz sind für Fußgänger in diesem Zusammenhang verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen zu nennen.

In Neuenburg am Rhein liegen auf den verschiedenen Relationen unterschiedliche Bedingungen vor. Innerhalb der Fußgängerzone, entlang der Freiburger Straße auf Höhe des Gymnasiums und entlang der L 137 und der Westtangente bestehen bereits komfortable Wege, die mit ihrer ausreichenden Breite und Wegeoberflächenqualität einen guten Standard erfüllen. Weite Teile der Wegebeziehung in Neuenburg bestehen lediglich einseitig. Entlang dieser Relationen ist eine ausreichende Breite und Begehbarkeit essentiell für die Nutzbarkeit dieser. Die tatsächliche Breite der Gehwege ist in verschiedenen Straßen so gering, dass im Begegnungsfall zweier mobilitätseingeschränkter Personen eine Person auf die Fahrbahn ausweichen müsste (z. B. Metzgerstraße, Ölstraße, Beim Bahnhof; vgl. Abbildung 3, links). Entlang der Max-Schweinlin-Straße wird der Fußverkehr lediglich einseitig auf der nördlichen Straßenseite geführt. Ein Ausweichen auf die Straße ist durch hohe Kfz-Geschwindigkeiten nicht möglich, wodurch das Queren der anliegenden Parkplätze mit gewissem Gefahrenpotenzial nötig ist. Innerstädtisch werden Zufußgehende sowohl in der Tullastraße als auch im Auggener Weg im Mischverkehr geführt (vgl. Abbildung 3, rechts). Durch mangelnde Beleuchtung und hohe Kfz-Geschwindigkeiten steht das Begehen des Auggener Weges im Konflikt mit dem Kfz-Verkehr. Auf den Relationen zum geplanten Landesgartenschau Gelände fehlt westlich der Westtangente sowohl in der Vogesen- als auch der Mülhauser Straße eine Infrastruktur für Zufußgehende.

Teilweise bereits geringe nutzbare Gehwegbreiten werden in einigen Bereichen Neuenburgs punktuell oder linienhaft, durch Aufsteller, ruhenden Kfz-Verkehr oder Stadtmobiliar, weiterhin reduziert. Hier sei vor allem auf die Bereiche um den Rathausplatz (Schlüsselstraße, Metzgerstraße, Salzstraße) verwiesen. Diese führen dazu, dass das Zufußgehen mit häufigerem Ausweichen verbunden ist, worunter die Attraktivität der Strecken leidet. Außerdem wird das Begehen/ Befahren der Strecken für Personen, die auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, teilweise unmöglich gemacht.

Neben den Gehwegbreiten spielt die Belagsart und die Schäden des Belages eine wichtige Rolle für den Komfort des Zufußgehenden. Auf weiten Teilen der betrachteten Routen liegt eine Asphaltierung des Weges vor. Schäden in der Asphaltdecke wurden insbesondere in der Schlüsselstraße und weiterführend in der Müllheimer Straße festgestellt. Um den Rathausplatz und den Platz am Rathaus sowie um das Gymnasium und den Bahnhof wird der Asphalt durch Pflasterung ersetzt, die vor

Abbildung 3: Geringe Gehwegbreite an der Straße Beim Bahnhof (links); Fehlende Infrastruktur für Zufußgehende in der Tullastraße (rechts).



Quelle: eigene Bilder

allem auf dem Platz am Stadthaus kleinteilig ausfällt, was ein Befahren mit Rollstuhl bzw. Rollator erschwert und (v. a. bei Nässe) Stürze begünstigt. Pflasterungen bedürfen außerdem einer häufigeren Prüfung, da von gelockerten Steinen ebenfalls eine Gefährdung für den Fußverkehr ausgeht. Innerhalb der Begehung konnten keine gravierenden Schäden an der Pflasterung festgestellt werden. Insbesondere die Pflasterung in Bahnhofsnähe und im Umfeld des Gymnasiums ist eben und feinfugig, was ein Begehen/ Befahren komfortabel gestaltet.

Längsneigungen (Steigung/ Gefälle) sind in Neuenburg in Richtung des Rheines erkennbar. Die fußläufige Verbindung zwischen Münstergasse zum Rhein verläuft über einen Park, der sowohl über eine Rampe mit Zwischenpodesten oder eine Treppenanlage durchquert werden kann. Die Rampe stellt eine barrierefreie Alternative dar und ist positiv zu bewerten. Als zweiter Abschnitt mit Längsneigung wurde die Wolfsgrünstraße erkannt (vgl. Abbildung 4). Diese weist eine hohe Steigung auf (>6%) und ist durch fehlende Zwischenpodeste für Rollstuhlfahrende allein kaum befahrbar. Zwischen der Breisacher Straße und Jahnstraße besteht neben der Verbindung über die Wolfsgrünstraße eine fußläufige Verbindung, die als Fußweg ausgewiesen ist. Diese befindet sich in einem schlechten Zustand, da die Wegeoberfläche uneben ist und die teilweise vorhandenen Handläufe durch wildwachsendes Grün nicht genutzt werden können. Außerdem ist der Weg von der Breisacher Straße kommend nur schwer zu erreichen, da eine Absenkung des Bordes fehlt und die Kfz-Geschwindigkeit dort erhöht ist.

Querneigungen stellen vor allem für Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollatoren ein Hindernis dar, die die Nutzung einer gesamten Relation einschränken können. Ein eindrückliches Beispiel hierfür liegt bei der Querung der Kreuzstraße von Ost nach West vor, da die starke Neigung des Gehweges ein Abdriften hervorruft und somit die Querung erschwert wird. Auch in anderen Bereichen der Schlüsselstraße liegen starke Querneigungen vor, die bei geplanten Umbaumaßnahmen beachtet werden sollten.

Abbildung 4: Verbindungen zwischen der Breisacher Straße und der Jahnstraße: Wolfsgrünstraße (links); Eigenständiger Fußweg (rechts).



Quelle: eigene Bilder

Querverkehr

Querungen von Fahrbahnen stellen für Fußgänger im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Ihnen kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Fußwegen die Elemente

sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtraumgestalterischen Aspekten abzuwägen (vgl. FGSV 2002). So spielen Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle für den Einsatz einer bestimmten Querungsanlage. Eine Verbesserung der Querungssituation für den Fußgänger kann erreicht werden durch: eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmer, eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr, die Verkürzung der Querungsstrecke, die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers oder den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.⁵ Neben der Trennwirkung von Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind auch solche zu berücksichtigen, die z. B. durch fließende Gewässer, Bahnlinien oder Topografien zustande kommen.

Besondere Bedeutung und Notwendigkeit haben Querungen an Hauptverkehrsstraßen, welche aufgrund ihrer Verkehrsfunktion häufig besonders große Trennwirkung entfalten und Einschränkungen für die Nahmobilitätsqualität durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung aufweisen. Ein Bedarf zur Überquerung von Fahrbahnen ist an Knotenpunkten immer vorhanden sowie auf der Strecke zum Erreichen von Haltestellen des ÖPNV, von Einzelhandelseinrichtungen und weiteren punktuellen Zielen mit größerer Bedeutung (z. B. Schulen), bei beidseitiger geschlossener Wohnbebauung und im Zuge von kreuzenden Fußwegeverbindungen festzustellen. Die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen kann entsprechend Quartiere zerschneiden, die Erreichbarkeit von Zielen auf der anderen Straßenseite erschweren und kreuzende Fußwegeverbindungen unterbrechen. Auf entstehende Umwege reagieren Fußgänger sensibel und Akzeptanz ist entsprechend schwer zu erreichen.

In Neuenburg werden verschiedene Querungshilfen innerhalb des Stadtgebietes angeboten (LSA, Mittelinseln, FGÜ, Gehwegnasen). Insbesondere die Mittelinseln und die Gehwegnase (am Seniorenzentrum) sind gut einsehbar und stellen eine Erleichterung der Querung dar (vgl. Abbildung 5,

Abbildung 5: Fußgänger-LSA an der Westtangente mit Hinweisschild auf Schulverkehr links; Gut einsehbare Mittelinsel an der L 134 rechts.



Quelle: eigene Bilder

5 siehe dazu auch FUSS e. V. 2015

rechts). Auch die betrachteten Kreisverkehre wurden für den Fußverkehr ausgebaut und ermöglichen eine komfortable Querung (vgl. Abbildung 6, links). Am FGÜ, der über die Basler Straße führt, ist das Hinweisschild aus der Innenstadt kommend durch einen Baum nicht erkennbar. Insgesamt sind die Querungshilfen des Stadtgebietes für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei ausgebaut (Nullabsenkung, Kompromisslösung). Taktile Elemente fehlen allerdings flächendeckend. Die LSA an der Westtangente auf Höhe des Edeka-Marktes weist als einzige LSA akustische Signalgeber auf (vgl. Abbildung 5, links). Ein Leitsystem für sehingeschränkte Personen ist lediglich am Bahnhof installiert, fehlt aber auf größeren Platzsituationen wie dem Platz am Stadthaus.

Das Stadtgebiet ist durch große Querungsdistanzen geprägt, die durch weite Kurvenradien hervorgerufen werden (vgl. Abbildung 6, rechts). Mehrere Querungen weisen so eine Distanz von über 14 m auf (z.B. Pfarrer-Christen-Straße/ Breisacher Straße; Erasmusstraße/ Freiburger Straße; Friedhofstraße/ Müllheimer Straße). Vor allem Senioren und Kinder können bei erhöhten Distanzen schwer die benötigte Zeit einschätzen, wodurch gefährliche Situationen und Stress gefördert werden.

Querungen, die ohne Querungshilfe bewältigt werden müssen, weisen an einigen Stellen fehlende oder nur gering abgesenkte Borde auf. Diese sind besonders kritisch in Bereichen, die von Senioren frequent besucht werden. So ist zum Beispiel der östliche Eingang des Friedhofes vom Gehweg der Freiburger Straße nicht barrierefrei zu erreichen. An dieser Stelle wird das Queren zusätzlich durch legal parkende Kfz gestört, die direkt an der Querungsstelle parken. Auch entlang der Freiburger Straße gibt es einige nicht/ wenig abgesenkte Borde.

Für eine sichere Querung ist eine ungestörte Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern essentiell. Diese Sichtbeziehungen werden in Neuenburg teilweise durch verschiedene Faktoren gestört. Bei der Ausfahrt des Wohnparkplatzes in der Freiburger Straße im Bereich Freiburger Straße/ Bertholdstraße verhindern Hecken das Einsehen des Gehweges aus Sicht des Kfz-Führers bzw. des Parkplatzes aus Sicht des Zufußgehenden. Die Querung der Zähringerstraße von Osten aus der Tullastraße kommend, wird durch ruhenden Kfz-Verkehr erschwert. Auch weite Kurvenradien erschweren die Einsicht von Kreuzungsbereichen, was im Zusammenspiel mit Straßengrün am Beispiel der Kreuzung Tennenbacher Straße/ Tullastraße ersichtlich wird. Bei letzterer Situation fehlt ein Gehweg,

Abbildung 6: Gut einsehbarer Kreisverkehr an der Schlüsselstraße/ Am Kronenrain (links); Weite Querungsdistanzen und schlechte Einsehbarkeit Tullastraße/ Tennenbacherstraße (rechts).



Quelle: eigene Bilder

sodass sich Fußgänger der Kreuzung auf der Fahrbahn nähern müssen.

An einigen wichtigen Wegeverbindungen fehlen geeignete Querungsstellen. So beispielsweise in der Max-Schweinlin-Straße, wenn die Einkaufsmärkte oder die Bushaltestelle auf der östlichen Straßenseite erreicht werden sollen. Auch am bereits erwähnten Fußweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße fehlt bisher eine Querungsstelle.

Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Zufußgehens eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegen und Aufenthalt so unmittelbar (vgl. NWSTGB 1998). Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden (z. B. architektonische und städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie andere externe Einflüsse (z. B. durch Lärm- oder Luftbelastung) und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten (u. a. von Sitz- und Spielgelegenheiten) eine wichtige Bedeutung zu und sollten nicht nur auf Platzsituationen und Fußgängerzonen beschränkt sein, sondern auch Wegeverbindungen berücksichtigen.

Plätze weisen in Neuenburg bereits heute eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Durch verschiedene Kunstelemente, Wasserläufe, Bepflanzung und Gastronomie ist insbesondere der Rathausplatz attraktiv und in Folge auch belebt (vgl. Abbildung 7, rechts). Trotz fehlender Spielgelegenheiten können Kinder auf den Plätzen um Kunstgegenstände oder Wasserläufen spielen.

Defizite sind entlang von Hauptstraßen wie der Müllheimer Straße vorhanden. Fehlendes gepflegtes Straßengrün und nicht ausreichende Breite machen Wege entlang der Müllheimer Straße, Schlüsselstraße und der Breisacher Straße unattraktiv. Andere Bereiche, wie das Bahnhofsumfeld oder das Gymnasiums-Umfeld, sind mit Pflasterungen, Bäumen und Sitzgelegenheiten attraktiv gestaltet. Auffällig ist das Fehlen von Spielgelegenheiten im Stadtgebiet. Während der Begehung wurde keine alleinstehende Spielgelegenheit, aber auch kein Spielplatz beobachtet. Vor dem Hintergrund einer

Abbildung 7: Unattraktive Sitzmöglichkeit in der Breisacher Straße (links); Bereits belebte Platzsituation am Rathausplatz (rechts).



Quelle: eigene Bilder

kindergerechten Stadt sollten zumindest auf Platzsituationen Spielgelegenheiten in Erwägung gezogen werden.

Im Stadtgebiet wurden 27 Orte mit kostenfreien Sitzgelegenheiten entlang der Routen gefunden. Besonders entlang der Müllheimer Straße und weiterfolgend in der Schlüsselstraße wurden viele Sitzgelegenheiten gefunden, die positiv zu bewerten sind. Die übrigen Wege sind nur sporadisch mit Bänken ausgestattet, wobei diese auch vermehrt Mängel, wie fehlende Barrierefreiheit, Schräglage oder fehlende Rückenlehne, aufweisen (vgl. Abbildung 7, links). Auf dem Rathausplatz wurde nur eine kostenfreie Sitzgelegenheit gefunden. Falls diese belegt sein sollte, stehen nur kostenpflichtige Alternativen zur Verfügung.

Verkehrssicherheit

Im Stadtgebiet wurden drei Gefahrenstellen ausgemacht. Darunter die Unterführung der A5 entlang der Vogesenstraße, die durch fehlende Infrastruktur für den Fußverkehr und hohe Kfz-Geschwindigkeiten gekennzeichnet ist. Da für diese Verbindung im Zuge der Landesgartenschau bereits Planungen gemacht werden, soll darauf nicht näher eingegangen werden. Die zweite Gefahrenstelle stellt die der Kreuzungsbereich zwischen Müllheimer Straße/ Pommernstraße/ Zähringerstraße dar. Dieser ist durch hohe Kfz Belastung gekennzeichnet. Die im Kreuzungsbereich befindliche Tankstelle verschärft die ohnehin unübersichtliche Verkehrssituation noch weiter. Die Querung der Müllheimer Straße ist zwar durch eine Fußgänger-LSA geregelt, allerdings stellen die Querung der Zähringerstraße und Pommernstraße durch die beschriebene Situation ähnliche Herausforderungen an den Fußverkehr. Die dritte Gefahrenstelle liegt an der LSA in der Breisacher Straße. Die Sichtbeziehung zwischen querenden Fußgängern und der LSA im Allgemeinen und der aus der Wolfsgrünstraße rechtsabbiegenden Kfz ist durch ein Gebäude gestört.

Auf den betrachteten Strecken wurden Sackgassen nicht ausreichend für den Fuß- und Radverkehr ausgewiesen. In der Salzstraße, Münstergasse und Metzgerstraße wurden drei Schilder ausgemacht, die nicht auf die Durchlässigkeit für den Fußverkehr aufmerksam machen (vgl. Abbildung 8, links).

Zwischen dem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Westtangente und dem Parkplatz des Edeka-Marktes besteht eine inoffizielle Wegeverbindung in Form eines Trampelpfades (vgl. Abbildung 8, rechts). Trotz der starken Steigung scheint diese Verbindung rege genutzt zu werden, wodurch überlegt werden könnte, diese als Treppe auszubauen. Eine barrierefreie Verbindung besteht mit dem bereits bestehenden offiziellen Weg über die Straße Im Grün.

In diesem Zusammenhang ist auch das Thema der Sicherheit im öffentlichen Raum zu sehen, welches nahezu für alle Bevölkerungsgruppen eine wichtige Rolle im Mobilitätsverhalten spielt. Sogenannte Angsträume (also Orte mit zumindest subjektiv als niedrig empfundener sozialer Sicherheit) sind insbesondere für Frauen, ältere Menschen und Kinder ein präsent Thema. Die Wahrnehmung von Angsträumen ist abhängig von der objektiven Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven Sicherheitsempfinden welches durch folgende Einflüsse geprägt wird: Persönliche Betroffenheit, Mediale Berichterstattung, Individuelle Ängste, Toleranzniveau gegenüber abweichendem Verhalten, Wissen über Selbstschutzmaßnahmen und Risikovorbeugung sowie das Wohnumfeld. Merkmale eines

Angstraums können z. B. die Unüberschaubarkeit eines Gebiets, fehlende Blickbeziehungen, fehlende Sozialkontrolle, mangelhafte/ fehlende Beleuchtung oder Vermüllung und Vandalismus sein. Im Umkehrschluss sind sicherheitserzeugende Faktoren die Anwesenheit von Menschen (belebte Orte), gute Beleuchtung, Übersichtlichkeit eines Gebiets und ansprechendes Umfeld. (vgl. Hiller 2010)

In Neuenburg gibt es mit den Unterführungen der A5 und der Westtangente am Wuhrloch zwei Angsträume. Die Unterführungen sind nicht ausgeleuchtet und deshalb schlecht einsehbar. Als wichtige Verbindung zur Landesgartenschau werden sie im Zuge der Vorbereitung der Landesgartenschau überarbeitet.

Abbildung 8: Nicht ausgeschilderte Durchlässigkeit einer Sackgasse in der Münstergasse (links); Trampelpfad zum Edeka-Markt an der Westtangente (rechts).



Quelle: eigene Bilder

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Konflikte können sich mit dem Kfz-Verkehr und Radverkehr ereignen. Dabei liegt die Ursache für die Konflikte häufig in den unterschiedlichen Wahrnehmungs- und Handlungsmustern der Verkehrsteilnehmer.

Für Konflikte mit dem Radverkehr ist überwiegend die räumliche Nähe des Rad- und Fußverkehrs ausschlaggebend, welche durch getrennte oder gemeinsame Geh- und Radwege im Seitenraum hervorgerufen wird. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzenden Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Komforteinbußen durch „wild“ abgestellte Fahrräder entstehen, wenn dadurch die Bewegungsräume der Fußgänger eingeschränkt werden. Die sich im Seitenraum befindliche Radverkehrsinfrastruktur bewegt sich auf einem vergleichsweise geringen Niveau, was nur vereinzelt auf schwerwiegende Konflikte deuten lässt. Dennoch finden sich vereinzelte Engstellen. Weitere Einschränkungen für Fußgänger können auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr in Erscheinung treten. Beparkte Gehwege, ob legal oder illegal, können nicht nur Komfortverlust für Fußgänger bedeuten, sondern auch Gefahrensituationen, z. B. bei Fußgängerquerungen, erzeugen.

Neben den bereits erwähnten Störungen der Sichtbeziehungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr, z. B. Tullastraße/ Zähringerstraße; Tullastraße/ Freiburger Straße, werden in Neuenburg vom ruhenden Kfz-Verkehr viele Flächen eingenommen. Im Umfeld der Schlüsselstraße werden für den Kfz-Verkehr viele Flächen bereitgestellt, was das Queren der Straße erschwert. Illegales Parken auf dem Gehweg, z. B. in der Salzstraße oder der Metzgerstraße, führt zu Komforteinbußen für den Fußverkehr. Die Stellplätze entlang der Friedhofstraße auf Höhe der Schule sind nur durch das Überfahren des Gehweges zu erreichen. Insbesondere zu Spitzenzeiten (Schulbeginn, Schulende, Veranstaltungen) kann es hier aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit zu gefährlichen Situationen für den Fußverkehr kommen (vgl. Abbildung 9, links).

Im Gutnauweg ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, was immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führt (vgl. Abbildung 13).

Wegweisung

Die Wegweisung von Alltags- und Freizeitzielen bekommt im Fußverkehr besondere Bedeutung auf den eigenständigen Fußwegen, ohne ihre Bedeutung auf den fahrbahnbegleitenden Gehwegen zu vernachlässigen. Informationen zur Wegweisung für Fußgänger sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Sie ist unmittelbar im Straßenraum sichtbar und damit ein Mittel der Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere für Menschen, die noch nicht alle kurzen Wege in der Stadt kennen.

Generell kann zwischen einem zielorientierten System und einem routenorientierten System unterschieden werden. Auf Verbindungen des Alltagsverkehrs können Ziele, wie z. B. ÖPNV-Haltestellen kommuniziert werden. Routenorientierte Systeme sind für Freizeitrouten gedacht auf denen flaniert, geschlendert und gebummelt werden kann. Den kommunizierten Informationen sind wenig Grenzen gesetzt. Sie können Distanzen in Längen- oder Zeiteinheiten wiedergeben, verbrauchte Kalorien anzeigen, Hinweise zur Barrierefreiheit (inklusive etwaiger Alternativrouten) oder zu überwindende Höhenunterschiede wiedergeben. Sie können gestalterisch im öffentlichen Raum wiedergegeben werden oder nur temporär für Veranstaltungen notwendig sein.

Abbildung 9: Problembereich mit Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr in der Friedhofstraße (links); Wegweisung zum Bahnhof (rechts).



Quelle: eigene Bilder

In Neuenburg gibt es keine zusammenhängende Wegweisung im Alltagsverkehr. Neben der Ausweisung des Bahnhofes aus der Müllheimer Straße und der Beschilderung in Richtung Rhein führten keine weiteren Wegweisungen zu weiteren Alltagszielen (vgl. Abbildung 9, rechts). Der Freizeitverkehr entlang des Rheines und zwischen den Teilorten ist dahingegen gut ausgeschildert.

Barrierefreiheit

Die UN-Behindertenrechtskonvention, die von der Bundesrepublik Deutschland 2008 ratifiziert wurde und damit im Rang eines Bundesgesetzes steht, formuliert den gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen u. a. zur physischen Umwelt. Im Sinne einer Inklusion stehen auch Träger öffentlicher Belange in der Verantwortung, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und bei Neuplanungen eine barrierefreie Nutzung sicherzustellen. (vgl. *Landesbetrieb Straßenbau NRW 2012*)

In den vergangenen Jahren erfuhren und erfährt die barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Auch vor dem Hintergrund einer alternierenden Gesellschaft und eines damit einhergehenden verstärkten Auftretens von körperlichen Einschränkungen muss das Ziel der Barrierefreiheit in die Verkehrsplanung umfassend integriert werden. Zudem ist zu bedenken, dass barrierefreie bzw. -arme Bedingungen in der Regel auch einen Zugewinn für alle nicht mobilitätseingeschränkten Personen darstellt. Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass Maßnahmen (zur Erhöhung der Barrierefreiheit) nur als Teil eines ganzheitlichen, zusammenhängenden Netzes zweckdienlich sind. Entscheidend für die Qualität eines barrierefreien Wegesystems sind die Vollständigkeit und die damit verbundene Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen. Lücken und Schwachstellen des Netzes können dazu führen, dass komplette Wegebeziehungen für Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht mehr genutzt werden können und bestimmte Ziele außerhalb der Erreichbarkeit liegen oder einen erheblichen Umweg nach sich ziehen.

Das Themenfeld Barrierefreiheit hat unterschiedlichste Schnittstellen zu den vorangestellten Themenfeldern. So ist bei Betrachtung des Längsverkehrs vor allem die Wegebreite und die Oberflächenqualität der Wege von Bedeutung. Personen mit einer Gehhilfe benötigen in der Regel mehr Platz im Seitenraum, besonders bei Drehungen für Richtungswechsel (Rotationsfläche). Insbesondere im Bestand sind anzustrebenden Gehwegbreiten aufgrund von eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten oftmals nicht zu realisieren. Im Neubau sind sie anzustreben. Ist die Realisierung der Mindestmaße nicht möglich, ist der Straßenraum als Misch- bzw. höhengleiche Verkehrsfläche auszubilden mit entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für den Kfz-Verkehr, z. B. Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vgl. *FGSV 2011*). Um die allgemeine Leichtigkeit in der Fortbewegung vor allem für gehbehinderte Personen zu gewährleisten, sind bestimmte Anforderungen hinsichtlich der Oberflächengestaltung und -qualität zu berücksichtigen. Gehwege bzw. Verkehrsräume sollten u. a. griffig/ rutschfest, fugenarm/ engfugig und erschütterungsfrei/ -arm sein. Problematisch ist vor allem das in Teilen der Innenstadt genutzte kleinteilige Pflaster, das technisch oftmals in Ordnung aber als nur bedingt geeignet für viele Personengruppen anzusehen ist.

Bei Knotenpunkten und Querungsstellen kommt es zu Zielkonflikten zwischen den Ansprüchen seh- und gehbehinderter Menschen. Während z. B. Personen im Rollstuhl eine möglichst fahrbahngleiche

Absenkung benötigen, sind Sehbehinderte auf die gute Ertast- bzw. Wahrnehmbarkeit der Bordsteinkanten angewiesen. An Querungsstellen sollte daher immer eine getrennte Führung von Geh- und Sehbehinderten durch differenzierte Bordhöhe und ein auf die örtliche Situation angepasstes Leit-/Orientierungssystem erfolgen.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass zu einer barrierefreien oder -armen Nutzung des öffentlichen Raumes viele weitere Aspekte gehören, wie besondere Anforderungen sehbehinderter Personen auf Platzsituationen, Kontrastierungen von Treppenkanten, entsprechende Stadtmöblierung oder die korrekte Anbringung von Handläufen an Treppenanlagen. Auch bei der Wegweisung können Hinweise zur Barrierefreiheit integriert werden.

Wie bereits in vorherigen Abschnitten erwähnt, weist das betrachtete Netz in Neuenburg einige Oberflächen auf, die für mobilitätseingeschränkte Personen schwer zu überwinden sind. Dazu gehört die teilweise sehr kleinteilige Pflasterung auf dem Platz vorm Stadthaus, dem Rathausplatz sowie der Salzstraße, aber auch Oberflächenschäden wie auf den Wegen der Müllheimer Straße oder Freiburger Straße. Positiv zu bewerten ist die Pflasterung im Bahnhofs- und Gymnasiums-Umfeld, welche durch engfügigen Einbau und flache Pflastersteine eine komfortable Begehung/ Befahrung ermöglicht. Von punktuellen Stolperfallen geht, insbesondere für sehingeschränkte Personen, eine erhöhte Unfallgefahr aus. Diese sind im Stadtgebiet vor allem als herausstehende Schachtdeckel (Freiburger Straße) oder die Brücke über den Klemmbach bzw. über die B 378 (Max-Schweinlin-Straße, Breisacher Straße) vorhanden.

Die geringen oder fehlenden nutzbaren Breiten für den Fußverkehr, die im gesamten Stadtgebiet zu finden sind, schränken die Nutzbarkeit der Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen stark ein. Besonders vor diesem Hintergrund ist die Freigabe von Stellplätzen auf Gehwegen oder das illegale Parken auf Gehwegen (Ölstraße, Metzgerstraße) kritisch zu bewerten.

Querneigungen erschweren insbesondere entlang der Müllheimer Straße und Schlüsselstraße das Begehen für Personen mit Rollatoren oder aber Rollstuhlfahrender. Der Höhenunterschied zwischen Innenstadt und Rhein führt unvermeidbar zu Längsneigungen auf Relationen zwischen diesen Orten. Bisher ist keine der Verbindungen zum Rhein barrierefrei ausgebaut. Es fehlen Zwischenpodeste und Sitzgelegenheiten als Ruheorte. Positiv hervorzuheben ist die Rampe im Park am Kronenrain. Diese kann durch die geringe Steigung und das Zwischenpodest als barrierefrei gewertet werden.

An Querungsstellen fehlt flächendeckend eine Führung von sehingeschränkten Personen mithilfe taktiler Elemente. Selbst am Bahnhof, der auch für sehingeschränkte Personen barrierefrei ausgebaut wurde, fehlt eine Führung zur Businsel (vgl. Abbildung 10, rechts). Die LSA an der Westtangente weist als einzige Querungsstelle akustische Signale auf. Die Querungshilfen im Stadtgebiet sind für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar.

Die Poller im Stadtgebiet sind meist in einem unauffälligen und nicht kontrastierten Farbton gehalten, was das Erkennen dieser für sehingeschränkte Personen stark erschwert. Im Kreuzungsbereich Metzgerstraße/ Breisacher Straße, am Markt- und Rathausplatz und in der Salzstraße konnten nicht reflektierte Poller festgestellt werden (vgl. Abbildung 10, links).

An wichtigen Querungsstellen (Ostausgang Friedhof, Gehweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße) fehlen Bordsteinabsenkungen, was gesamte Wegeverbindungen für mobilitätseingeschränkten Personen unnutzbar macht.

Im Innenstadtbereich entlang der Müllheimer Straße sind bereits viele Sitzmöglichkeiten vorhanden, während entlang anderer wichtiger Alltagswege nur vereinzelt Sitzgelegenheiten angeboten werden. Die Sitzgelegenheiten im Innenstadtbereich sind häufig barrierefrei erreichbar und mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet. Im Gegensatz dazu weisen die Sitzgelegenheiten der anderen Relationen größere Mängel auf. Es kommt vor, dass sie durch Schräglage, ihrem Standort oder ihrer fehlenden Rückenlehne für mobilitätseingeschränkte Personen nicht erreichbar oder nutzbar sind.

Auch die nicht kommunizierte Durchlässigkeit einer Sackgasse stellt ein Hindernis für den Fußverkehr dar. Bei einer Ausschilderung einer Durchlässigkeit könnten auch Informationen für eine Durchlässigkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erfolgen.

Abbildung 10: Nicht kontrastierte Poller am Museum in der Salzstraße links; Taktile Elemente am Bahnhof Neuenburg rechts.



Quelle: eigene Bilder

3.3 Radverkehr

Nicht nur durch die nationalen und internationalen Klimaschutzziele kommt der Radverkehrsförderung aktuell eine große Bedeutung zu. Auch die Themen Gesundheit und Bewegung, Lärm- und Schadstoffreduktion, die Belebung öffentlicher Räume sowie Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sind Handlungsfelder, die eng mit dem Radfahren verbunden sind. Radfahren hat damit einen gesellschaftlichen, aber auch einen ganz persönlichen Nutzen, indem es eine kostengünstige, gesundheitsfördernde und individuelle Mobilität sicherstellt.

Ähnlich des Zuzußgehens ist auch das Radfahren nicht nur eine Notwendigkeit zur Erreichung einer Destination bzw. eine reine Fortbewegung, sondern kann ebenso ein eigenständiger Wegezweck sein. Daher sind sowohl die Belange der Alltagsfahrer als auch die der Freizeitfahrer zu berücksichtigen.

3.3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen | Aktuelle Trends

Ziel einer guten und nachhaltigen Radverkehrsplanung sollte es sein, zum einen die allgemeinen und aktuellen Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung darzulegen und zum anderen heutige Trends und deren Anforderungen an die Infrastruktur zu betrachten, um daraus Rückschlüsse für den Radverkehr zu ziehen.

Radwegebenutzungspflicht

Ausgangslage- und Radverkehrsnovelle der StVO 1997

In der Vergangenheit lag das zentrale Augenmerk der Verkehrsplanung vor allem auf der Beschleunigung des motorisierten Verkehrs. Das Fahrrad wurde mit dem Beginn der Massenmotorisierung in der Nachkriegszeit in Deutschland weitestgehend von den Fahrbahnen ferngehalten bzw. gemeinsam mit den Fußgängern auf die Restflächen verdrängt. Häufig wurde dabei die Sicherheit der Radfahrenden als zentrales Motiv der Verdrängung in den Seitenraum genannt, ohne empirische Belege für einen Sicherheitsgewinn vorweisen zu können. Mit der sogenannten Radverkehrsnovelle (StVO-Novelle 1997) hat der Bundesgesetzgeber diese Vorgehensweise grundsätzlich umgekehrt und die Fahrbahnbenutzung durch Fahrräder zum Regelfall gemacht: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen“ (§ 2 Abs. 1 StVO). Die verpflichtende Benutzung von vorhandenen Radwegen ist seit dem 01.01.1998 nur noch in Einzelfällen und nach Anordnung vorgesehen: „Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist“ (§ 2 Abs. 4 StVO). Die Kernidee der Novelle war, dass sich häufig Konflikte bzw. Zusammenstöße zwischen Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr ereignen, wenn sich Radfahrende im Seitenraum bewegen (z. B. auf Radwegen). Dadurch sind Radfahrende zwar im Längsverkehr (Überholen durch Kfz etc.) gut geschützt, jedoch steigt das Unfallrisiko an Einfahrten, Einmündungen und Kreuzungen stark an, weil Radfahrende durch den Kfz-Verkehr hier nicht ausreichend

wahrgenommen werden. So kommen Studien zu der Erkenntnis⁶, dass das Radfahren auf der Fahrbahn sicherer ist, verglichen mit den aktuell vorhandenen Radwegen geringer Qualität. Eine mögliche Erklärung für diese Forschungsergebnisse liegt darin, dass Radfahrende auf der Fahrbahn stets im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt werden, und mögliche Konflikte deutlich verringert werden. An Relevanz gewinnt die Führung auf der Fahrbahn zudem durch die steigende Geschwindigkeit des Radverkehrs z. B. durch Pedelecs, weil diese Geschwindigkeiten auf den vorhandenen Radwegen nicht sicher gefahren werden können (Wegeführung, Oberflächenqualität, Sichtbeziehungen). Ebenso sprechen Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr und dem schnellen Radverkehr für eine Führungsmöglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn.

BVerwG Entscheidung 2010

Im Sinne der oben genannten Leitlinien der StVO-Novelle von 1997 fällte das Bundesverwaltungsgericht 2010 ein Grundsatzurteil zur Radwegebenutzungspflicht. Das BVerwG entschied: „Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“ (*BVerwG 2010*). Verwiesen wird dabei auf § 45 Abs. 9 StVO. In der VwV-StVO wird zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO präzisiert: „Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.“ Darüber hinaus ist gemäß § 45 Abs. 1c StVO die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen in Tempo 30 Zonen generell unzulässig. Die BVerwG-Entscheidung unterstreicht die Aussage der StVO, dass das Radfahren auf der Fahrbahn die Regel ist, wenn keine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt bzw. nachgewiesen werden kann. Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung nur zulässig, wenn eine für den Radweg bestimmte Verkehrsfläche (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen; gemeinsam nutzbarer Gehweg) in ausreichender Breite vorhanden ist oder angelegt werden kann, die Nutzung des Radweges zumutbar und die Linienführung eindeutig ist (*vgl. S. 16 VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO*).

StVO-Novelle 2016

Mit der Novellierung der StVO im Jahr 2016 wurden die oben genannten Voraussetzungen für die Anordnung der Benutzungspflicht für zwei spezifische Bereiche wieder abgeschafft. Benutzungspflichtige Radwege außerorts und benutzungspflichtige Radfahrstreifen innerorts dürfen demnach auch angeordnet werden, wenn keine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO vorliegt. Begründet wird dies damit, dass aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (bis zu 100 km/h) außerhalb geschlossener Ortschaften eine generelle Gefahr vorliegt, die eine Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs nötig macht (*vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 und BGBl Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung 2016*). Innerorts ist das Anlegen von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen generell und ohne konkrete Gefahrenlage zulässig (*vgl. ebd.*). Der Gesetzgeber geht hier davon aus, dass ein solcher Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,50 m aufweist (*vgl. ebd.*).

6 Hierzu können Berichte der Bundesanstalt für Straßen und das aktuelle Positionspapier (07/2017) der Unfallforschung der Versicherer herangezogen werden.

Sollen einzelne Wege von einer Kommune als benutzungspflichtig ausgewiesen werden und erfüllen diese die baulichen Voraussetzungen, können grundsätzlich drei Arten von benutzungspflichtigen Infrastrukturelementen genutzt werden (vgl. Tabelle 2). Die baulichen Voraussetzungen der Breite sind dann zu erfüllen.

Tabelle 2: Darstellung der Möglichkeiten zur benutzungspflichtigen Führung von Radverkehr mit Regel- und Mindestbreiten nach VwV-StVO und ERA

Benutzungspflichtige Radwege	Anlagentyp	Regelbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)	Mindestbreiten (ohne Sicherheitstrennstreifen)
Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m	mindestens 1,50 m
	Radfahrstreifen, inkl. der Breite des Zeichens 295 (Fahrstreifenbegrenzung)	möglichst 1,85 m	mindestens 1,50 m
Radwege mit Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) 	baulich angelegter Radweg innerorts	möglichst >2,50 m	innerorts: mindestens 2,50 m
	baulich angelegter Radweg außerorts	möglichst 2,50 m	außerorts: mindestens 2,00 m
Radwege mit Zeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) 	baulich angelegter Radweg	möglichst 2,00 m (für den Radweg)	Mindestens 1,50 m (für den Radweg)

Quelle: eigene Darstellung nach VwV-StVO und FGSV 2010

Zu beachten ist hierbei, dass von den Mindestmaßen nur ausnahmsweise und an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit sowie nach sorgfältiger Überprüfung abgewichen werden kann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist. Eine regelmäßige Kombination von Mindestmaßen (z. B. schmaler Gehweg und schmaler Radweg über längere Strecken) ist grundsätzlich auszuschließen. Anzumerken ist weiterhin, dass die ERA-Mindestbreiten einen Überholvorgang auf den Radwegen bei Einhaltung der nötigen Sicherheitsabstände nicht möglich machen. Gerade bei unterschiedlichen Geschwindigkei-

ten, die durch die steigende Anzahl von Pedelecs sowie die unterschiedlichen Nutzenden des Fahrrades weiter ansteigen werden, sind Überholvorgänge in Zukunft verstärkt planerisch zu berücksichtigen, um die Nutzung des Fahrrades weiterhin attraktiv zu gestalten.

Verkehrssicherungspflicht

Alle Gegenstände, die in den öffentlichen Verkehr eingebracht werden, müssen bei zweckmäßiger angemessener Nutzung sicher sein und es darf von diesen keine Gefahr ausgehen. Wer z. B. ein Kfz in den Straßenverkehr einbringt, muss dafür Sorge tragen, dass von diesem Auto keine Gefährdung ausgeht. Gehen dann doch reale oder potenzielle Gefahren von einem Kfz aus, ist zur Regulierung von Schäden eine Haftpflichtversicherung zwingend vorgeschrieben. Von Straßen und Wegen kann auch eine Gefährdung ausgehen, für die der Eigentümer grundsätzlich haften muss. Gefahren können dabei von zwei Aspekten ausgehen: dem baulichen Zustand und der kurzfristigen Störung durch Witterung und Verunreinigung.

Der Straßenraum ist nach Verkehrsstärke und verkehrlicher Bedeutung zu räumen. In welcher Qualität und Quantität die Reinigung und Schneeräumung durchgeführt wird, entscheidet hierbei auch die zumutbare finanzielle und personelle Belastung der Gemeinde. Einzelne große Gemeinden haben in ihre Priorisierungsplanung schon Radwege aufgenommen, wie z. B. die Stadt Karlsruhe. Hier soll bei Schneefall auch ein Grundnetz an Radwegen geräumt werden. In einigen dänischen Städten herrscht sogar eine grundsätzliche Priorisierung der Radwege vor den Kfz-Straßen. Außerorts ist der jeweilige Straßenbaulastträger für die Reinigung und den Winterdienst zuständig.

Die bauliche Anlage und der bauliche Zustand ist die zweite Dimension der Verkehrssicherungspflicht. Zur verkehrssicheren Anlage ist der Straßenbaulastträger gegenüber einem Nutzer von öffentlichen Straßen und Wegen bei zweckmäßiger Nutzung verpflichtet. Sie ist dabei in keinem Gesetz geregelt, sondern wird im Einzelfall durch Rechtsprechung ermittelt. Grundsätzlich ist aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch der Haftungsgedanke die Grundlage: „Wird durch einen mangelhaften Zustand [...] ein Mensch getötet, [...] oder eine Sache beschädigt, so haftet der Halter, sofern [...] er [...] den Mangel vorsätzlich oder grobfahrlässig verschuldet hat[...]. [...]. Ob der Zustand des Weges mangelhaft ist, richtet sich danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist.“ (*BGB §1319(a)*).

Diese Einzelfälle lesen sich in verschiedensten Gerichtsurteilen sehr restriktiv für den möglichen Verunglückten. So ist von waldtypischen Gefahren die Sprache, auf die der Nutzer achten muss. Auch sind Verwerfungen in der Deckschicht eines Wirtschaftsweges hinnehmbar, da die Fahrzeuge die diesen Weg üblicherweise nutzen so robust gebaut sind, dass ihnen durch die Nutzung kein Nachteil entsteht (*vgl. FGSV 2002b: 37*). Die Verkehrssicherung ist keine Aufgabe die nach Regelplänen abgearbeitet werden kann. Es gibt keine Mindestmaße, nachdem z. B. ein Baum am Straßenrand geschnitten oder gefällt werden muss. Vielmehr geht es nach einer Handreichung des Forst Baden-Württemberg um ein Eingreifen „nach Einsicht eines besonnenen, auf forstlichem Gebiet verständigen und gewissenhaften Menschen“ (*Forst BW 2015: 25*) um den Baumbestand am Waldrand oder straßenbegleitend so in Augenschein zu nehmen und nach Abwägung Maßnahmen geeignet treffen zu können. Von einer Verkehrssicherung wird dabei vom Gericht niemals eine 100% Gefahrlosigkeit der

Straßen und Wege erwartet. Vielmehr ist, wie in dem oberen Zitat für das Gericht in der Urteilsfindung von Bedeutung, ob nicht grob fahrlässig Gefahren in Kauf genommen worden sind. Das OLG Celle bescheinigt den ausführenden Behörden, dass aufgrund der vielfältigen Aufgaben nur diejenigen Maßnahmen zu ergreifen seien, die objektiv erforderlich und nach objektivem Maßstab zumutbar sind (vgl. *OLG Celle 2012*). Diese Aussage zielt auf die finanzielle und personelle Leistungsfähigkeit einer Kommune ab (vgl. *FGSV 2002b: 36*).

Grundlagen für die Bewertung und Planung von Radverkehrsanlagen

Häufig entspricht die bestehende Radverkehrsinfrastruktur nicht mehr den heutigen Anforderungen oder weist Mängel auf, die die Sicherheit und den Komfort und damit auch die Akzeptanz von Radverkehrsinfrastrukturen beeinflussen. Daher ist zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Gemeinde eine geeignete Infrastruktur erforderlich, die sich nach aktuellen Qualitätsstandards richtet. Maßgeblich für die Regelung dieser Qualitätsstandards sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010. Dieses Regelwerk ist nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen. Voraussetzung für die Umsetzung einer Maßnahme ist die Anordnung der Maßnahme durch die entsprechende Straßenverkehrsbehörde. Die Straßenverkehrsordnung und deren Verwaltungsvorschrift bilden hierfür den straßenverkehrsrechtlichen Rahmen. Die Einhaltung der Qualitätsstandards ist, gemäß der VwV-LGVFG, Fördervoraussetzung für Maßnahmen zur Schaffung von Radverkehrsführungen (vgl. *GABl 2016: 224 ff.*).

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen veröffentlichte im Jahr 2010 die aktuelle Fassung der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“. In diesem Regelwerk werden auf Grundlage der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur gegeben, die ein zügiges Vorankommen gewährleistet. Gleichwohl die ERA 2010 nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen ist, wird in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ausdrücklich auf deren Berücksichtigung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen hingewiesen (vgl. *VwV StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5*). Die Festlegungen haben sich nicht zuletzt deshalb zu einem informellen Ausbaustandard entwickelt.

Die Empfehlungen der ERA 2010 gelten nicht nur für die Gestaltung benutzungspflichtiger Radwege, sondern sollen auch bei den nicht benutzungspflichtigen Radwegen angewendet werden. Die Anforderungen an die Breiten dieser sog. „anderen Radwege“ lassen sich aus der ERA 2010 ableiten, sind dort jedoch nicht eindeutig formuliert (vgl. *FGSV 2010: 24 f.*). Insgesamt sollte beachtet werden, dass andere Radwege immer ein ergänzendes Angebot zur Fahrbahnnutzung darstellen und deswegen auch eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Unterhaltung erfahren sollten, bis sie bei etwaigen Umbaumaßnahmen ggf. zurückgebaut werden. Ausreichend breite Radwege, weite Kurvenradien, ein rutschfester Belag sowie die Vermeidung von Absperrpfosten, Umlaufsperrern und Treppen sind weitere wichtige Aspekte einer Radverkehrsförderung.

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im Rahmen seiner Radverkehrsförderung Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg veröffentlicht. Diese zeigen beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen für den Radverkehr. Sie sollen Hilfe und Hinweise geben, um typische Entwurfs Elemente in der Praxis einzusetzen und orientieren sich an den ERA der FGSV. Eine Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen ist dennoch notwendig, um insbesondere bei weniger typischen Situationen, auf Grundlage einschlägiger Regelwerke, individuelle und ortsangepasste Lösungen zu entwickeln. Die stetig wachsende Sammlung findet sich derzeit unter:

https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ_Dez18.pdf

Das Pedelec | Neue Anforderungen an kommunale Radwegeinfrastruktur

Die Anzahl der Pedelecs auf deutschen Straßen hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Wurden im Jahr 2005 nach Angaben des Zweiradindustrieverbandes 25.000 Pedelecs verkauft, waren es im Jahr 2010 bereits 200.000 (vgl. ZIV 2011), 2012 380.000 (vgl. ZIV 2013) und im Jahr 2015 535.000 (vgl. ZIV 2016) solcher Räder. Im Jahr 2012 existierten 1 Millionen Pedelecs in Deutschland, was damit knapp 1,5% des gesamten Fahrradbestandes in Deutschland ausmacht, 2016 sind es bereits 2,5 Millionen (vgl. ZIV 2016). Zukünftig wird von einer Absatzzahl von 600.000 Pedelecs pro Jahr ausgegangen, sodass sich der Anteil weiter schnell erhöhen wird.

Die Hauptnutzergruppe von Pedelecs ist aktuell noch die Generation 50+, die auch vor dem Kauf regelmäßig Rad gefahren ist. Aufgrund der elektrischen Unterstützung stellen diese Räder gerade für ältere Nutzer eine Alternative zum konventionellen Fahrrad dar, werden aber bisher hauptsächlich im freizeitorientierten und touristischen Bereich genutzt. Die Erfahrungen aus den Niederlanden und das steigende Interesse jüngerer Menschen lassen eine zunehmende Nutzung von Pedelecs auch im Alltagsverkehr erwarten.⁷

Durch die verstärkte Pedelec-Nutzung auf kommunalen Verkehrswegen steigt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr. Pedelec-Fahrer fahren im Durchschnitt 3 km/h schneller als ein normaler Radfahrer der gleichen Altersgruppe. So erhöhen sich die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen unterschiedlichen Typen an Radfahrenden, aber auch zwischen Radfahrer und Fußgänger. Es ist also mit häufigeren Überholvorgängen zu rechnen. Hinzu kommt eine häufigere Nutzung von Fahrradanhängern bei Pedelec-Rädern, die eine größere lichte Breite auf Radverkehrsanlagen erfordern.

Sicherheitsrisiken ergeben sich besonders dann, wenn Pedelec-Fahrer die hohe Beschleunigungskraft und starke Bremswirkung des Pedelecs nicht beherrschen. Die Geschwindigkeiten der, in den Augen von Autofahrer als langsame Verkehrsteilnehmer wahrgenommen, Radfahrer werden von Autofahrer, aber auch von Fußgängern unterschätzt. Durch die höheren Geschwindigkeiten steigt auf gemeinsam mit dem Fußverkehr genutzten Flächen (z. B. gemeinsame Geh- und Radwege) das Konfliktpotenzial. Häufig führen auch ungeeignete Radverkehrsanlagen (zu geringe Breite etc.) zu Konflikten. Insbesondere Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, sind für Pedelec-Fahrer

⁷ Auch die Nutzergruppe der 14-19-Jährigen zeigt zu 42% Interesse an Pedelecs (vgl. ZIV 2011).

nicht geeignet. Fußgänger haben zwar Vorrang vor dem Radverkehr und Radfahrer müssen ihre Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen und bei Bedarf anhalten (vgl. *StVO Anlage 2 zu § 41*), jedoch ist hier mit Regelverstößen zu rechnen.

Radverkehr als Imagefrage

Die Förderung des Fahrradfahrens beruht nicht mehr nur auf der Etablierung sicherer Infrastrukturanlagen. Als neues Aufgabenfeld haben sich für Städte und Kommunen Kampagnen als festes Förderinstrument etabliert. Beispiele mit besonderer Außenwirkung aufgrund ihres Bekanntheitsgrades sind die Kampagnen „Radlhauptstadt München“, „200 Tage Fahrradstadt“ in Mönchengladbach oder „I bike Copenhagen“ (vgl. *Difu 2012*).

Allen radverkehrsfördernden Kampagnen ist gemeinsam (abhängig von Akteuren, Auftraggebern, Zielgruppen), dass versucht wird, durch einen nicht-investiven Aufwand (Werbung, Marketing, Imagekampagne) das Verkehrsmittelwahlverhalten möglichst breit in der Bevölkerung zugunsten des Fahrrads zu beeinflussen. Neben allgemein bekannten Möglichkeiten (Flyer verteilen, Plakate öffentlichkeitswirksam platzieren) bietet sich für die Durchführung von Kampagnen eine Vielzahl unterschiedlicher Möglichkeiten an. Bislang wurden diese weitestgehend von der Werbewirtschaft etabliert und im privatwirtschaftlichen Umfeld eingesetzt, um beispielsweise neue Produkte zu etablieren oder Umsatzzahlen zu steigern. Mit der fortschreitenden Einflussnahme digitaler Techniken im alltäglichen Leben wurde dieses Möglichkeitsfeld noch einmal erweitert.

Neben kommunal konzentrierten Kampagnen können Marketingkonzepte ebenso raumübergreifend angelegt sein, wie das „STADTRADELN“ zeigt (vgl. *Difu 2012*). Hierbei werden Kommunen auf freiwilliger Basis in einen Fahrradwettbewerb zueinander gesetzt – Kommunen bilden Teams und die Kommune, deren Teilnehmer in 21 Tagen am meisten Kilometer zurücklegt, wird prämiert.

Gesundheit und Fitness

In Deutschland ist die Zahl der Personen mit Herz-Kreislaufkrankungen, Diabetes, Hypertonie, und Arteriosklerose weiter steigend. Auch psychische Erkrankungen wie Depression, Chronischer Stress, Demenz, Angst- und Suchtstörungen nehmen weiter zu (vgl. *Neumann und Frasch 2007*). Der Grund dafür liegt häufig in zu geringer körperlicher Aktivität vieler Bürger. Studien ergaben, dass etwa 40% der Bevölkerung Deutschlands durch ihre inaktive Lebensweise ein erhöhtes Risiko aufweisen an den genannten Leiden zu erkranken. Im Gegenzug kann regelmäßige Bewegung Gesundheitsrisiken erwiegenermaßen signifikant senken. Es wird davon ausgegangen das bereits zwei bis vier Trainingseinheiten à 30 Minuten in der Woche ausreichen um das Krankheitsrisiko zu senken (vgl. *Neumann und Frasch 2007*).

Durch den ansteigenden Zeitmangel, den viele Menschen wahrnehmen, wurde in den letzten Jahren ein größeres Augenmerk auf alternative Bewegungsformen gelegt. Darunter fallen beispielsweise die alltäglichen Wege. Wichtig hierbei ist die Art wie sie getätigt werden. Vor allem dem Radfahren wird hierbei eine große positive Auswirkung auf die Gesundheit zugesprochen (vgl. *Celis-Morales et al. 2017*)

Die Wahrscheinlichkeit eine Herz-Kreislaufkrankung zu erleiden sinkt beim aktiven Pendeln (Fuß- und Radverkehr) um 11 % (vgl. *Hamer und Chida 2008*). Das Pendeln mit dem Fahrrad kann das Risiko für Krebs- und Herz-Kreislaufkrankungen signifikant senken und auch die allgemeine Fitness der Einzelpersonen ist höher als bei anderen Arten des Pendelns (vgl. *Celis-Morales et al. 2017*). Zusätzlich konnte beim Pendelverhalten von Kindern festgestellt werden, dass zu Fuß gehende oder radfahrende Kinder eine höhere körperliche Aktivität pro Tag und ein gesünderes Herz-Kreislaufsystem aufweisen (vgl. *Davison et al. 2008*).

3.3.2 Das zukünftige Radverkehrsnetz in Neuenburg am Rhein

Auch wenn auf fast allen Straßen und Wegen Radverkehr stattfindet, so ist dennoch ein Radverkehrsnetz auf den bestehenden Grundlagen zu entwickeln, um zum einen empfohlene Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen darzustellen und zum anderen Investitionen der Stadt bedarfsgerecht einzusetzen. Das Radverkehrsnetz ist der zentrale Ausgangspunkt für die Maßnahmen des investiven Teilbereichs.

Ein sicheres und attraktives Radverkehrsnetz ist eine Grundvoraussetzung für eine häufigere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und sollte den unterschiedlichen Ziel- und Altersgruppen sowie Wegezwecken Rechnung tragen. Grundgerüst ist ein geschlossenes Alltagsnetz, welches auf Grundlage eines sogenannten Wunschliniennetzes entwickelt wird. Ergänzt wird das Alltagsnetz durch das Freizeitnetz.

Das Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz soll mithilfe von Luftlinien die wichtigen Quellen und Ziele im Stadtgebiet und darüber hinaus miteinander verbinden. Im Sinne der Zielsetzung sind das zum einen die Verbindungen zwischen den innerkommunalen Siedlungsbereichen, dem Bahnhof Neuenburg, dem Gewerbe- und Industriegebiet sowie Bereichen mit einer besonderen Ziel-Bedeutung (Kreisgymnasium, Zähringerschule, räumlicher Schwerpunkt von Versorgermärkten und dem zukünftigen Landesgartenschauengelände) und zum anderen bedeutende Relationen die über die Stadtgrenze hinaus gehen. Hier sind direkte Anschlüsse an die Rheintalbahn sowie besondere Gewerbe- und Industriegebiete außerhalb des Stadtgebietes und Relationen nach Müllheim und verschiedene deutsch-französische Verbindungen zu nennen.

Karte R1 (vgl. Anhang) zeigt das definierte Wunschliniennetz der Stadt Neuenburg inklusive genannter Bereiche sowie weiterer möglicher Ziele, die Points of Interest (Verwaltungseinrichtungen, Grundschulen, Kindergärten, Sportplätze/ Mehrzweckhallen/ Badeeinrichtungen, Campingplätze), des Radverkehrs.

Das Alltagsnetz

Zur Entwicklung und Definition eines Alltagsnetzes ist es notwendig die zentralen Merkmale eines Alltagsfahrers zu berücksichtigen. Es wird angenommen, dass sich der Alltagsfahrer wie folgt charakterisiert:

- ist zielorientiert (der Weg ist die Strecke zum Ziel)
- fordert engmaschiges Netz
- sucht Abkürzungen, wenn die Radverkehrsführung mit Umwegen verbunden ist
- fährt eher Ziele in bebauten Gebieten an

Das Alltagsnetz unterteilt sich in ein Haupt- und ein Nebennetz. Dabei ergänzt das Nebennetz das Hauptnetz. Das Hauptnetz basiert auf der Umlegung der Wunschlinien auf geeignete Wege und Straßen bzw. zeigt auf, wo neue komfortable Verbindungen ermöglicht werden sollen. Bestandteil des Hauptnetzes ist auch ein Abschnitt des RadNETZ Baden-Württemberg. Der Abschnitt zwischen Frankreich und Müllheim (via Kronenrain, Schlüsselstraße und Müllheimer Straße) ist Teil eines flächendeckenden und durchgängigen Netzes alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land (vgl. VM BW 2019a). Das Hauptnetz z. T. auch auf Hauptverkehrsstraßen, da diese häufig die direkteste Relation darstellen. Aber auch Sammelstraßen (z. B. Freiburger Straße) sowie Wirtschaftswege (z. B. Kernstadt – Müllheim) sind bedeutende Elemente des Hauptnetzes. Verdichtet ist das Radverkehrsnetz in der Kernstadt, was mit der Agglomeration von Quellen/ Zielen zu begründen ist. Das Hauptnetz ist prioritär zu entwickeln.

Das Nebennetz ergänzt die wichtigen Verbindungen innerhalb der Ortsteile (insbesondere in Grißheim, Zienken und Steinenstadt) und ist stets mit dem Hauptnetz verknüpft. Innerhalb der Ortsteile soll es die wesentlichen Points of Interest der Stadt berücksichtigen und ggf. Alternativen zum Hauptnetz aufzeigen, die aufgrund verschiedener Belange von Zielgruppen ebenfalls eine Relevanz besitzen. Außerorts kann das Nebennetz ebenfalls das Hauptnetz ergänzen und z. B. Relationen zu weiteren Nachbarkommunen darstellen (z. B. Zienken – Hügelheim).

Sowohl für das Hauptnetz, als auch für das Nebennetz gilt: Die Mindestmaße der ERA 2010 sind grundsätzlich im Sinne einer Zielkonzeption einzuhalten. Die Regelmaße sind an den Stellen, an denen sie aufgrund des Querschnitts als realisierbar eingeschätzt werden, den Mindestmaßen vorzuziehen. Geringfügige Standardunterschreitungen sind jedoch aus Gründen der Realisierbarkeit hinzunehmen, wenn andernfalls eine sichere Führung gar nicht möglich wäre. Auch an kurzen Engstellen (bis etwa 50 m Länge) können die Standards unterschritten werden.

Das Freizeitnetz

Das Freizeitnetz unterteilt sich ebenfalls in ein Haupt- und ein Nebennetz. Bei der Charakterisierung des reinen Freizeitfahrers zeigen sich hingegen einige Unterschiede. Er ist:

- wegeorientiert (der Weg ist das Ziel)
- fordert Routenbeschilderung und Wegweisung
- akzeptiert die Radverkehrsführung, auch wenn sie mit Umwegen verbunden ist
- fährt eher Ziele außerhalb bebauter Gebiete an

Für die Radverkehrskonzeption in Neuenburg am Rhein werden die beiden Landesradfernwege Südschwarzwald-Radweg und Veloroute Rhein (Rheinradweg⁸) aufgrund ihrer Bedeutung für das

8 Entspricht im Stadtgebiet Neuenburg auch der Deutschland-Route 8

Radverkehrsnetz des Landes als Haupttrouten kategorisiert. Insgesamt gibt es derzeit 19 Landesradfernwege in Baden-Württemberg. Dabei liegen der Wegebau und die Erhaltung der Wege im Aufgabenbereich der Kommunen. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg überprüft die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg regelmäßig die Vollständigkeit und Einheitlichkeit der Wegweisung. Grundlage hierfür ist das „Merkblatt zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Der Südschwarzwald-Radweg ist darüber hinaus vom ADFC als Qualitätsradroute ausgezeichnet. (vgl. VM BW 2018b) Der Routenverlauf der beiden Landesradfernwege sieht wie folgt aus:

- Südschwarzwald-Radweg: Freiburg – Tittisee-Neustadt – Waldshut – Tiegen – Basel – Weil am Rhein – Freiburg (Rundroute)
- Veloroute Rhein (Rheinradweg): Basel – Kehl – Mannheim – Lampertheim (Landesgrenze Hessen)

Die Nebenrouten ergeben sich durch Routenführungen und Rundkurse, die kleinräumigere Bedeutung besitzen. Für die Konzeption werden die touristischen Routen aus „2 Ufer, 3 Brücken“ (vgl. EFRE-Projekt) berücksichtigt, die in vielen Fällen auf der identischen Infrastruktur, wie die Landesradfernwege zurückgreifen. Auf der Gemarkung der Stadt Neuenburg am Rhein verläuft ein vielfältiges Angebot an nummerierten Routen mit unterschiedlichen Ausrichtungen:

- Kulturelle Touren: 1) Schleusen des Rheins – Nord; 2) Schleusen des Rheins – Süd; 3) Auf historischen Pfaden; 4) Museen-Tour Nord
- Touren durch die Landschaft: 11) Entlang der Wasserwege zwischen Neuenburg am Rhein und Basel; 12) Wein-Feld-Wiesen-Tour; 14) Brännle-Tour;
- Gastronomische Touren: 15) Parcours de la „Carpe frite“
- Familien Touren: 17) Familientour „Neuenburg am Rhein“
- Sportliche Touren: 19) Auf den Spuren der Tour de France

Ergänzt wird das Freizeitnetz durch zwei weitere Streckenabschnitte. Während die Kernstadt und Steinstadt bereits über gute Anbindungen an die Veloroute Rhein besitzen, sind Grißheim und Zienken nicht über attraktive Freizeitwege mit der Veloroute Rhein verbunden und sollen daher zukünftig durch eine Nebenroute des Freizeitnetzes bedient werden⁹. Die Landesradfernwege sowie die Routen aus „2 Ufer, 3 Brücken“ sind ebenfalls Bestandteil der Fahrradwegweisung des Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald.

Karte R2 zeigt das definierte Radverkehrsnetz von Neuenburg. Grundlage ist das Hauptnetz des Alltagsverkehrs, welches durch das Nebennetz ergänzt wird. Das Freizeitnetz ergänzt das Alltagsnetz weiter, wobei teilweise auch Überlagerungen und Synergien entstehen können. Ergebnis ist ein geschlossenes Radverkehrsnetz für die Stadt Neuenburg.

9 Dies geschieht aktuell im Rahmen der Maßnahmen zum Integrierten Rheinprogramm.

3.3.3 Bedingungen des Radverkehrs in Neuenburg am Rhein

Eine gute Radverkehrsförderung setzt sich aus zwei Teilbereichen zusammen. Der **investive Teilbereich** behandelt bauliche Maßnahmen im Längs- und Querverkehr sowie Vorschläge zur weiteren Installation bzw. Optimierung bestehender Fahrradabstellanlagen und Wegweisungen. Neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Serviceangebote rund um den Radverkehr wichtige Bausteine zur Förderung des Radverkehrs. Diese Bausteine sind dem **nicht-investiven Teilbereich** zuzuordnen.

Als Grundlage der Betrachtung der Bedingungen des Radverkehrs in Neuenburg dient das in Kapitel 3.3.2 definierte Radverkehrsnetz (vgl. Karte R2), welches sich durch folgende Kennzahlen charakterisiert:

- ca. 51 km Alltagsnetz
- ca. 55 km Freizeitnetz
- ca. 81 km Radverkehrsnetz

Die Bedingungen werden zuerst qualitativ und quantitativ beschrieben. Die Analyseergebnisse sind im Kartenanhang kartografisch aufbereitet.

Investiver Teilbereich

Das definierte Radverkehrsnetz wurde im November 2018 mit dem Fahrrad befahren und einer intensiven Bestandsaufnahme und -analyse unterzogen. Es handelt sich demnach um eine Momentaufnahme. Hierbei wurden u. a. Aspekte wie **Belagsart, Belagsschäden, Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, Führungsform** oder **Erfüllung des ERA-Standards** aufgenommen.

In Neuenburg wurden insgesamt sieben verschiedene Führungsformen erkannt. Innerhalb der Teilorte wird der Radverkehr in erster Linie im Mischverkehr geführt. Eine Ausnahme bildet die Führung in der Kernstadt entlang der Westtangente, wo ein Einrichtungsradweg auf der einen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Wechsel mit freigegebenem Gehweg auf der anderen Seite eingerichtet ist. Zwischen den Ortsteilen wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Der gemeinsame Geh- und Radweg verläuft entlang der L 134, die alle Ortsteile im Stadtgebiet verbindet und ist im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Auf längeren Abschnitten zwischen Steinstadt und Neuenburg wird der gemeinsame Geh- und Radweg teilweise durch einen Wirtschaftsweg ersetzt.

Auf Relationen aus den Ortsteilen zum Rhein oder zu anderen angrenzenden Kommunen verläuft der Radverkehr auf Wirtschaftswegen oder im Mischverkehr. Während Wirtschaftswegen durch ihren geringen Kfz-Verkehr für den Radverkehr außerorts gute Bedingungen liefern können, ist der Mischverkehr außerorts, aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr, kritisch zu betrachten. Eine Besonderheit stellt die Strecke entlang des Rheins dar, da dort auf der gesamten Verbindung ein Betriebsweg ausgewiesen ist. Auf kürzeren Abschnitten erfolgt eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr, die bei erhöhtem Verkehrsaufkommen und erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten eine Alternative für unsichere Radfahrende darstellt. Die Freigabe des Gehweges kann allerdings auch zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr führen, wie es für die

Führung im Gutnauweg auszumachen ist (vgl. 3.2.3; Abbildung 13). Abschnitte, die aufgrund ihrer Beschilderung nicht eindeutig zugeordnet werden konnten, fallen in die Kategorie ‚anderer Radweg‘. Lediglich zwei Abschnitte fallen in diese Kategorie. Erstens die Verbindung zwischen der Mülhauser Straße und Am Wuhrloch. Diese konnte weder als Wirtschaftsweg noch als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgemacht werden. Zweitens konnte der Abschnitt südlich der K 4941 bis dieser wieder entlang der L 134 verläuft nicht bestimmt werden, da von Süden kommend der gemeinsame Geh- und Radweg endet und gleichzeitig von Norden kommend beginnt (vgl. Abbildung 11). Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen sind keine Infrastrukturen, die in Neuenburg aufzufinden sind. Folgende Kennzahlen gelten für das Radverkehrsnetz (vgl. Karte R3):

- 44% des Netzes im Mischverkehr
- 24% des Netzes auf Betriebswegen (entlang des Rheins)
- 15% des Netzes auf Wirtschaftswegen
- 14% des Netzes als gemeinsamer Geh- und Radweg
- 2% des Netzes als baulich angelegter Radweg
- 1% des Netzes auf freigegebenen Gehwegen und andere Radwege

Die benutzungspflichtigen Radwege erfüllen auf 87% der Strecke die Regelbreiten der ERA (vgl. Tabelle 2). Dabei erreichen sie in etwa Breiten zwischen 2,5 und 2,7 Metern. Insbesondere die Abschnitte zwischen den Ortsteilen können die Regelbreiten erfüllen. Im Kernort (entlang der Westtangente, Am Wuhrloch) werden die Regelbreiten teilweise unterschritten. 7% der Wege erfüllen zumindest die Mindestbreite der ERA, während 6% der Wege auch die Mindestbreite unterschreitet (vgl. Karte R4). Da Wirtschafts- (und Betriebswege) hinsichtlich ihrer Bemessung auf den land- und forstwirtschaftlichen sowie den betriebsbedingten Verkehr ausgerichtet sind, sind in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Breiten wenig Nachteile für den Radverkehr zu erwarten. Dennoch kann die Mehrfachnutzung solcher Wege zu bestimmten Zeiten (oder intensiver genutzter Abschnitten) zu Nutzungskonflikten führen. Hier gilt das Gebot der Rücksichtnahme, das auf Wirtschaftswegen dem Wirtschaftsverkehr einen Vorrang gewährt. In der Praxis ist das Konfliktpotenzial jedoch eher durch Verunreinigungen und Schäden der Fahrbahn zu erwarten.

Abbildung 11: Uneindeutig gekennzeichnete Abschnitt nördlich von Grißheim: von Süden kommend endet die Benutzungspflicht für denselben Abschnitt (links); von Norden kommend als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (rechts).



Quelle: eigene Bilder

Für die nähere Bewertung der Führungsform ‚Mischverkehr‘ wurden die zulässigen Geschwindigkeiten des MIVs aufgenommen. Dabei konnte innerhalb der Ortsteile entlang der Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeiten von 50 km/h oder 40 km/h (Grißheim) festgestellt werden. In Nebenstraßen ist der Mischverkehr in einer Tempo 30 Zone geführt. Eine Besonderheit stellt die Tempo 20 Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) der Schlüsselstraße in der Kernstadt dar, die nur dort eingerichtet ist. Außerorts konnten insbesondere auf Verbindungsstrecken zu anderen Kommunen erhöhte Geschwindigkeitsbegrenzungen festgestellt werden. Auf der Verbindung zwischen Steinenstadt und Schliengen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, was in Verbindung mit der relativ schmalen Fahrbahn zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr führt (ebenso Fußverkehr). Auf Verbindungen zwischen Zienken – Hügelsheim, Zienken – Buggingen, Grißheim – Buggingen und Grißheim – Heitersheim ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt. Die Anteile der Geschwindigkeiten im Mischverkehr sind (vgl. Karte R5):

- 25 % des Mischverkehrs in Tempo 30 Zonen
- 5 % des Mischverkehrs auf Abschnitten mit Tempo 30
- 43 % des Mischverkehrs auf Abschnitten mit Tempo 40/50
- 2 % des Mischverkehrs auf Abschnitten mit Tempo 60/70
- 23 % des Mischverkehrs auf Abschnitten mit Tempo 100

Während der Bestandsaufnahme konnten außerdem fünf verschiedene Belagsarten aufgenommen werden. Dabei entfällt mit 72 % der größte Anteil des Netzes auf Abschnitte, die eine Asphaltierung aufweisen. Dazu zählt sowohl eine geschlossene Asphaltdecke, als auch die Verwendung von Betonplatten. Beide können bei korrektem Einbau und ausreichender Wartung durch den geringen Rollwiderstand komfortable Bedingungen für den Radverkehr aufweisen. Weitere 26% des Netzes sind durch eine wassergebundene Decke (Split) erschlossen, die insbesondere entlang des Rheins Verwendung findet. Trotz des größeren Rollwiderstandes kann Split, auf Freizeitwegen, eine Alternative zu Asphalt darstellen. Da entlang des Rheins von vermehrtem Freizeitverkehr ausgegangen werden kann, stellt die wassergebundene Decke somit nicht per se eine Einschränkung für den Radverkehr dar¹⁰ (vgl. Abbildung 12, links). An anderer Stelle und insbesondere auf Abschnitten mit Steigung/Gefälle sollte jedoch auf eine Verwendung von Split verzichtet werden, da hiervon eine erhöhte Sturzgefahr für den Radverkehr ausgeht. Ein gutes Beispiel ist die bisher nicht ausgebaute nördliche Verbindung des Wohngebietes um die Berner Straße an die L 134 (vgl. Abbildung 12, rechts). Die restlichen Strecken des Netzes entfallen mit jeweils 1 % auf gepflasterte und nicht ausgebaute Abschnitte (Erde/Gras). Die Verteilung der Belagsarten auf dem definierten Radverkehrsnetz kann der Karte R6 entnommen werden.

10 Des Weiteren liegt die Strecke entlang des Rheins im FFH-Gebiet „Markgräfler Rheinebene von Neuenburg bis Breisach“ mit Überschneidungen zum Vogelschutzgebiet „Rheinniederung Neuenburg-Breisach“ und unterliegt somit einem Schutzstatus, der Bebauungen im Gebiet einschränkt. In erster Linie sollte der Weg demnach den Anforderungen des Artenschutzes entsprechen und so schonend wie möglich in das Gebiet integriert werden.

Abbildung 12: Wassergebundene Decken (Split) als unbedenkliche Belagsart entlang des Rheins (links); als bedenkliche Belagsart entlang einer Steigungsstrecke zur L 134 aus der Berner Straße kommend (rechts).



Quelle: eigene Bilder

Um genauere Aussagen über den Komfort einer Strecke geben zu können, reicht eine einfache Betrachtung der Belagsart nicht aus. Es ist notwendig Schäden der Oberfläche mit in die Bewertung einzubeziehen. Dabei sei darauf verwiesen, dass die Bestandsaufnahme lediglich eine Momentaufnahme darstellt. Bei der Befahrung wurde das Netz nach drei Kategorien bewertet (vgl. Karte R7):

- keine Schäden/ Unebenheiten
- geringfügige Schäden/ Unebenheiten (leichte Belagsschäden oder punktuelle Unebenheiten; Komfortverlust kann eintreten)
- gehäufte Schäden/ Unebenheiten (gehäufte Belagsschäden oder Unebenheiten; Komfortverlust tritt ein; Gefahren möglich)

Vom betrachteten Netz wurden etwa 9% als Abschnitte mit gehäuften Schäden/ Unebenheiten identifiziert. 37% des Netzes weisen keine und 52% des Netzes lediglich geringfügige Schäden auf, weshalb bereits von einem soliden Netz ausgegangen werden kann (vgl. Abbildung 13). Positiv hervorzuheben sind die benutzungspflichtigen Radwege zwischen den Ortsteilen, die durchweg eine sehr gute Qualität aufweisen. Im Kernort wurden jedoch entlang der Westtangente auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg gehäufte Schäden angetroffen, was auf solchen wichtigen Alltagsverbindungen zu vermeiden ist. Die Oberfläche entlang des Rheins weist über die gesamte Relation leichte Unebenheiten auf, die auf die Belagsart zurückzuführen ist. Besonders kritisch sind hier die teilweise großen Kiessteine. Insbesondere auf geringen Steigungs-/ Gefällestrecken stellen Kiese mit großem Durchmesser eine Sturzgefahr dar.

Abbildung 13: Asphaltierte Straße im Mischverkehr und gepflasterter freigegebener Gehweg ohne Schäden (oben links); gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Schäden (oben rechts); gehäufte Schäden entlang eines Abschnittes auf der Müllheimer Straße (unten links); Belagsart Erde/ Gras (unten rechts).



Quelle: eigene Bilder

Neben den bisher betrachteten streckenbezogenen Faktoren stellen punktuelle Hindernisse ebenfalls einen Komfortverlust dar (vgl. Karte R8). Hier sei in erster Linie auf Poller, Schranken oder Umlaufsperrern verwiesen, wobei Letztere im Untersuchungsgebiet nicht auftreten. Die im Stadtgebiet gefundenen Schranken beeinflussten den Fahrfluss nicht, da diese zur Zeit der Befahrung geöffnet waren. Es ist allerdings zu prüfen, ob diese permanent geöffnet sind oder nur für eine gewisse Zeitspanne. In einigen Fällen kann davon ausgegangen werden, dass die Schranke nicht mehr in Benutzung ist, weshalb über eine Entfernung der Anlage nachgedacht werden kann (vgl. Abbildung 14, rechts). Während der Befahrung konnte ein Poller innerhalb der Kernstadt auf dem Netz beobachtet werden. Dieser steht auf der südlichen Straßenseite der Westtangente bei einer Querungsstelle (Mittelinsel) und stellt insbesondere für Fahrräder mit Anhängern eine Einschränkung dar. Auch Durchfahrtsverbote stellen eine Einschränkung für den Radverkehr dar und sind als ordnungsrechtliche Netzlücken aufzunehmen. Im Stadtgebiet wurde südlich von Steinenstadt und westlich des Schwimmbades ein Durchfahrtsverbot für sämtliche Verkehrsteilnehmer mit Ausnahme von landwirtschaftlichem und forstwirtschaftlichem Verkehr ausgemacht (vgl. Abbildung 14, links).

Ein weiterer wichtiger Aspekt für den Radverkehr sind Querungen und mögliche Querungserleichterungen (vgl. Karte R8). Durch gute Einsehbarkeit entlang weiter Strecken (z. B. entlang der L 134) stellen Querungen der Hauptstraßen keine großen Gefahren dar. Insbesondere an Kreisverkehren aber auch im Straßenverlauf gibt es in Neuenburg gut ausgebaute Mittelinseln, die Radfahrern eine ausreichend Aufstellfläche bieten. In der Kernstadt gibt es zwei Mittelinseln, die eine zu geringe Aufstellfläche aufweisen. Die LSA am Kronenrain ist nicht mit Radpiktogrammen ausgestattet, obwohl auf die Anlage in südlicher Richtung ein gemeinsamer Geh- und Radweg folgt. Um im Allgemeinen Unfälle an Hauptverkehrsstraßen mit querendem Radverkehr zu vermeiden, könnten Hinweisschilder angebracht werden, die auf möglicherweise querende Radfahrende aufmerksam machen. Für

Abbildung 14: Durchfahrtsverbot auf Wirtschaftsweg südlich von Steinenstadt (links); nicht mehr genutzte Schranke am Dreiländereck Ferienpark (rechts).



Quelle: eigene Bilder

ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz sind Übergänge zwischen dem Mischverkehr und im Seitenraum geführten Führungsformen essentiell. Nur wenn diese eindeutig gekennzeichnet und auch aus beiden Richtungen kommend erreichbar sind, geht vom Netz eine hohe Attraktivität aus. Während im Normalfall einfache Abbiegevorgänge ausreichen, um eine Infrastruktur im Seitenraum zu erreichen, wurde am Kreisverkehr Müllheimer Straße/ Max-Schweinlin-Straße ein Defizit beim Erreichen des Wirtschaftsweges nördliche des Kreisverkehrs festgestellt.

Auch ein überörtliches Wegweisungssystem unterstützt ein Radverkehrsnetz. In Neuenburg existiert bereits eine gute Wegweisung zwischen den Ortsteilen und anderen Kommunen, die durch regelmäßige Schilder als geschlossen gewertet werden kann. Eine Ausschilderung von Alltagszielen in der Stadt fehlt in Teilen, allerdings ist der Verlauf des RadNETZ mit Piktogrammen auf der Fahrbahn gekennzeichnet (vgl. Abbildung 15).

Dem diebstahlsicheren Abstellen des Rades kommt im Radverkehr eine bedeutende Rolle

Abbildung 15: RadNETZ Piktogramm bei der Unterführung der Westtangente beim Wuhroch



Quelle: eigenes Bild

zu. Fehlende qualitative Abstellanlagen können dazu führen, dass das Rad seltener oder gar nicht genutzt wird. Im Zuge der Erhebung wurden deshalb fest installierte Radabstellanlagen entlang der Strecke und an wichtigen öffentlichen Einrichtungen erhoben und nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Anzahl der Abschlussmöglichkeiten
- Vorhandensein eines Witterungsschutzes
- Vorhandensein von Rahmenhalterungen
- Vorhandensein von weiterem Zubehör (Fahrradboxen, Werkzeugsets, usw.)

Die Karten R9 und R10 zeigen die betrachteten Radabstellanlagen und ihre jeweilige Bewertung. Der Bahnhof Neuenburg weist bisher eine ausreichende Anzahl an Abstellanlagen auf, die durch Rahmenabschlussmöglichkeiten, die Grundanforderungen eines sicheren Abstellens gewährleisten, und durch eine Überdachung vor Witterung geschützt sind¹¹. Auch die Bahnhöfe Schliengen und Müllheim können durch das zusätzliche Vorhandensein von Fahrradboxen positiv bewertet werden. An öffentlichen Einrichtungen fehlt weitestgehend ein Witterungsschutz (Schulen, Rathaus, Stadthaus), wobei vor dem Rathaus und dem Stadthaus Neuenburg zusätzlich Rahmenhalterungen fehlen, die ein Abschließen attraktiver und sicherer gestalten würden. Weiterhin kann das Fehlen von Abschlussmöglichkeiten an öffentlichen Einrichtungen in anderen Ortsteilen ausgemacht werden. Insgesamt kann also ein Defizit am aktuellen Zustand der Radabstellanlagen im Stadtgebiet festgestellt werden.

Zusammenfassend konnte durch die standardisierte Erhebung des Netzes eine qualitative und quantitative Einschätzung über den Zustand des Netzes getroffen werden. Neben den guten Verbindungen zwischen den Ortsteilen, die in großen Teilen über wartungspflichtige Radinfrastruktur verläuft, gibt es Defizite in der Anbindung zu den Nachbarkommunen. Diese Verbindungen besitzen aber insbesondere für das Erreichen wichtiger intermodaler Schnittstellen eine große Bedeutung und sollten daher weiter ausgebaut werden. Für den Freizeitverkehr stellt insbesondere die Strecke entlang des Rheins ein besonderes Qualitätsmerkmal dar. Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen fehlen bisher (Zienken, Grißheim, Steinstadt), sind nicht witterungsgeschützt und teilweise nicht mit Rahmenhalterungen ausgestattet (Kernort) (vgl. Abbildung 16).

11 Erhebung im November – eine Betrachtung in den Sommermonaten fand nicht statt. Während den Beteiligungen wurde darauf hingewiesen, dass die Kapazitäten in den Sommermonaten ausgeschöpft sind.

Abbildung 16: Attraktive Radabstellanlage am Bahnhof Neuenburg (links); Unattraktive 'Felgenfresser' am Rathaus Neuenburg (rechts).



Quelle: eigene Bilder

Nicht-investiver Teilbereich

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ sind neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Service für die Förderung des Radverkehrs essentiell. Nur ein gutes Zusammenspiel des investiven und des nicht-investiven Teilbereichs schöpfen die Potenziale des Radverkehrs in der Stadt aus.

Neuenburg am Rhein ist in Bezug auf den nicht-investiven Teilbereich entsprechend der Stadtgröße gut aufgestellt. So werden auf der Internetseite der Stadt verschiedene touristische Radrouten beworben. Die entsprechenden **Radkarten** können dort teilweise kostenfrei oder aber kostenpflichtig über ein Bestellformular und die Touristeninformation Neuenburg am Rhein bezogen werden. Für Fahrradurlauber werden auf der gleichen Internetpräsenz sowie in Schaukästen innerhalb des Stadtgebiets **bett+bike Unterkünfte des ADFC** gelistet, was dem Radtourismus zugutekommt. Acht Unterkünfte in der Stadt dürfen sich mit einem **bett+bike** Schild schmücken. Dieses bescheinigt der Unterkunft, dass in besonderem Maße auf die Bedürfnisse von Rad fahrenden Gästen eingegangen wird und die ADFC Qualitätskriterien (z. B. ein abschließbarer Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder über Nacht oder die Bereitstellung eines Basisreparatursets) erfüllt sind. Darüber hinaus kann im Bürgerbüro eine **kostenlose Fahrradmappe** mit Informationen entgegengenommen werden. Weitere Serviceangebote konnten während der Befahrung nicht beobachtet werden.

3.4 Intermodale Schnittstellen

Das Mobilitätsverhalten vieler Menschen verändert sich derzeit durch vielfältige Lebensstile, ein neues Mobilitäts- und Umweltbewusstsein, die demografische Entwicklung, technische Entwicklungen (v. a. in der Informations- und Kommunikationstechnologie) aber auch aufgrund finanzieller Aspekte. Diese Veränderungen führen dazu, dass die Begrifflichkeiten Inter- und Multimodalität (vgl. Tabelle 3) häufiger als in der Vergangenheit verwendet werden, wenngleich sie nichts Neues sind. Die Kombination verschiedener Modi¹² auf einem Weg oder die Nutzung verschiedener Modi bei der Durchführung von Wegen gab es bereits in der Historie.

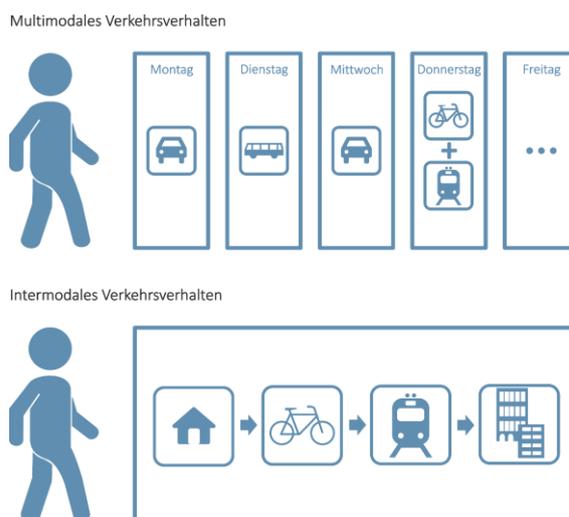
Tabelle 3: Definition von Inter- und Multimodalität

	Intermodalität	Multimodalität
Angebot	<p>Intermodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglichen bzw. erleichtern</p> <p>Intermodale Verknüpfungsanlage: Infrastruktur, die die Kombination von verschiedenen Modi auf einem Weg ermöglicht</p>	<p>Multimodale Mobilitätsdienstleistungen: Dienstleistungen, die die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen ermöglichen bzw. erleichtern</p>
Nachfrage	<p>Intermodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi für die einzelnen Etappen eines Wegs</p>	<p>Multimodales Verhalten: Die Nutzung von verschiedenen Modi bei der Durchführung von Wegen einer Person innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums</p>

Quelle: eigene Darstellung nach Kagerbauer et al. 2018.

Das Nahmobilitätskonzept soll dabei helfen, die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr in Neuenburg am Rhein zu verbessern. Allerdings kommen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad lediglich auf vergleichsweise kurzen Distanzen in Frage. Deshalb kommt der Vernetzung bzw. der Kombination mit anderen Verkehrsangeboten eine besondere Bedeutung zu. Bei der Förderung eines intermodalen Mobilitätsverhaltens müssen nicht nur die entsprechenden Dienstleistungen, sondern insbesondere auch die Verknüpfungsanlagen bzw. Schnittstellen betrachtet werden. Darüber hinaus können diese intermodalen Schnittstellen Bedeutung innerhalb eines multimodalen Mobilitätsverhaltens haben. In der Abbildung 17

Abbildung 17: Beispiele zu multimodalem und intermodalen Mobilitätsverhalten



Quelle: eigene Darstellung nach ZNM NRW 2015

¹² Klassische Modi sind: Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV

zeigt sich auch, dass eine Person, die einen intermodalen Weg zurücklegt, gleichzeitig zur Gruppe der multimodalen Personen gehört. Dahingegen verhält sich eine Person, die sich in einem bestimmten Betrachtungszeitraum multimodal fortbewegt nicht automatisch intermodal. Damit ist das intermodale Mobilitätsverhalten ein Spezialfall des multimodalen Mobilitätsverhaltens.

Im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts sollen die potenziellen Schnittstellen betrachtet werden. Hierunter fallen: der Bahnhof Neuenburg (Baden), die Bahnhöfe der Kommunen Schliengen, Müllheim (Baden), Buggingen und Heitersheim, die Bushaltestellen im Stadtgebiet und der Parken+Mithafen-Platz an der B 378. Im Weiteren werden diese potenziellen Schnittstellen betrachtet und hinsichtlich ihres Intermodalitätspotenzials bewertet.

3.4.1 Innerstädtisches Busangebot

Busangebot, Bedienungszeiten

An erster Stelle ist in Bezug auf das innerstädtische Busangebot die Stadtbuslinie 110 zu nennen. Diese verkehrt zwischen den verschiedenen Ortsteilen und den verschiedenen Teilen der Kernstadt, dem Gewerbegebiet westlich der Innenstadt sowie zum Müllheimer Bahnhof. Die Routen der Fahrten variieren dabei. Im Allgemeinen lässt sich festhalten, dass es Fahrten in Nord-Süd-Richtung durch die vier Neuenburger Ortsteile gibt und solche, die von Müllheim kommend durch die Kernstadt führen und im Gewerbegebiet enden. Bedient wird die Linie 110 unter der Woche zwischen 05:30 und 21:00 Uhr etwa im Stundentakt. Samstags wird die Linie von 07:00 bis 19:00 Uhr und an Sonntagen zwischen 08:00 und 20:00 Uhr bedient – jeweils mit einem ausgedünnten Fahrplan. Steinenstadt wird am Wochenende nicht angefahren.

Die Regionalbuslinie 7240 bedient von Heitersheim aus den Ortsteil Grißheim und verbindet diesen zudem mit dem Gewerbepark Breisgau. Dabei werden manche Kurse mit der Linie 110 durchgebunden. Unter der Woche gibt es zwischen 07:00 und 21:00 Uhr einen Stundentakt mit wenigen Lücken, an Wochenenden zwischen 08:00 und 15:00 Uhr je nach Fahrtrichtung drei bis vier Abfahrten in einem annähernden Zweistundentakt.

Zudem gibt es die Linie 4 der SWEG, deren Linienweg von Müllheim bzw. Bad Bellingen über Schliengen ins Kandertal führt. Einzelne Fahrten werden hier über den Neuenburger Ortsteil Steinenstadt nach Neuenburg geführt. Unter der Woche gibt es von Steinenstadt in jede Richtung drei Abfahrten: jeweils eine gegen 08:30, eine gegen 13:00 und eine gegen 19:30. Am Wochenende gibt es jeweils zwei Abfahrten. Dabei fallen samstags die späten Verbindungen weg, sonntags die frühen. Dies sind die einzigen Anbindungen an den ÖPNV, die es in Steinenstadt am Wochenende gibt.

110 (Stadtbus): (Heitersheim –) Grißheim – Zienken – Neuenburg – Steinenstadt (/Müllheim)

7240 (Südbadenbus): Grißheim – Heitersheim / Gewerbepark Breisgau

4 (SWEG): Marzell – Kandern – Schliengen – Bad Bellingen / Müllheim

Qualität der Haltestellen

Im Zuge der Erhebung wurden die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs nach vier Kriterien bewertet. Dazu zählen das Vorhandensein von:

- Sitzgelegenheiten
- Witterungsschutz
- Barrierefreiheit
- Taktilen Elementen

In den Karten IS1 und IS2 werden die betrachteten Haltestellen nach den aufgeführten Kriterien mit vorhanden, teilweise vorhanden oder nicht vorhanden bewertet. Das Warten auf den Öffentlichen Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der ÖPNV-Nutzung. Um das Warten für den Nutzer attraktiv zu gestalten sind Sitzgelegenheiten und ein Witterungsschutz von Bedeutung. Für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen ist die Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr wichtig, da besonders diese Personengruppen im Sinne einer eigenständigen Mobilität auf diesen angewiesen ist. Neben dem stufenlosen Einsteigen in den Bus sollten auch taktile Leitelemente für seheingeschränkte Personen berücksichtigt werden. Es fällt auf, dass im Stadtgebiet bisher lediglich die Haltestellen am Bahnhof (Bus, Bahn) barrierefrei ausgebaut sind und taktile Elemente aufweisen.

An den restlichen Haltestellen ist weder ein barrierefreier Zustieg für mobilitätseingeschränkte Personen noch für seheingeschränkte Personen möglich. An einigen Bushaltestellen fehlen sowohl Sitzgelegenheiten als auch ein Witterungsschutz, wie an der Haltestelle Am Neuenburger Weg in Grißheim oder der Otto-Lilienthal-Straße (vgl. Abbildung 18, links oben). An der Haltestelle Bleichweg im Kernort ist lediglich eine der Haltestellen mit einer Sitzbank ausgestattet, während die andere aufgrund von fehlender Aufstellfläche keine Sitzgelegenheit bietet. Aus diesem Grund wurde das Kriterium Sitzgelegenheiten an dieser Haltestelle als teilweise vorhanden bewertet. In beide Richtungen fehlt dennoch ein Witterungsschutz (vgl. Abbildung 18, rechts oben). Einige Haltestellen weisen sowohl Sitzgelegenheiten als auch einen Witterungsschutz auf. Hierzu zählen beispielsweise die Haltestellen Wasserturm (Zienken) und Eichacker (Steinenstadt) (vgl. Abbildung 18, unten). Es ist erkennbar, dass im Falle der Haltestelle Eichacker auch ein seitlicher Witterungsschutz gegeben ist. Bei zukünftigem Umbau oder Erneuerung der Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass auch bei den anderen Haltestellen ein seitlicher Schutz zumindest in Hauptwindrichtung angebracht ist.

Abbildung 18: Bushaltestellen im Stadtgebiet Neuenburg: Am Neuenburger Weg (Grißheim) (oben links); Bleichweg (Kernort) (oben rechts); Wasserturm (Zienken) (unten links); Eichacker (Steinenstadt) (unten rechts)



Quelle: eigene Bilder

3.4.2 Verknüpfung zum Schienenverkehr

Östlich des Gemeindegebiets verläuft in Nord-Süd-Richtung die Rheintalbahn, entlang welcher Züge in nördlicher Richtung nach Freiburg und in südlicher nach Basel fahren. Die Regionalzüge halten dabei an den Bahnhöfen der angrenzenden Kommunen Heitersheim, Buggingen, Müllheim, Auggen, Schliengen und Bad Bellingen. Zusätzlich hält ein IRE von Freiburg nach Basel sowie ein IC von Basel über Freiburg und Karlsruhe nach München zu den morgentlichen Berufspendlerzeiten am Bahnhof Müllheim. Von 5:00 bis 20:00 Uhr werden die Bahnhöfe mindestens im Stundentakt bedient. Im Berufsverkehr wird der Takt zusätzlich verdichtet; in den Abendstunden hingegen etwas ausgedünnt. Im SPNV hat die Bahnstrecke Basel – Mannheim eine große Bedeutung für die Bevölkerung von Neuenburg, auch wenn diese nicht auf der Gemarkung der Stadt verläuft.

Im Weiteren sollen die Siedlungsbereiche Grißheim, Zienken, Neuenburg und Steinenstadt mit einer potenziellen Verknüpfung an die Rheintalbahn in Verbindung gebracht werden.

Grißheim

Vom Ortsteil Grißheim ist der Bahnhof Heitersheim etwas mehr als 4 km Luftlinie entfernt. Laut Radroutenplaner Baden-Württemberg sind mit dem Fahrrad ca. 5 km zurückzulegen, die bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h in 20 Minuten zu bewältigen sind. Mit dem ÖPNV (Linie 7240) ist der Ortsteil Grißheim ebenfalls an den Bahnhof Heitersheim angebunden. Die Fahrt dauert laut Fahrplan zum Bahnhof Heitersheim 7 Minuten, während der Bus in Gegenrichtung den Gewerbepark Breisgau anfährt und somit 14 Minuten benötigt. Die Anschlüsse am Bahnhof Heitersheim in Richtung Freiburg sind gut, die Wartezeit beträgt in der Regel nicht mehr als 10 Minuten. Zwischen 6:00 und 20:00 Uhr gibt es in beide Richtungen ein regelmäßiges und vertaktetes Angebot. Die Fahrzeit beträgt je nach Verbindung zwischen 30 und 45 Minuten. Die Linie 7240 stellt in Grißheim Anschluss an die städtische Linie 110 her.

Zienken

Unter Betrachtung der Luftlinien ist Neuenburg der nächste Bahnhof (ca. 3,5 km). Der nahegelegenste Bahnhof auf der Strecke Mannheim – Basel liegt jedoch mit etwa 4 km Luftlinie nur unwesentlich in weiterer Entfernung. Mit dem Fahrrad ergeben sich Entfernungen von ca. 4,3 km zum Bahnhof nach Neuenburg und etwas mehr als 5 km zum Bahnhof nach Buggingen. Es werden also ähnlich wie in Grißheim mit dem Fahrrad etwa 20 Minuten zum nächsten Bahnhof auf der Strecke Mannheim – Basel benötigt, sowie etwa 20 weitere Minuten mit dem ÖPNV nach Freiburg. Für Wege von Zienken nach Freiburg, die nur mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, wird eine ähnliche Gesamtzeit benötigt. Im Gegensatz zu den Verbindungen von Grißheim nach Heitersheim sind jedoch Umstiege und unterschiedliche Relationen (über Müllheim, Neuenburg oder Grißheim) zu berücksichtigen. Ein leicht zu merkender Abfahrtstakt besteht nicht.

Neuenburg

In Neuenburg wird der Bahnhof Neuenburg (Baden) bedient. Der ehemalige Grenzbahnhof zu Frankreich ist nicht mehr in Betrieb. Die Verbindungen mit dem SPNV von Neuenburg in die Region sind nicht einheitlich. So gibt es zum einen direkte Zugverbindungen von Neuenburg am Rhein über Müllheim nach Freiburg. Zum anderen existieren auch Verbindungen, an denen ein Umstieg in Müllheim notwendig wird. Allerdings existieren auch IRE-Verbindungen von Neuenburg nach Freiburg, die lediglich in Müllheim halten. Vom Rathaus in Neuenburg bis zum Bahnhof in Müllheim sind es knappe 3 km Luftlinie. Mit dem Fahrrad sind etwas mehr als 3 km zurückzulegen. Während der Bahnhof Neuenburg (Baden) etwa 20 witterungsgeschützte Anlehnbügel anbietet, sind es in Müllheim etwa 100 witterungsgeschützte Vorderradhalter mit Rahmenabschlussmöglichkeiten und 36 Fahrradboxen. In Müllheim liegt jedoch eine Überlastung der Stellplätze vor.

Die Haltestelle Bahnhof Neuenburg ist sowohl für den Bahn- als auch den Busverkehr barrierefrei ausgebaut. Hochborde ermöglichen einen stufenlosen Einstieg in die Fahrzeuge und taktile Elemente leiten seheingeschränkte Personen zu den Haltestellen. Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten erlauben ein komfortables Warten, wodurch der Bahnhof positiv zu bewerten ist. Eine kleine Wirtshaft und ein Kiosk ermöglichen des Weiteren eine grundlegende Versorgung der Nutzer.

Steinstadt

Von der Ortsmitte des Ortsteils Steinstadt sind es etwa 1,4 km Luftlinie bis zum Bahnhof Schliengen. Mit dem Fahrrad sind es 1,7 km, die bei einer Reisegeschwindigkeit von 15 km/h in etwa 6 Minuten bewältigt werden können. Weitere 30 Minuten benötigt man mit der Rheintalbahn nach Freiburg. Mit dem Bus gibt es um 06:34 Uhr die erste Verbindung zur morgendlichen Pendlerzeit in Richtung Freiburg, die letzte Verbindung aus Freiburg zurück fährt um 18:41 Uhr. Die Umstiege erfolgen trotz der Nähe zu Schliengen in der Regel nicht dort, sondern in Neuenburg. Durch die vorhandenen Radabstellanlagen (Fahrradboxen, Rahmenhalterungen), welche auch vor Witterung geschützt sind, bietet der Bahnhof Schliengen attraktive Bedingungen für den Radverkehr.

Schlussfolgerung

Die vorangestellten Ausführungen zeigen, dass die Bahnhöfe Heitersheim, Buggingen, Müllheim und Schliengen auf der Strecke Mannheim – Basel Potenziale haben, um als intermodaler Verknüpfungspunkt Rad/ SPNV für Bewohner aus den verschiedenen Ortsteilen von Neuenburg wirken zu können. Zwischen den Ortskernen und den entsprechenden Bahnhöfen liegen nie mehr als 20 Fahrradminuten. Besonders hervorzuheben ist bei diesem Kriterium die Situation in Steinstadt. Die aktive Bewegung beim Fahrradfahren kann ohne Probleme in den Alltag integriert werden. Gleichzeitig existieren keine Zeitverluste im Vergleich zu Relationen, die rein durch den ÖPNV zurückgelegt werden. Risiken nicht Erreichter Anschlüsse durch Verspätungen oder Ausfälle von einzelnen ÖPNV-Wegen können vermieden werden. Teilwege können einheitlich gestaltet werden und variieren nicht zu bestimmten Tageszeiten (z. B. ausgehend von Zienken). Der Bahnhof Neuenburg (Baden) als einziger Bahnhof innerhalb des Stadtgebiets hat natürlich ebenfalls ein Verknüpfungspotenzial, das insbesondere für die Bevölkerung im (größten) Ortsteil Neuenburg aber auch für Zienken auszumachen ist.

3.4.3 Parken+Mitfahren-Platz

Ein attraktiver und leistungsfähiger Personennahverkehr ist die Grundvoraussetzung, um den Pendelverkehr umweltverträglich abzuwickeln. Dennoch sind einige Pendler auf das Auto angewiesen, um ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz zu erreichen. In Baden-Württemberg werden von den Straßenbauämtern sogenannte Parken+Mitfahren-Plätze (kurz: P+M-Plätze) an Autobahnen und Bundesstraßen ausgewiesen. An diesen Plätzen sollen Fahrten gebündelt werden, wodurch die Kfz-Infrastruktur entlastet, Emissionen minimiert und private Kosten (z. B. für Kraftstoff und Verschleiß des Kfz) gesenkt werden. (vgl. VM BW 2018a)

Die Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg führt den P+M-Platz Müllheim/ Neuenburg (65) an der A5. Dieser ist über die B378 erreichbar und liegt zwischen Neuenburg und der Grenze zu Frankreich. Er verfügt über 31 Kfz-Stellplätze. Für Pendler, die diesen Parkplatz mit dem Fahrrad anfahren möchten, besteht bisher kein attraktives Angebot. Zum einen fehlt eine ausgewiesene Radinfrastruktur (bisher besteht eine Führung im Mischverkehr), zum anderen fehlen attraktive Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Als Unterstellmöglichkeit steht bisher lediglich ein Unterstand für Fernbusreisende zur Verfügung, der zwei Sitzplätze bietet. Im Hinblick auf die empfundene soziale

Sicherheit sei die geringe Beleuchtung des Parkplatzes erwähnt (lediglich der Unterstand ist beleuchtet).

4 Maßnahmen- und Handlungskonzept

Das Nahmobilitätskonzept stellt ein Strategiepapier dar, das die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Neuenburg für die nächsten Jahre maßgeblich voranbringen soll. Die hier aufgeführten Maßnahmen stellen allgemeine sowie konkrete Empfehlungen für die Stadt Neuenburg dar. Sie müssen im weiteren Verlauf detailliert zur baulichen Umsetzung geprüft werden.

Münden sollen die Empfehlung zum Fußverkehr, Radverkehr und den Intermodalen Schnittstellen in einem Handlungskonzept, welches u. a. relevante Akteure und den Realisierungszeitraum aufzeigen soll.

4.1 Grundprinzipien einer ganzheitlichen Nahmobilitätsförderung

Maßnahmen zur Nahmobilitätsförderung kommen vor allen Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Personen mit doppelter Arbeitsbeteiligung (berufstätige Mütter und Väter) sowie grundsätzlich allen Personen zu Gute, denn fast jeder ist in seinem Mobilitätsalltag Fußgänger und/ oder Radfahrer.

Folgende Bedingungen bzw. Handlungsfelder begünstigen die Entwicklung eines hohen Fuß- und Radverkehrsanteils:

Kompakte Siedlungsstrukturen und komfortable sowie sichere Verkehrsangebote für Fußgänger und Radfahrer

Die Erreichbarkeit ist ein zentrales Thema der Nahmobilitätsförderung. Diese bezieht sich auf die Entfernungsempfindlichkeit der Fußgänger und Radfahrer. Zum einen spielt hier die tatsächliche Entfernung eine Rolle, also die Nähe zu potenziellen Zielen. Zum anderen ist aber auch die Qualität und Attraktivität der Wegeinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr von großer Bedeutung.

Kompakte Siedlungsstrukturen bzw. die Nähe von Wohngebieten zu Einzelhandel und Dienstleistungsangeboten erzeugen kurze Wege für Zuzußgehende und Radfahrende und damit eine wichtige Voraussetzung für mehr Rad- und Fußwege der Bevölkerung. Darum empfiehlt es sich, die Siedlungsentwicklung an Standorten zu konzentrieren, die bereits über eine verkehrsinfrastrukturelle Anbindung und Versorgungsmöglichkeiten verfügen.

Geringe Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Das Parken im Straßenraum und auf Gehwegen ist in der Regel eines der sensibelsten Themen im Rahmen von Nahmobilitätskonzepten, aber auch eines, welches die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit von Wegebeziehungen besonders beeinträchtigt. Eine mögliche Maßnahme, um das Parken im Straßenraum verträglicher zu gestalten, ist z. B. eine konsequente Ahndung des Falschparkens,

bei der vor allem Sicherheitsbereiche an Kreuzungen und Übergängen konsequent freigehalten werden. Denkbar ist auch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung oder eine Reduzierung der Parkstände bei gleichzeitiger Aufwertung der zurückgewonnenen Flächen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und wenn notwendig, das Verweisen auf mögliche Parkplatzalternativen.

Weitere Konflikte gibt es zwischen Fußgängern und Radfahrern. Diese können durch eine überwiegende Trennung dieser Verkehrsteilnehmer (Radfahren auf der Fahrbahn) abgebaut werden. Auf Konflikte mit dem fahrenden Kfz-Verkehr, insbesondere Verkehrssicherheitsgefährdungen an Kreuzungen und Einmündungen, sollte durch sichere Knotenpunkt-/ Einmündungsgestaltungen sowie ggf. Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in sensiblen Bereichen reagiert werden.

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums sind für die Nahmobilitätsförderung ein wichtiges Handlungsfeld, denn Radfahrende und vor allem Zufußgehende sind langsam unterwegs und nehmen ihre Umgebung daher deutlich intensiver wahr als Autofahrer. Neben einer attraktiven Gestaltung des Straßenraumes und des Umfeldes (Fassaden, Grünanlagen etc.) benötigt Mobilität im Quartier Orte der Immobilität, also des Spielens, des Aufenthalts und der Begegnung. Dies erhöht die Lebensqualität, die Identifikation mit dem Wohnumfeld und belebt den öffentlichen Raum. Zudem sind Sitzangebote wichtige Verweilorte für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen. Darüber kann eine lebenswertere, attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zu einer verstärkt positiven Wahrnehmung eines Quartiers bzw. der Stadt beitragen.

Einbindung der Angebote in einen übergreifenden Mobilitätsverbund

Da sich Nahmobilität auf kurze Distanzen konzentriert, ist eine Vernetzung mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV, dem CarSharing sowie mit Fahrradverleihsystemen für das Erreichen entfernterer Ziele sinnvoll. Durch diese intermodale Verbindung unterschiedlicher Verkehrsangebote wird die Attraktivität des Umweltverbundes insgesamt gestärkt und zu einer echten Alternative zum Auto.

Abgestimmte kommunikative Vermittlung und Bewusstseinsbildung für die Nahmobilität

Nahmobilitätsförderung bedeutet auch Bewusstseinsbildung für den Fuß- und Radverkehr, denn beide Arten der Fortbewegung spielten jahrzehntelang in der Verkehrsplanung und auch in der öffentlichen Wahrnehmung eine geringe Rolle. Hierzu bedarf es Maßnahmen der Information, der Kommunikation und Motivation: Wegeleitsysteme oder Stadtteilpläne für bestimmte Zielgruppen erleichtern die Orientierung, Neubürgerinformationen oder Kampagnen motivieren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Kopf an: Motor aus.“). Außerdem besteht bei der Erstellung von Konzepten zur Nahmobilitätsförderung in der Regel die Möglichkeit bzw. die Notwendigkeit, diese mit den Akteuren der Stadt zusammen zu erarbeiten. Partizipationsprozesse bieten die Gelegenheit frühzeitig Akzeptanz für die Planung zu erreichen und die Bevölkerung zu motivieren.

Nicht nur in der Bevölkerung, sondern auch innerhalb der Fachplanungen ist Beteiligung ein wesentliches Element: Bei gesamtstädtischen Grundsatzpapieren zur Nahmobilitätsförderung geht es darum, die verschiedenen Ämter und Fachbereiche für die Themen der Nahmobilität zu sensibilisieren, um das integrierte Planwerk verwaltungsintern abzustimmen.

4.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Das Zufußgehen spielt als „Basis-Verkehrsmittel“ eine besondere Rolle und ist die natürlichste, flexibelste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, vor allem für Kinder sowie ältere Menschen, und wird aufgrund des demografischen Wandels eine weiter steigende Bedeutung einnehmen.

Eine Stadt lebt von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Fußgänger tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auf die wirtschaftliche Aktivität und die Lebensqualität einer Stadt positiv aus.

Vor diesen Hintergründen gilt es, den Fußverkehr in Neuenburg (auch im Zusammenspiel mit den anderen Fortbewegungsarten des Umweltverbundes) weiter zu fördern und seine Potenziale für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung verstärkt zu nutzen.

Für den Fußverkehr wurden Maßnahmen in sechs unterschiedlichen Maßnahmenpaketen entwickelt:

- F1: Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- F2: Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
- F3: Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- F4: Sicherstellung der Barrierefreiheit
- F5: Schaffung neuer Wegequalitäten
- F6: Wegweisung und Alltagswege

Die formulierten Maßnahmenpakete sowie Einzelmaßnahmen (vgl. Tabellenanhang) stellen Empfehlungen seitens der Gutachter dar und sind im Rahmen der weiteren Verwaltungs- und Politikarbeit näher zu prüfen sowie zu konkretisieren.

Im Folgenden sind die Maßnahmenpakete in Steckbriefform dargestellt. Die Einzelmaßnahmen sind dem ausführlichen Tabellenanhang zu entnehmen.

4.2.1 Maßnahmenpakete Fußverkehr und Barrierefreiheit

Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt		F1
<i>Zielsetzung</i>	Aufenthaltsqualitäten und Fußverkehr gehen miteinander einher: daher ist ein Angebot an attraktiven Verweilmöglichkeiten Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs.	
<i>Beschreibung</i>	<p>Attraktive Voraussetzungen für den Fußverkehr hängen stark mit der generellen Aufenthaltsqualität zusammen. Neben Wegequalitäten (F2, F3) tragen Aufenthaltsflächen maßgeblich zu den Qualitäten von Innenstädten bei.</p> <p>In Neuenburg am Rhein gibt es neben dem Rathausplatz mehrere Plätze, die potenziell durch (Wieder-)Belebung und Gestaltung attraktiviert werden können. Hierbei ist es wichtig, einen Mix aus verschiedenen Plätzen herzustellen: etwa, dass – anders als beim heutigen Rathausplatz – Verweilmöglichkeiten ohne Verzehr- oder Konsumzwang angeboten werden. Variationen von Platz-Elementen sind Plätze mit und ohne Spielangebote, mit und ohne Gastronomie-Angebote, ein Angebot sowohl von sonnigen als auch verschatteten Plätzen und Plätze, die bewusst der Ruhe dienen. Potenziale in der Innenstadt bieten der Konstantin-Schäfer-Platz sowie eine platzartige Fläche an der Ecke Bahnhofstraße/Schlesienstraße. Letztgenannte Stelle ist bislang nicht namentlich als Platz gekennzeichnet. Eine Benennung würde die Wahrnehmung des Platzes bestärken.</p> <p>Neben Plätzen ist auch die Ausstattung von Straßen und Gehwegen mit Sitz- und Spielgelegenheiten ein Indikator für Aufenthaltsqualität. Dabei gilt es, als programmatischer Ansatz durch punktuelle Platzierungen das allgemeine Netz an Sitz- und Spielmöglichkeiten zu erweitern und gleichzeitig vorhandene Sitzgelegenheiten qualitativ aufzuwerten oder auszutauschen (Mängel sind hierbei Platzierungen auf Schräglagen oder fehlende/zerstörte Rückenlehnen).</p> <p>Durch regelmäßige Sitz- und Spielmöglichkeiten können Sitz- und/ oder Spielrouten entwickelt werden, die wichtige Stadtbereiche von Neuenburg attraktiv miteinander verbinden. Dies geschieht bestenfalls als Teil der vorgeschlagenen Fußrouten oder auf Schulwegen. Durch die Aufwertung der Fußwege mit Sitz- und Spielmöglichkeiten profitieren auch die Geschäftsleute und Gastronomen (höhere Fußgängerfrequenz). Sitz- und Spielmöglichkeiten lassen sich leichter umsetzen und dauerhaft etablieren, wenn sie von der lokalen Bevölkerung mitgetragen werden. So können Anlieger private, aber öffentlich nutzbare Bänke aufstellen oder für öffentliche Sitzgelegenheiten Patenschaften („Kümmerer“/Pflege/ Auf- und Abstellen von Mobiliar) übernehmen.</p> <p>Zu ertüchtigende Sitzgelegenheiten sind in der Karte F5 und Tabelle 9 verortet.</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Orientierung an den Empfehlungen für die Fußverkehrsplanung nach Regelwerken bei Umbau- und Neubauten • Aufstellung eines Programms und Netzes für die Errichtung von Sitz- und Spielmöglichkeiten 	

Abbildung 19: Beispielbild: Multifunktionale Sitzgelegenheit mit Höhenstufen



Quelle: eigenes Bild

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen		F2
<i>Zielsetzung</i>	Eine Orientierung von Querungen an den Bedarfen der Fußgänger erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und attraktiviert das Zufußgehen.	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die meisten Unfälle zwischen Pkw und Fußgängern passieren an Kreuzungen. Innerorts sind Kreuzungen und Einmündungen von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz in der Regel wichtige Querungsbereiche für Fußgänger. Die Barrierewirkung von breiten und stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen wird durch Querungshilfen verringert und Umwege verkürzt. Darüber hinaus werden Unfallgefahren durch sichere Querungsstellen deutlich gemindert. Dies gilt auch für das Nebennetz, wenn zwischen parkenden Autos Übergänge geschaffen werden.</p> <p>Querungsbedarfe, die bislang nicht gedeckt werden, befinden sich rund um die Einkaufsmärkte (Max-Schweinlin-Straße), wo sich der Fußverkehr derzeit eher informell über die umgebenen Straßen und Parkplätze schlängelt.</p> <p>In Neuenburg am Rhein gilt es vor allem aber, die vorhandenen Querungen besser zu sichern und damit fußgängerfreundlicher zu machen. Etwa durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verringerung von Gehweg-Neigungen (Querung der Kreuzstraße von Ost nach West) und Errichtung von Bordsteinabsenkungen (östlicher Eingang des Friedhofs und Gehwege Freiburger Straße) • Erhöhung der Sicherheit durch stärkere Kenntlichmachung von Querungshilfen (Seniorenzentrum St. Georg/Tennenbacherstraße; Zähringerstraße/Rheinschule). • Ausstattung von Querungshilfen mit taktilen Elementen • Verringerung der Querungsdistanzen, um v. a. Kindern und Senioren sicheres und stressfreies Queren zu ermöglichen • Sichtbeziehungen an Querungen durch Grünschnitt und Vorgehen gegen falschparkende Fahrzeuge/Personen erhöhen (Schwerpunkte: Kreuzung Tennenbacherstraße/Tullastraße) <p>Vollständige Verortungen sind in Karte F4 und Tabelle 10 zu finden.</p> <p>Der im 2019 vom Baden-Württemberger Ministerium für Verkehr veröffentlichte Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg macht eine Neubewertung der vorhandenen Querungen notwendig. Zählungen des Fuß- und Kfz-Verkehrs geben Aufschluss darüber, welche vorhandenen Querungen durch die Anlage eines FGÜs verbessert werden können.</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Querungen rund um die Schulen sollten prioritär behandelt werden • Detaillierte Prüfung der empfohlenen Querungshilfen zur baulichen Umsetzung, ggf. auch Zielkonflikte (z. B. ruhender Kfz-Verkehr); bei Zielkonflikten Priorisierung der Fußgängerbelange • Ggf. Prüfung von Alternativen (z. B. FGÜ anstatt Mittelinseln), wenn Probleme auftreten (z. B. nicht ausreichende Fahrbahnbreite) • Zählungen (Fußgänger/Kfz) an den Problembereichen rund um die Schulen 	

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum		F3
<i>Zielsetzung</i>	Die Schaffung bzw. Erhöhung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sichert einer großen Anzahl an Menschen die Teilnahme am öffentlichen Leben und der eigenständigen Mobilität im öffentlichen Raum.	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsanlagen wird im Zuge des demografischen Wandels ein zunehmend wichtigeres Thema. Im ÖPNV ist die Barrierefreiheit bis 2022 auch nach dem Personenbeförderungsgesetz gefordert. Nicht nur die Haltestellen und Zuwege, sondern die Straßenübergänge und wichtige Fußwegebeziehungen sind daher in einem „Programm Barrierefreiheit“ ohne Hindernisse zu gestalten.</p> <p>Priorität haben Kreuzungen, Einmündungen sowie weitere Straßenübergänge (z. B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege, vorgezogene Seitenräume) und Haltestellen des ÖPNV inkl. der Zugänge zu diesen (z. B. barrierefreie Gestaltung von Straßenübergängen im Umfeld der Haltestellen). Für die ÖPNV-Haltestellen ist die Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz zu empfehlen - Priorität haben die Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen. Aufgrund eingeschränkter Seitenraumbreiten können Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz ggf. aber nicht überall hergestellt werden. Hier sind Anlehnmöglichkeiten eine Alternative, die zumindest kurzzeitiges Warten erleichtert.</p> <p>Bei Straßenübergängen ist das Prinzip der Doppelquerung, d. h. die kombinierte Ausbildung eines auf Null abgesenkten Bereiches sowie eines Bereiches mit einer ertastbaren Kante.</p> <p>Darüber hinaus ist sukzessive auf wichtigen Wegeachsen ein barrierefreies Leitsystem aufzubauen. Dabei ist vor allem zu beachten, dass die Maßnahmen nur dann erfolgreich und zweckdienlich sind, wenn ein zusammenhängendes Netz aufgebaut wird. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wege für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind. Auch das Aufstellen von Mobiliar auf/ neben den Leitlinien sollte unterbunden werden (bspw. auf der Schlüsselstraße).</p> <p>Für Neuenburg am Rhein wird ein Gestaltungsleitfaden zur Barrierefreiheit empfohlen, der als Orientierungsrahmen bei Neu- und Umbauten gilt. Grundlage bilden die Hinweise zur Barrierefreiheit in Kapitel 3.2. Darüber hinaus gibt es auch im Bestand Handlungsbedarf, Themen sind hierbei: Längsneigungen (Steigung/Gefälle) ohne Zwischenpodeste (Beispiel Wolfsgrünstraße), taktile Elemente an Querungshilfen (stadtweit bis auf LSA Westtangente), Leitsystem für sehbehinderte Menschen (schwerpunktmäßig auf Plätzen und hinführend zu Querungen), Oberflächenschäden auf Gehwegen (v.a. Müllheimer Straße, Schlüsselstraße und Freiburger Straße), Netzlücken für Mobilitätseingeschränkte (zwischen Innenstadt und Rhein), farbliche Hervorhebung von Pollern sowie Bordsteinabsenkungen an wichtigen Querungsstellen (Ostausgang Friedhof, Gehweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße).</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Gestaltungsleitfadens. Hinweise befinden sich dazu in Tabelle 11 	

Abbildung 20: Beispielbild: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante)



Quelle: eigenes Bild

Sicherstellung der Verkehrssicherheit		F4
<i>Zielsetzung</i>	Verkehrssicherheit ist ein übergreifender Schwerpunkt in der Nahmobilität und sollte in jeglichen Maßnahmen als Faktor hinzugezogen werden.	
<i>Beschreibung</i>	<p>In Neuenburg besteht an mehreren Punkten erweiterter Handlungsbedarf:</p> <p>Schaffung von Fußgänger-Infrastruktur: Die Unterführung der BAB 5 entlang der Vogesenstraße ist eine potenziell wichtige Fußgänger-Verbindung. Aufgrund der Verbindungsfunktion und den hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist eine eigene Infrastruktur für Fußgänger angemessen.</p> <p>Sicheres Queren: Verkehrssicherheit ist der elementare Baustein für die Schaffung und Ertüchtigung von Querungen (F2). Besondere Anpassungen sind an folgenden Orten erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsbereich zwischen Müllheimer Straße/Pommernstraße und Zähringerstraße (Verbesserung der Sichtverhältnisse zum Schutz der Fußgänger) • LSA Breisacher Straße (Schaffung verbesserter Sichtverhältnisse zwischen querenden Fußgängern und der LSA im Allgemeinen und der aus der Wolfgrünstraße rechtsabbiegenden Kfz <p>Schulisches Mobilitätsmanagement:</p> <p>(Schul-)Kinder gehören zu den schutzbedürftigsten Personengruppen im öffentlichen Raum. Insbesondere die Wege zur und von der Schule sind somit hoch relevant für ein Konzept zur Förderung der Nahmobilität. Um die Problematiken durch den Kfz-Verkehr im Umfeld der Schulen zu verringern, ist die Unterstützung von Seiten der Schulen und Elternschaft erforderlich. Dafür ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit zu leisten. Es empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen. Handlungsschwerpunkt ist v. a. die Rhein-schule. Hier kommen folgende Maßnahmen in Frage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuer Schulwegsicherungsplan mit Eltern-Befragung • Errichtung einer Elternhaltestelle Friedhofstraße! • Verbesserung der Querung vor der Schule an der Zähringerstraße 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Priorisierung von Ertüchtigungen genannter Kreuzungen hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit • Implementierung eines schulischen Mobilitätsmanagements (Einberufung eines ersten Runden Tisches); Vernetzungsarbeit mit Schulen und Polizei zum Start eines Projektes; Laufende Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements 	

Schaffung neuer Wegequalitäten		F5
<i>Zielsetzung</i>	Die Beseitigung punktueller Schwachstellen im Fußgängernetz schließt Netzlücken und erleichtert die Nutz- und Erlebbarkeit des öffentlichen Raums in Neuenburg am Rhein.	
<i>Beschreibung</i>	<p>In der Bestandsaufnahme wurden Routen vorgeschlagen, die wichtige Quellen und Ziele verbinden – Verbesserungen entlang dieser Routen sind mit hoher Priorität zu betrachten. Grundlage für ein qualitativ gutes Fußwegenetz sind die vorhandenen Verbindungs- und Erschließungswirkungen. Darüber hinaus sollte der Fußverkehr als eigener Verkehrsträger verstanden werden und somit auch Qualitäten bieten, die diese Fortbewegungsart attraktiver machen. Verbessert werden sollten also mehrere Problemlagen und -stellen entlang der Routen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Infrastruktur für Fußgänger (u.a.): Tullastraße, Auggener Weg (Mischverkehr), Unterführung BAB 5 • Schaffung von Fußinfrastruktur: Vogesenstraße und Mülhauser Straße (westlich der Westtangente) • Freihaltung von Gehwegen von Stadtmobiliar und Werbeaufstellern: insb. Schlüsselstraße, Metzgerstraße, Salzstraße • Verbesserung von Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Pkws an Ein- und Ausfahrten von Tankstellen (Müllheimer Straße) • Beseitigung von Oberflächenschäden: Schlüsselstraße (und Richtung Osten weiterführend auf der Müllheimer Straße); div. Gehwege im Umfeld der Einkaufsmärkte (auf der Max-Schweinlin-Straße auf Höhe des Takko-Markts) • Stärkere Definition von Parkflächen, um Gehwege (und somit Fußgänger) vom ruhenden Verkehr zu schützen • Ertüchtigung von unebenem Belag • Austausch von Pollern (Einsatz von Pollern mit reflektierender Ummantelung zur besseren Erkennbarkeit) <p>Verortungen der Maßnahmen finden sich auf Karte F2 und F3 sowie in der Tabelle 13</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Detaillierte bauliche Prüfung zur Schließung der genannten Lücken im Fußwegenetz • Prüfung von punktuellen Ausbesserungen bei ohnehin anstehenden Bauarbeiten und/oder Ertüchtigungen 	

Wegweisung und Alltagswege		F6
<i>Zielsetzung</i>	Ein durchgängiges Wegweisungs- und Beschilderungssystem hilft dabei, Ortsfremde entlang gut ausgebauter und attraktiver Wege zu lenken.	
<i>Beschreibung</i>	<p>In der Bestandsanalyse wurden Wegebeziehungen identifiziert, die den Alltag verschiedener Gruppen abbilden. Die Einkaufsrouten, die Freizeitroute und die Schulroute verknüpfen die wichtigsten Quellen und Ziele im Kernbereich der Stadt. Viele der unter den in F1 bis F5 genannten Maßnahmen lassen sich entlang der drei Routen verorten. In Neuenburg am Rhein sind nur wenige Ziele punktuell beschildert (Bahnhof und Rhein).</p> <p>Vorgeschlagen wird ein kombiniertes Wegweisungssystem aus zielorientierten und routenorientierten Angaben. Die zielorientierte Wegweisung soll die Ziele des Alltags darstellen (Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten, Schul- und Ausbildungsstandorte), während das routenorientierte System vor allem die Freizeitziele aufgreift. Enthalten sein sollen mindestens folgende Angaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distanzen in Längen- und Zeitangaben • Hinweise zur Barrierefreiheit (zusätzlich etwaige Alternativrouten) <p>Sinnvoll sind Synergien aus und mit der Wegweisung der Radrouten (vgl. Tabelle 17) um ein möglichst einheitliches Beschilderungssystem zu etablieren. Zudem kann für Neuenburg am Rhein aufgrund vieler Besucher aus Frankreich eine zweisprachige Version in Frage kommen.</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von wichtigen Quellen und Zielen, die in die Wegweisung einbezogen werden müssen. Grundlage bilden die Quellen und Ziele entlang der in diesem Konzept erarbeiteten Routen • Festlegung von Standards und Entwicklung eines Corporate Designs für die Beschilderung 	

4.3 Radverkehr

Im Sinne des Leitbildes „Radverkehr als System“ sind neben einer sicheren, bedarfsgerechten und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceleistungen für die Förderung des Radverkehrs essenziell. Ein gutes Zusammenspiel von Maßnahmen aus allen drei Bereichen schöpfen die Potenziale des Radverkehrs in Neuenburg aus.

Die zentrale Zielsetzung der entwickelten Radverkehrsmaßnahmen ist das weitere Attraktivieren des Radverkehrs in Neuenburg. Dies gilt in besonderem Maße für alltägliche Wege. Die Stadt bereitet sich somit auf die steigende Anzahl an Radfahrern – auch mit Pedelecs – vor und trägt diese Entwicklung mit, um ihren Stellenwert als lebendige, attraktive, nachhaltige und gesunde Stadt für ihre Bürger weiter zu steigern.

Für den Radverkehr wurden Maßnahmen in 8 unterschiedlichen Maßnahmenpaketen entwickelt. Diese umfassen sowohl bauliche als auch organisatorische Maßnahmen. Folgende Maßnahmenpakete wurden entwickelt:

- R1 – Routenführung
- R2 – Führungsformen
- R3 – Wegweisung
- R4 – Erhaltung, Unterhaltung und Betrieb
- R5 – Hindernisse und Engstellen
- R6 – Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsbetrieb und Zweirichtungsbetrieb
- R7 – Radabstellanlagen
- R8 – Nicht-investiver Bereich

Die formulierten Maßnahmenpakete sowie Einzelmaßnahmen (vgl. Tabellenanhang) stellen Empfehlungen seitens der Gutachter dar und sind im Rahmen der weiteren Verwaltungs- und Politikarbeit näher zu prüfen sowie zu konkretisieren.

Im Folgenden sind die Maßnahmenpakete in Steckbriefform dargestellt. Die Einzelmaßnahmen sind dem ausführlichen Tabellenanhang zu entnehmen.

Routenführung		R1
<i>Zielsetzung</i>	Ein durchgängig gut zu befahrendes Radverkehrsnetz	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Bestandsaufnahme und das Beteiligungsverfahren haben gezeigt, dass die Radverkehrsplanung in Neuenburg bereits heute auf ein gutes Netz an Wegen zurückgreifen kann – ein umfangreicher Radwegbau ist nicht notwendig. Infrastrukturelle Netzlücken, zwischen den Ortsteilen von Neuenburg sind nicht zu erkennen. Verbesserungspotenzial besteht allerdings bei den Anbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden (z. B. entlang der K4941 von Grißheim nach Heitersheim, zwischen Steinenstadt und dem Bahnhof Schliengen).</p> <p>Nicht nur infrastrukturell Lücken des Netzes sind von Bedeutung. Auch fehlende verkehrsrechtliche Freigaben für Radfahrer schaffen Netzlücken. Dies kann z. B. Netzabschnitte, welche auf Wirtschaftswegen¹³ führen, betreffen. In Neuenburg sind solche fehlenden verkehrsrechtlichen Freigaben jedoch die Ausnahme. Einbahnstraßen die für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht frei sind, existieren auf dem definierten Radverkehrsnetz nicht. Allerdings wurde die Römerstraße, als für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße registriert und sollte auf Öffnung geprüft werden.</p> <p>Darüber hinaus ist auch die Kommunikation der Durchlässigkeit von Netzabschnitten ein wichtiger Aspekt. Gekennzeichnete Sackgassen zeigen eine Durchlässigkeit für Radfahrer und Fußgänger häufig nicht an. Dies sollte ebenfalls außerhalb des definierten Radverkehrsnetzes berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 15: R1 Routenführung 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Schließung vorhandener infrastruktureller Netzlücken; Priorisierung einzelner Abschnitte anhand der Netzkategorie und dem Koordinationsaufwand mit anderen Planungsträgern (z. B. Nachbarkommunen) • Verkehrsrechtliche Freigabe von Radverkehr auf Wirtschaftswegen prüfen • Prüfung der Einbahnstraßen auf „für den Radverkehr in Gegenrichtung“ frei im gesamten Stadtgebiet • Verdeutlichung der bestehenden Durchlässigkeit von Sackgassen im gesamten Stadtgebiet 	

Abbildung 21: Beispielbild: Durchlässigkeit einer Sackgasse



Quelle: eigenes Bild

13 „Grundsätzlich dürfen Radfahrer land- und forstwirtschaftliche Wege nutzen (Betretungsrecht).“ (FGSV 2002: 15)

Führungsformen		R2
<i>Zielsetzung</i>	Sichere Führungsformen im Radverkehrsnetz	
<i>Beschreibung</i>	<p>In weiten Bereichen von Neuenburg – abseits der Hauptverkehrsstraßen – herrscht bereits Tempo 30 (Zone), was eine gute Voraussetzung für das Radfahren auf der Fahrbahn ist und zusätzliche Angebote entbehrlich macht. Einen genaueren Fokus benötigten hingegen die Hauptverkehrsstraßen. Hier findet der Radverkehr in Neuenburg ohne zusätzliche Angebote statt. Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen sind in Neuenburg nicht zu finden. Bisherige Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen auf den Hauptverkehrsstraßen finden bisher lediglich durch streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen statt.</p> <p>Die Installation einer „höherwertigen“ Radinfrastruktur, z. B. Radfahr- statt Schutzstreifen, Schutzstreifen statt Führung im Mischverkehr, ist je nach Ausgangssituation denkbar, aber auch vom zur Verfügung stehenden Straßenraum abhängig. Weiterhin ist eine möglichst einheitliche Führungsform entlang eines Straßenabschnitts anzustreben, d. h. ein steter Wechsel der Führungsform ist, wenn möglich, zu vermeiden. Die Aufbringung von großen Fahrrad-Piktogrammen bzw. Sharrows (am rechten Fahrbahnrand) kann insbesondere dann erfolgen, wenn der Bau einer Radverkehrsanlage aus Platzgründen nicht möglich ist oder ein Umbau zulasten des Fußverkehrs gehen würde¹⁴. Vor dem Hintergrund dieser Hinweise zur Zuordnung geeigneter Führungsformen ergeben sich erste Einschätzungen und Maßnahmen für die untersuchten Netzabschnitte. Dabei ist festzuhalten, dass vorherrschenden Verkehrsbelastungen den Gutachtern nicht in ausreichender Form vorliegen und es sich bei den Belastungsbereichen der ERA nicht um scharfe Grenzen handeln kann. Detailliertere Prüfungen sind demnach notwendig.</p> <p>Die gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr unter dem Zeichen 239 mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ (Benutzungsrecht) ist nur in Ausnahmefällen vertretbar, da auch der Radverkehr die Fußgänger im Seitenraum verunsichert und es zu Nutzungskonflikten kommen kann.</p> <p>Einzelne Netzabschnitte konnten während der Befahrung nicht zweifelsfrei erfasst werden und sind daher als unklare Wege zu deklarieren. Um unabsichtliches Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer zu vermeiden oder auf mögliche Konflikte vorbereitet zu sein, bedarf es einer eindeutigen und sichtbaren Regelung (typisch: Gem. Geh- und Radweg oder Wirtschaftsweg). Aber auch für die Gemeinde sind klare Verhältnisse Grundlage für weiteres Handeln. So herrscht die uneingeschränkte Verkehrssicherungspflicht auf gem. Geh- und Radwegen, wie auf allen anderen öffentlichen Straßen und Wegen, wohingegen auf Wirtschaftswegen andere Rahmenbedingungen in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht herrschen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 16: R2 Führungsformen 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unklare Wege prüfen und Rahmenbedingungen klären/ vor Ort kommunizieren (Beschilderung) • „Radfahrer frei“ auf ein Minimum reduzieren und nur in Ausnahmefällen nutzen • Führungsformen auf der Fahrbahn aufwerten; Verkehrsbelastungen erfassen/ abschätzen; Priorisierung einzelnen Abschnitte anhand der Netzkategorie und Informationen aus dem Kapitel 2.5 	

Abbildung 22: Beispielbild: Sharrows am Fahrbahnrand



Quelle: eigenes Bild

14 Aktuell läuft ein Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf das Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“, welches vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wird.

Wegweisung		R3
<i>Zielsetzung</i>	Ein klar und einfach kommuniziertes Radverkehrsnetz für Alltag und Freizeit	
<i>Beschreibung</i>	<p>Im Rahmen der Bestandaufnahme des identifizierten Radverkehrsnetzes wurde die vorhandene Wegweisung stichprobenartig geprüft. Dabei ist grundsätzlich festzuhalten, dass die vorhandene Wegweisung des Radverkehrs gemäß dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung der FGSV und den landesspezifischen Regelungen entspricht. Hierbei sind vor allem die einheitliche Verwendung von Farben und Formen sowie die Verwendung Pfeil- und Zwischenwegweisern zu nennen, sowie die Wegweisung des RadNETZ BW, welche durch Piktogramme auf dem Fahrbahnbelag gekennzeichnet ist.</p> <p style="text-align: right;">Abbildung 23: RadNETZ BW in Neuenburg</p>  <p style="text-align: right;"><i>Quelle: eigenes Bild</i></p> <p>In Verbindung mit dem Aspekt der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist auch die Wegweisung und Orientierung für den Radverkehr zu betrachten. „Radverkehrswegweisung macht Radverkehrsnetze sichtbar“ (VM BW 2016b: 38) und dient im Alltagsverkehr vor allem der Orientierung für Neuradfahrer, da sie die geeigneten Strecken darstellt. Für den Freizeitverkehr ist die Wegweisung neben der eigentlichen Orientierungshilfe auch ein wesentlicher Bestandteil der Vermarktung und Kommunikation des radtouristischen Produkts.</p> <p>Es können einzelne Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Wegweisung gegeben werden. So die detaillierte Prüfung der Hauptrouten des Alltagsnetzes und Kommunikation relevanter Alltagsziele und eine regelmäßige Streckenkontrollen bzw. Wartung der Wegweisung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 17: R3 Wegweisung 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation von relevanten Alltagszielen in der Wegweisung; Abgleich mit relevanten Quellen und Zielen aus Karte R1 • Erste Streckenkontrolle und Festlegung von Kontrollintervallen, in Absprache mit den relevanten Akteuren (NVBW, Landkreis) 	

Erhaltung, Unterhaltung und Betrieb		R4
<i>Zielsetzung</i>	Dauerhaft komfortable Fortbewegung auf dem Fahrrad	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Akzeptanz von Relationen hängt in hohem Maße von der Oberflächenbeschaffenheit und deren Zustand ab (vgl. FGSV 2010: 82). Daher kommt auch der Erhaltung, Unterhaltung und dem Betrieb eine große Bedeutung zu. Mit der Netzkonzeption können die dafür benötigten finanziellen Mittel gezielt eingesetzt werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass alle Maßnahmen zeitnahe umgesetzt werden. Deshalb wurden die einzelnen Streckenabschnitte bzgl. Ihrer Oberflächenbeschaffenheit und ihres Zustands bewertet. Gleichzeitig können weitere Kriterien, wie Längsneigung, Kurvigkeit, Abstimmungsbedarf mit Nachbarkommunen, u. a., Hinweise sein, die es bei einer weiter zu detaillierenden Priorisierung zu berücksichtigen gilt.</p> <p>Die Bewertung des Zustandes der Wegeoberfläche ist eine Momentaufnahme und kann sich in den kommenden Jahren ändern. Grundsätzlich ist eine regelmäßige Streckenkontrolle des definierten Radverkehrsnetzes notwendig. Aus der Karte R6 (vgl. Anhang) aus der Bestandaufnahme, können z. B. die nicht asphaltierten und gepflasterten Abschnitte entnommen werden. Ihnen kommt aufgrund ihrer Anfälligkeit für Schäden eine wichtige Bedeutung bei der regelmäßigen Kontrolle zu (ggf. engere Kontrollintervalle).</p> <p>Eine große Herausforderung besteht bei Reinigung und Winterdienst des Radverkehrsnetzes. Für den Alltagsverkehr ist eine ganzjährige Nutzung anzustreben. Dies wird aus Kosten- und Personalgründen sowie der Oberflächenbeschaffenheiten für einige Verbindungen nicht aber für das gesamte Radverkehrsnetz möglich sein. Die ERA empfiehlt daher die Definition eines Winternetzes, welches sich nach der Bedeutung einer Verbindung im Radverkehrsnetz richtet. Es wird also notwendig sein, einzelne Netzabschnitte zu priorisieren. Beispielhaft sind hier Netzabschnitte zum Kreisgymnasium oder Pendlerverbindungen nach Müllheim zu nennen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 18: R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb und Karte R6 und R7 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Start der Ertüchtigung einzelner Streckenabschnitte mit Abschnitten auf den Haupttrouten des Alltagsnetzes auf denen Schäden und Unebenheiten gehäuft auftreten • Definition eines Winternetzes/ von Wintertrouten 	

Abbildung 24: Beispielbild: Gem. Geh- und Radweg für den Wirtschaftsverkehr frei



Quelle: eigenes Bild

Hindernisse und Engstellen		R5
<i>Zielsetzung</i>	Ein Radverkehrsnetz ohne Barrieren	
<i>Beschreibung</i>	<p>Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller und Umlaufsperrern benötigen in der Regel die Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde bzw. bei der Kreuzung von Bahnanlagen, durch das Bahnunternehmen. Da es sich bei der Freihaltung des lichten Raumes um einen wichtigen Aspekt für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs handelt, sind auf die Einbauten nach Möglichkeit zu verzichten und bei Notwendigkeit bestmöglich zu sichern.</p> <p>Die dem Radverkehr zur Verfügung stehende Breite der Radverkehrsangebote ist ein wichtiger Aspekt in Bezug auf Komfort und Sicherheit des Radverkehrs. Vorhandene Radverkehrsangebote sind in Neuenburg jedoch die Ausnahme. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen konnten im Rahmen der Bestandsaufnahme nicht erfasst werden. Lediglich die baulich angelegten Radverkehrsanlagen finden im untersuchten Radverkehrsnetz Berücksichtigung und können hinsichtlich Breitenanforderungen einer Bewertung unterzogen werden. Hier wurden die Breitenstandards der ERA (vgl. Tabelle 2) angewandt. In den meisten Situationen werden die Breitenanforderungen der ERA erfüllt und auch Einbauten sind die Ausnahme auf dem definierten Radverkehrsnetz.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 19: R5 Hindernisse und Engstellen, Karte R4 und Karte R8 	<p>Abbildung 25: Ende des zu schmalen Radweges entlang der Gottlieb-Daimler-Straße.</p>  <p>Quelle: eigenes Bild</p>
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der Notwendigkeit von Einbauten auf dem definierten Radverkehrsnetz • Zur Verfügung stehende Breiten von Radinfrastruktur durch Reinigung der Wege und Grünschnitt sichern; im Einzelfall Ausbau 	

Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsbetrieb und Zweirichtungsbetrieb		R6
<i>Zielsetzung</i>	Verbesserung der Übergänge zwischen Führungsformen	
<i>Beschreibung</i>	<p>Ein wesentlicher Handlungsbedarf besteht in Neuenburg, wie in vielen Kommunen mit einer ähnlichen Stadtstruktur, insbesondere darin, den Übergang zwischen Richtungsbetrieb und Zweirichtungsbetrieb bzw. die Querung zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt zu verbessern. Anfang und Ende der Zweirichtungswege sollen, unter Berücksichtigung von aktuellen Verkehrsbelastungen und unter Berücksichtigung von zur Verfügung stehender Straßenraumquerschnitte stattfinden. Diese liegen den Gutachtern nicht immer in ausreichender Form vor (vgl. Führungsformen R2).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 20: R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr 	<p>Abbildung 26: Querungsstelle Dr.-Harter-Straße/ Bugginger Straße.</p>  <p>Quelle: eigenes Bild</p>
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Führungsformen auf der Fahrbahn aufwerten; Verkehrsbelastungen erfassen/ abschätzen; Priorisierung einzelnen Abschnitte anhand der Netzkategorie und Informationen aus dem Kapitel 2.5 	

Radabstellanlagen		R7
<i>Zielsetzung</i>	Nutzerfreundliche Radabstellanlagen	
<i>Beschreibung</i>	<p>Im Stadtgebiet ist die Qualität der Abstellanlagen uneinheitlich. In Neuenburg sollten je nach Standort verschiedene Kriterien erfüllt werden, um durch attraktive Stellplatzanlagen den Fahrradverkehr zu fördern. Folgende Punkte sind bei der Anlage zu beachten (Art und Ausstattung können von Ort zu Ort abweichen):</p> <p>Für die Anlage muss ein geeigneter Ort gefunden werden. Dafür muss sie in unmittelbarer Nähe zum Ziel liegen. Fahrradfahrer sind bei der Nutzung von Parkieranlagen umwegsensibel. Nur durch eine räumlich nahe Lage kann wild geparkten Fahrrädern entgegengewirkt werden. Der Ort sollte so gewählt werden, dass bei großer Akzeptanz die Anlage erweitert werden kann.</p> <p>Die Diebstahlsicherheit muss gewährt sein. An vielen Anlagen in Neuenburg besteht lediglich die Möglichkeit das Fahrrad am Vorderrad abzuschließen. Dabei sollte zumindest der Rahmenschluss möglich sein. Das Element, an das das Fahrrad fixiert werden soll, ist seinerseits fest im Boden oder einem Mauerwerk zu verankern, sodass ein Wegtragen auch im Gesamten nicht erfolgen kann. Auch zugangsbeschränkte Radabstellanlagen, wie Fahrradgaragen oder Fahrradboxen können zweckdienlich sein.</p> <p>Die Anlage sollte vandalismushemmend sein. Ein weiterer Grund für den Verzicht von Vorderradklemmen. Häufig kann beobachtet werden, wie das Fahrrad unsicher abgeschlossen wird (siehe Diebstahlsicherheit), oder das eingeklemmte Vorderrad wird durch Umtreten verbogen. Empfehlenswert ist hier die Installation von Bügeln, die es erlauben das Fahrrad anzulehnen. Auch der Standort und die Beleuchtung trägt dazu bei, wie anfällig die Abstellanlage für Vandalismus ist.</p> <p>Der Witterungsschutz ist bei der überwiegenden Mehrheit der Anlagen in Neuenburg unzureichend. Wünschenswert ist, diesen insbesondere bei längerer Parkdauer zu berücksichtigen.</p> <p>An Stationen mit hohem Radverkehrsaufkommen ist das Bereitstellen von zusätzlichen Angeboten zu empfehlen. Hier sind z. B. fest verbaute Werkzeuge, eine Luftpumpe und eventuell ein Automat mit Fahrradschläuchen zu nennen.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 21: R7 Radabstellanlagen </div> <div style="flex: 1;"> <p>Abbildung 27: Beispielbild: Reparatursäule mit Werkzeug.</p>  <p><i>Quelle: eigene Bilder</i></p> </div> </div>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Verbesserungen an Radabstellanlagen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen und längerer Parkdauer 	

Nicht-investiver Bereich		R8
<i>Zielsetzung</i>	Intensivierung in „weiche Maßnahmen“ der Radverkehrsförderung	
<i>Beschreibung</i>	<p>Sogenannte nicht-investive Maßnahmen werden auch „Soft Policies“ oder „weiche Maßnahmen“ genannt. Diese unterstützen oder ermöglichen erst die einfache und komfortable Nutzung. Der Kfz-Verkehr wird heute von der breiten Masse genutzt, weil ein reichhaltiges Angebot an Zusatz- und Hilfsangeboten besteht. Ohne alle Angebote erwähnen zu wollen, sei unter anderem an das Tankstellennetz erinnert, das dazu beiträgt rund um die Uhr und sieben Tagen in der Woche betriebswichtige Gegenstände zum Thema Kraftfahrzeug erwerben zu können. Eine andere bekannte „Soft Policie“ ist die Pendlerpauschale.</p> <p>Für das Fahrrad kann auch auf eine solche, bereits bestehende Palette an erprobten Maßnahmen zurückgegriffen werden. Grob und zum Teil mit fließenden Übergängen können dabei die Maßnahmen in organisatorische und eher verkehrspolitische Maßnahmen unterteilt werden. „Soft Policies“ stehen dabei in Abhängigkeit einer guten Öffentlichkeitsarbeit. Teil der Öffentlichkeitsarbeit können zum Beispiel Bürgerbefragungen und Evaluationen sein, Informationsveranstaltungen, Pressemitteilungen oder die Bereitstellung von zielgruppenspezifischen Informationsbroschüren. Ebenso verschiedene Service-Angebote wie Werkzeugsäulen oder Haltegriffe an LSA-Masten.</p> <p>Ziel ist es geeignete Maßnahmen zu treffen, um das Mobilitätsverhalten der Anwohner, Arbeitgeber und -nehmer sowie Gästen in Neuenburg zugunsten des Fahrrads zu beeinflussen (vgl. <i>Meschik 2008: 25</i>). Im Bewusstsein aller Akteure (Politik, Schulen, Gewerbetreibende usw.) soll dazu der Radverkehr als feste Größe verankert werden um ein fahrradfreundliches Klima zu generieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vgl. Tabelle 22: R8 Nicht-investiver Bereich 	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung eines konkreten Ansprechpartners zur Nahmobilität und Schaffung entsprechender Ressourcen • Stadtverwaltung als „Vorbild“ – Diensträder ggf. Fahrradleasing • z. B. Teilnahmen am Projekt „Stadtradeln“ oder anderen Aktionen/ Kampagnen zum Thema Radverkehr 	

Abbildung 28: Beispielbild: Haltegriff an einem LSA-Mast.



Quelle: eigenes Bild

4.4 Intermodale Schnittstellen

Die Multi- und Intermodalität, d. h. die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch die Verkehrsteilnehmer in einem bestimmten Zeitraum (Multimodalität) oder auch auf einer Wegekette (Intermodalität), wird durch die Verbreiterung des Verkehrsangebotes, z. B. durch Sharing-Modelle (CarSharing, Fahrradverleih etc.), bundesweit weiter an Bedeutung gewinnen. In Neuenburg am Rhein sind Schnittstellen, an denen verschiedene Angebote gebündelt angeboten werden oder angeboten werden können in ihrer Anzahl übersichtlicher als in größeren Städten. Dennoch bieten sich Potenziale, um multi- und intermodales Verhalten zu fördern und Mobilitätsoptionen anzubieten. Schnittstellen in Neuenburg am Rhein sind:

- der Bahnhof Neuenburg (Baden)
- die Bahnhöfe der Kommunen Schliengen, Müllheim (Baden), Buggingen und Heitersheim
- die Bushaltestellen im Stadtgebiet
- der „Parken+Mitfahren“-Platz an der B 378

Daraus lässt sich schließen, dass in diesem Handlungsfeld ebenfalls der öffentliche Personennahverkehr stark betrachtet wird. Bei Intermodale Schnittstellen geht es vor allem darum, Angebote zu verbinden. Welche konkreten Ausstattungsmerkmale ein Standort bzw. eine Schnittstelle hat, hängt von Zielgruppen, Einzugsbereichen und auch den verfügbaren Flächen vor Ort ab.

Das formulierte Maßnahmenpaket stellt Empfehlungen seitens der Gutachter dar und sind im Rahmen der weiteren Verwaltungs- und Politikarbeit näher zu prüfen sowie zu konkretisieren. Aufgrund sich in Teilen wiederholender Einzelmaßnahmen (z. B. in Bezug auf die Barrierefreiheit und Radabstellanlagen) wird auf einen Tabellenanhang verzichtet und lediglich ein Steckbrief dargestellt.

Aufwertung bestehender Schnittstellen		IS1
<i>Zielsetzung</i>	Die Bündelung von Bausteinen verschiedener Mobilitätsangebote und Ausstattungen an ÖPNV-Haltestellen lässt die Infrastruktur zu Schnittstellen werden	
<i>Beschreibung</i>	<p>An den einzelnen möglichen Schnittstellen sind immer die zu verknüpfenden Verkehrsmitteln (z.B. SPNV/ ÖPNV und Radverkehr), entsprechende Infrastrukturen (z.B. Radabstellanlagen¹⁵, Sitzgelegenheiten), mögliche Dienstleistungen (z.B. Toiletten, Gastronomie) und Informationen (z.B. Stadtpläne) zu berücksichtigen.</p> <p>In der Bestandsanalyse wurden die Intermodalen Schnittstellen mit dem SPNV/ ÖPNV in Bezug auf Sitzgelegenheiten (zum Warten), Witterungsschutz, Barrierefreiheit für geheingeschränkte Menschen sowie auf taktile Elemente geprüft und Nachholbedarf identifiziert der den Analysekarten IS1 und IS2 entnommen werden kann. Im Einzelfall sind Dienstleistungen und Informationsangebote (auch entsprechend der vorhandenen Flächenverfügbarkeit) zu integrieren. Hier bieten sich zentrale Haltestellen bzw. solche mit einer höheren Anzahl von Ein- und Aussteigern an.</p> <p>Die Schnittstelle am Parken+Mitfahren-Platz ist untergeordnet zu betrachten. Dennoch sollte darauf geachtet werden, dass eine Anbindung für den Radverkehr gegeben ist, Abstellanlagen für den Radverkehr gegeben sind und soziale Sicherheit durch ausreichend Beleuchtung sichergestellt ist.</p>	
<i>Erste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung anstehender Synergien mit dem Ausbau der Barrierefreiheit an Bushaltestellen • „Upgrade“ der Ausstattungsmerkmale am Bahnhof Neuenburg (vgl. Maßnahme R7f) 	



Quelle: eigenes Bild

¹⁵ Hier ist der „Leitfaden Bike+Ride: Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichen Verkehr und Fahrrad“ vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu berücksichtigen“ der im November 2019 veröffentlicht wurde.

4.5 Vertiefungen und weiterführende Planungshilfen

Im Folgenden sollen zu den oben dargestellten Maßnahmenpaketen einzelne vertieft betrachtet werden. Ziel ist es Planungshinweise und übertragbare Musterlösungen darzustellen um die weiteren Planungsschritte einzuleiten.

4.5.1 Anforderungen an Radabstellanlagen

In den folgenden drei Tabellen werden Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen aufgezeigt, Empfehlungen zu geeigneten Entfernungen zwischen Radabstellanlage und eigentlichem Ziel gegeben und über grobe Kosten informiert.

Tabelle 4: Vor- und Nachteile gängiger Typen von Radabstellanlagen

	Anlehnhalter/- bügel	Lenkerhalter	Vorderrad- halter	Aufhängun- gen	Transportable Halter
Kundensicht					
Guter Halt	++	--	--	+	+
Zugänglichkeit	+	o	-	o	o
Diebstahlschutz	++	-	--	+	o
Betriebsicht					
Betrieb	+	-	--	o	+
Installation	-	+	o	o	+
Stadtgestalt	+	-	o	--	o
++ sehr vorteilhaft, + vorteilhaft, o neutral, - nachteilhaft, -- sehr nachteilhaft					

Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2012: 15

Tabelle 5: Empfohlene Entfernung von Abstellanlagen in Abhängigkeit von der Parkdauer

Zweck	Empfohlene Entfernung
kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	10 m
längere Erledigung, mehrere Stunden	25 m
Tagesparken für z. B. Mitarbeiter, ÖPNV-Kunden	50 m
Tagesparken mit zusätzlichen Dienstleistungen, wie Fahrradstation, o- der -boxen (Witterungsschutz)	Ggf. auch über 50 m

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 6: Kosten je Fahrradstellplatz in Bezug auf die unterschiedlichen Ausgestaltungen

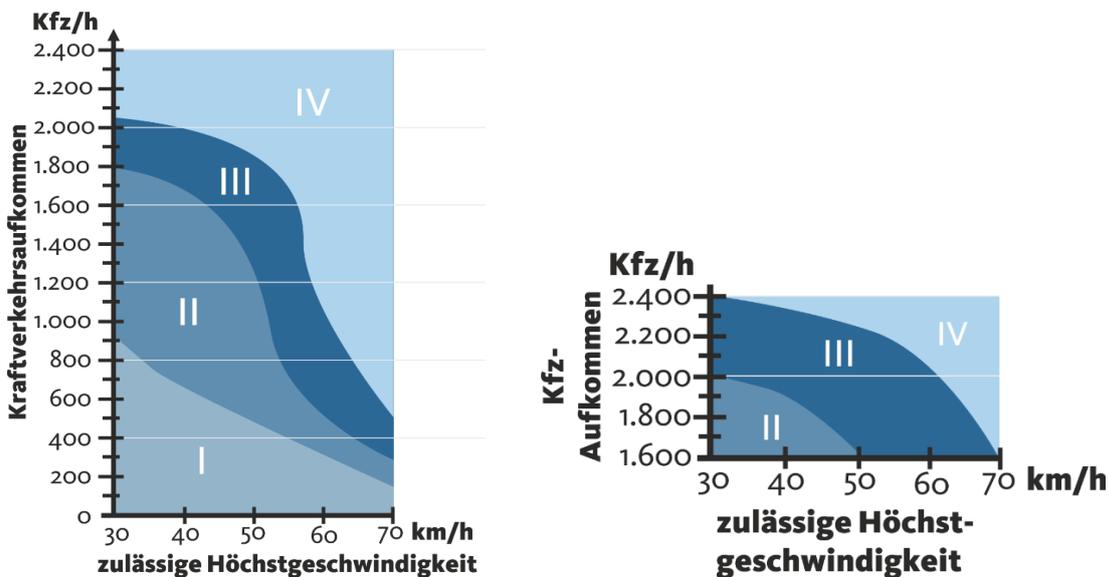
Form	Kosten je Stellplatz
Gesicherte Station (mit einem automatischen Zugangssystem)	1.000 €
Fahrrad-Boxen (inkl. Lademöglichkeiten)	600 €
Anlehnbügel	150 €

Quelle: eigene Darstellung

4.5.2 Vorauswahl der Führungsformen im Radverkehr

Die Kombination aus Kfz-Belastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Spurigkeit der Fahrbahn kann erste Anhaltspunkte für das Gefahrenpotenzial für Radfahrer auf einem Straßenabschnitt verdeutlichen. Die FGSV hat hierfür Belastungsbereiche definiert und spezifische Führungsformen empfohlen.

Abbildung 30: Abgrenzung der Belastungsbereiche nach ERA 2010¹⁶.



Quelle: eigene Darstellung nach FGSV 2010

Belastungsbereich I Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Benutzungspflichtige Radwege sind nicht zulässig.

Belastungsbereich II Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist nicht notwendig. Alternative Angebote (anderer Radweg, Gehweg „Radfahrer frei“) sind empfohlen.

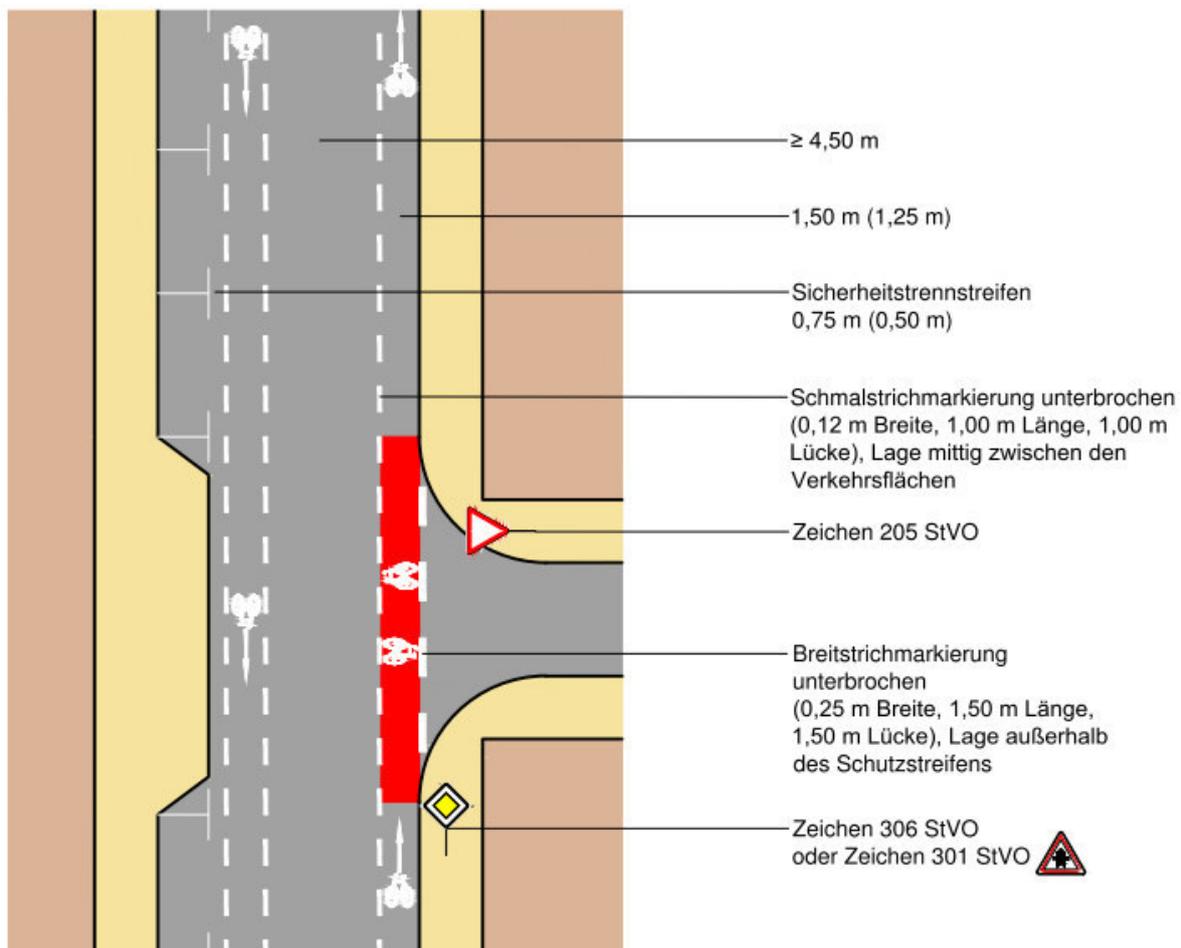
16 Lesehilfe: Bei einer Straße mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Führung des Radverkehrs auf der Straße im Mischverkehr (Belastungsbereich I) unproblematisch, solange die Belastung nicht über 700 Kfz/ Stunde liegt. Von einem benutzungspflichtigen Radweg ist somit abzusehen.

Belastungsbereich III Eine Trennung zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr ist notwendig. In günstigen Fällen (geringes Schwerverkehrsaufkommen, übersichtliche Linienführung) kann auch eine nicht benutzungs-pflichtige Führungsform in Frage kommen.

Belastungsbereich IV Rad- und motorisierter Verkehr sind durch benutzungspflichtige Radwege zu trennen.

Insbesondere aufgrund der unzureichenden Datengrundlage des Verkehrsaufkommens sollen die Belastungsbereiche¹⁷ eine Hilfestellung sein (z. B. Maßnahme R2.1m). Ein weiteres wichtiges Kriterium ist der zur Verfügung stehende Straßenquerschnitt. Eine gute Übersicht über die nötigen Breiten bei beidseitigen Schutzstreifen¹⁸ so wie Hinweise zu Anwendungsbereichen und weiteren Hinweisen zeigt das Musterblatt 3.2-1 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden Württemberg (vgl. VM BW 2017).

Abbildung 31: Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Quelle: Ausschnitt aus den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 3.2-1, Stand November 2017

¹⁷ Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen haben keine harte Trennlinie.

¹⁸ Eine Musterlösung für einseitige Schutzstreifen (ggf. Maßnahme R2.1a und R2.1d) finden sich im Musterblatt 3.2-7

4.5.3 Empfehlungen zum Fußverkehr und zur Barrierefreiheit

Die Grundsätze der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind rahmengebend für die Maßnahmenfelder des Nahmobilitätskonzept für Neuenburg am Rhein zur Förderung des Fußverkehrs. Sie basieren auf den Ansprüchen der Fußgänger und den allgemeinen Standards der Fußverkehrsplanung (z. B. die Regelwerke der FGSV wie die EFA und die RAST). Für die direkte, attraktive und sichere Gestaltung des Fußwegenetzes und der einzelnen Fußwege sind die Grundsätze der Fußverkehrsplanung bezogen auf das Fußwegenetz, Fußwegebreiten und Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten/-mitteln in Tabelle 7 zusammengefasst.

Abschnittsweise ist das Zufußgehen in Neuenburg am Rhein attraktiv, wobei weitere Optimierungspotenziale festzustellen sind (z. B. durch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, attraktivere Fußwege, bessere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstraßen etc.). Das Ziel besteht darin, die Rahmenbedingungen des Zufußgehens zu verbessern, den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu stabilisieren bzw. zu erhöhen.

In der Fußverkehrsplanung spielt darüber die ganzheitliche Betrachtung des Themas Barrierefreiheit eine wichtige Rolle, denn Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen (z.B. dauerhaft eingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrer oder sehbehinderte Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen, schweren Taschen o.ä.). Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

Tabelle 7: Anforderungen von Fußgängern

	Empfehlungen	Anmerkungen
Fußwegenetz	Maschenweite 100 bis 150 m beidseitige Gehwege Ausnahmen: außerorts oder an Straßen mit nur einseitiger Bebauung	
Breite eigenständig geführte Fußwege	≥ 2,50 m	≥ 3,00 m auf Hauptfußwegeachsen Ausnahme: ≥ 1,5 m auf Straßen mit geringer Fußgängerfrequenz, z. B. außerorts oder in Gewerbegebieten
zusätzliche Breitenanforderungen durch z. B. Aufenthalts- und Spielnutzungen an den Seitenraum – insb. für Geschäftsstraßen	Flächen für Kinderspiel ≥ 2 m Verweilflächen vor Schaufenstern ≥ 1,00 m Sitzgelegenheiten ≥ 1,00 m Geschäftsauslagen ≥ 1,50 m	
Breite von gem. Fuß- und Radwegen	≥ 2,50 m Bei mittleren und hohen Fuß- und Radverkehrsmengen Zusatzbreiten (bis 2,0 m oder mehr), zudem i. d. R. Erweiterung für seitliche Sicherheitspielräume	Einsatz möglichst nur außerorts, insb. in der Innenstadt Trennung des Fuß- und Radverkehrs nur dort, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung beider Verkehrsarten gering sowie schutzbedürftige Personen selten sind

	Empfehlungen	Anmerkungen
		möglichst nicht auf Gefällstrecken > 3 %
Mittelinseln und -streifen	Überquerungsanlage für Fußgänger: Breite = mind. 2,50m Anlage unter Berücksichtigung der Breitenanforderungen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern: Breite ≥ 2,50 m	Nur in Ausnahmefällen Unterschreitung der Breitenmaße (bspw. beengte Fahrbahn) punktuell Mittelinseln an Stellen mit ausgeprägtem Querungsbedarf oder sensiblen Einrichtungen Einsatz von Mittelstreifen an Hauptstraßen mit linearem Fußgängerquerungsbedarf oder dichte Abfolge von Mittelinseln Einsatz vorgezogener Seitenräume bei anliegenden Parkständen
Fußgängerüberwege	Einsatz im Nebenstraßennetz insb. an schutzbedürftigen Stellen (z. B. Kitas, Schulen) Einsatz an Kreisverkehren ist Stand der Technik	Einzelfallprüfung auf Grundlage VwV-StVO, R-FGÜ und RASt sowie dem Leitfaden zur Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden_Württemberg innerorts nur an zweistreifigen Straßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von max. 50km/h je nach örtlichen Verhältnissen Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen und/ oder Mittelinseln/ -streifen
Fußgänger-LSA	zyklische Beachtung der Fußgängerfreigabezeit in der Signalsteuerung Fußgänger-Wartezeit max. 40 Sek. bei vorhandenen Mittelinseln sollte Querung „in einem Zug“ ermöglicht werden	
Barrierefreie Gehwege	hindernisfreie, taktil und visuell abgegrenzte Gehwege und Übergänge	
Sitzgelegenheiten	50m bis max. 100m Abstand auf bedeutenden Fußwegeachsen	
Zielkonflikte zwischen dem der Fußverkehrs- und der Kfz-Verkehrsplanung	Priorisierung des Fußverkehrs in der Abwägung	

Quelle: eigene Darstellung

Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen können je nach verfügbarem Raum und Verkehrsbelastung als Mittelinsel, Fußgängerüberweg oder als eine Mittelinsel kombiniert mit einem Fußgängerüberweg (siehe Anhang I) angelegt werden. Auch Belagswechsel für die Fahrbahn sind zu empfehlen, da so die Aufmerksamkeit bei Autofahrern erhöht wird und diese teilweise freiwillig den Fußgängern

Vortritt lassen. Die Tiefe einer Mittelinsel sollte mindestens 2,50 m, die Breite 4,00 m betragen. Alle Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. RAS 06). Von besonderer Bedeutung sind in einem attraktiven Netz für Fußgänger sichere Querungsmöglichkeiten. Innerorts sind Fußgängerüberwege („Zebrasteifen“, kurz: FGÜ) neben durch Ampeln signalisierte Furten die sicherste und beliebteste Art der Querung, da hier die Fußgänger Vorrang vor dem fließenden Verkehr haben. Die Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen unterliegen vielen Anforderungen, allen voran die Anzahl der Kraftfahrzeuge und auch der querenden Fußgänger pro Stunde. In Baden-Württemberg wurde der Einsatz von FGÜs zuletzt gelockert¹⁹. Somit ist es Kommunen erleichtert worden, FGÜs zu platzieren. Der Einsatzbereich von FGÜS wurde gezielt dort erweitern, wo schutzbedürftige Personen und Personengruppen queren, auch wenn sie in der Anzahl weniger als 50 Personen pro Stunde sind. Dies zielt insbesondere auf Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch auf Verbindungen zu Freizeitzielen ab. Darüber hinaus werden durch die Neuerungen auch die Sichtbeziehungen, die Einhaltung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten sowie die lokale Beleuchtung in die Abwägung für einen FGÜ-Standort miteinbezogen. Tabelle 8 bietet einen Überblick über die Anwendungsmöglichkeiten von FGÜs in Baden-Württemberg.

Tabelle 8: Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs [Kfz/SP-HFG].

FG (h) / Kfz (h)	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
0-50		Fußgängerüberwege möglich bei Nutzung der Querungsstelle durch besonders schutzbedürftige Personen, bei Haltestellen sowie in Straßen ohne gesicherte Überquerungsmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung				
50-100		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z. B. eine Simulation an.
100-150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege empfohlen	Fußgängerüberwege empfohlen		
Über 150		Fußgängerüberwege möglich	Fußgängerüberwege bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z. B. eine Simulation an.			

Quelle: Eigene Darstellung nach Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg (vgl. VM BW 2019b).

¹⁹ Im Februar 2019 veröffentlichte das Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr den **Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg**. Dieser verbindliche Leitfaden ist gemeinsam mit den R-FGÜ 2001 anzuwenden und besagt, dass FGÜ auch in Tempo 30-Zonen bei Schutzbedürftigen und Haltestellen errichtet werden können. Zudem können FGÜ errichtet werden, wenn die Schutzbedürftigkeit zutrifft und die Stelle von unter 50 Fußgänger pro Stunde frequentiert ist. (vgl. VM BW 2019b)

Im Nebennetz sind neben Fußgängerüberwegen (siehe Anhang I für gesetzliche Grundlagen/Vorgaben für Fußgängerüberwege), vor allem vorgezogene Seitenräume zu empfehlen, um zwischen parkenden Autos hervortretende Fußgänger besser sichtbar zu machen, den Querungsweg zu verkürzen und Durchgänge zwischen parkenden Autos zu schaffen (insb. mit Blick auf Breitenanforderungen von z. B. Rollstuhlfahrern). Zudem können vorgezogene Seitenräume als Einengung zur Verkehrsberuhigung im Nebennetz beitragen. Vorgezogene Seitenräume sollten baulich angelegt sein (inkl. Bodenindikatoren für Blinde), da reine Schraffierungen von Autofahrern teilweise missachtet werden. (vgl. Abbildung 32)

Abbildung 32: Beispiele für unterstützende Querungsanlagen für den Fußverkehr: Mittelinsel mit Belagswechsel (links), vorgezogener Seitenraum (rechts)



Quelle: eigene Bilder

4.5.4 Hinweise zu Intermodalen Schnittstellen

Die meisten Schnittstellen entstehen in Neuenburg am Rhein durch Bushaltestellen. Mit Blick auf die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2022 und dem Ziel einer Erhöhung der Qualität im ÖPNV sowie der Schaffung von Barrierefreiheit rückt die Ertüchtigung aller Bushaltestellen in den Fokus. Orientierung bieten dabei diverse Musterlösungen von Bushaltestellen zur Barrierefreiheit. Häufig vergessen wird dabei die Verknüpfungsfunktion mit dem Radverkehr. Entsprechende Synergien bei anfallenden Tiefbaumaßnahmen sind zu berücksichtigen und in die Planungen zu integrieren (vgl. Abbildung 33).

Abbildung 33: Ausbau einer barrierefreien Bushaltestelle mit Anlehnhaltern



Quelle: eigenes Bild

4.6 Handlungskonzept

Es wird nicht möglich sein, jede einzelne Maßnahme kurzfristig umzusetzen. Dies ist nicht nur eine Frage der kommunalen Haushaltslage, sondern auch der personellen Planungskapazitäten der Verwaltung. Neben dem zeitlichen Aspekt werden zunächst auch die finanziellen Grundlagen für die Entwicklung der Maßnahmen geschaffen werden müssen. Eine erste wichtige Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen stellt die gutachterliche Empfehlung zur Priorisierung der Maßnahmen dar. Die Priorisierung dient der Darstellung eines möglichen Umsetzungsfahrplans, ohne jede Einzelmaßnahme aus dem Tabellenanhang zu listen. Für das Handlungskonzept besteht nachfolgende **Le-**
sehilfe.

Relevante Akteure:

Hiermit sind die Akteure gemeint, die eine Initiatorenrolle übernehmen können (und müssen). Vorrangig ist dies die Stadtverwaltung Neuenburg, jedoch gibt es in zahlreichen Maßnahmen Kooperations-, Planungs- und Entscheidungs-Notwendigkeiten mit höheren Institutionen (Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg) oder auch Schnittstellen mit den Nachbarkommunen.

Kostenintensität:

Für die Intensität der Kosten wurde folgende Abstufung gewählt:

€€€€ unter 50.000 €

€€€€ 50.000 € bis 100.000 €

€€€€ 100.000 € bis 500.000 €

€€€€ 500.000 € bis 1.000.000 €

€€€€ über 1.000.000 €

Hierbei ist zu beachten, dass Maßnahmen nur bis zu einem gewissen Grad monetär dargestellt und bewertet werden können. Viele Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr sind augenscheinlich hohem baulichem Aufwand verbunden, werden mitunter jedoch bei Um- oder Neubauten mit integriert, so dass vielerlei Faktoren im Nachgang in eine genaue Kostenkalkulation einfließen müssen. Dazu kommen beispielsweise Kosten für Planungsleistungen oder auch für Grundstücksankäufe, die hier nicht berücksichtigt wurden. Es ist vielmehr ein erster Fingerzeig für die Schaffung einer finanziellen Grundlage.

Realisierungszeitraum:

Für den Zeitraum der Realisierung wurden die Abstufungen kurzfristig, mittelfristig und langfristig vorgenommen:

kurzfristig: innerhalb von drei Jahren

mittelfristig: innerhalb von drei bis fünf Jahren

langfristig: innerhalb von fünf bis zehn Jahren

Der Zeitraum für kurzfristige Maßnahmen wurde mit dem Zeitpunkt der Landesgartenschau in Neuenburg am Rhein gleichgesetzt. Darüber hinaus wurden einzelne Maßnahmen als Daueraufgabe bezeichnet, da sie keiner direkten Zeitspanne zuordenbar sind beispielsweise parallel zu anderen Maßnahmen *mitzunehmen* sind.

Maßnahmencharakter:

Unter der Vielzahl an Maßnahmenpaketen und Maßnahmen, sind einige die hinsichtlich ihrer Wirkung oder Symbolkraft bedeutsam sind. So wurden für dieses Nahmobilitätskonzept die Kategorien **Schlüsselmaßnahme** und **Leuchtturm** verwendet. Schlüsselmaßnahmen sind vor allem die Maßnahmen, die in der Lage sind spürbare Qualitätssteigerungen zu bewirken. Im Gegensatz dazu sind andere Maßnahmen vor allem geeignet, kleiner (jedoch wichtige) Lücken zu schließen. Bei Leuchtturm-Maßnahmen geht es darum, nicht nur Lücken zu schließen oder die (Verkehrs-)Sicherheit zu erhöhen, sondern einen Beitrag dazu zu leisten, Bewohnern und Besuchern der Stadt darüberhinausgehende Qualitäten anzubieten.

4.6.1 Übersichtsplan zum Handlungskonzept

Fußverkehr					
Maßnahme(n)	Name der Maßnahme(n)	relevante Akteure	Kostenintensität	Realisierungszeitraum	Maßnahmencharakter
F1.1	(Wieder-)Belebung von Plätzen	Stadt Neuenburg	€€€€€	mittelfristig	Leuchtturm
F1.2	Errichtung und Pflege von Sitz- und Spielgelegenheiten	Stadt Neuenburg	€€€€€	mittelfristig	
F2.1	Neue Querungsbedarfe/Errichtung neuer Querungen	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	
F2.2	Sicherung vorhandener Querungen	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	Kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
F3.1/F3.2	Programm Barrierefreiheit/Gestaltungsleitfaden Barrierefreiheit	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
F3.3	Infrastrukturelle Anpassungen im Bestand	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	
F4.1	Schaffung neuer Fußgänger-Infrastruktur zum Schutz von Fußgängern	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	Schlüsselmaßnahme
F4.2	Sicheres Queren	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	Kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
F4.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	Stadt Neuenburg, Schulen	€€€€€	Daueraufgabe	

F5	Schaffung neuer Wegequalitäten	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	Daueraufgabe	
F6	Wegweisung und Alltagswege	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	
Radverkehr					
Maßnahme(n)	Name der Maßnahme(n)	relevante Akteure	Kostenintensität	Realisierungszeitraum	Maßnahmencharakter
R1.1	Infrastrukturelle Netzlücken	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	langfristig	Schlüsselmaßnahme (alle)
R1.2	Verkehrsrechtliche Freigabe	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
R1.3	Kommunikation der Durchlässigkeit	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
R2.1	Führung auf der Fahrbahn	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	Schlüsselmaßnahme (Schutzstreifen, Piktogramm-kette)
R2.2	Führung im Seitenraum	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
R2.3	unklare Wege	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
R3.1	Detaillierte Prüfung der Haupttrouten des Alltagsnetzes	Stadt Neuenburg	€€€€€	kurzfristig	
R3.2	Streckenkontrollen	Stadt Neuenburg	€€€€€	Daueraufgabe	
R4.1	Einzelne Streckenabschnitte	Stadt Neuenburg, Nachbarkommunen, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	langfristig	
R4.2	Streckenkontrollen	Stadt Neuenburg	€€€€€	Daueraufgabe	

R4.3	Reinigung und Winterdienst	Stadt Neuenburg, ggf. weitere Akteure (u. a. Nachbarkommunen)	nach Intensität	Daueraufgabe	Leuchtturm (Winterrouten)
R5	Hindernisse und Engstellen	Stadt Neuenburg, ggf. weitere Akteure	€€€€€	kurzfristig	
R6	Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr	Stadt Neuenburg, LK Breisgau-Hochschwarzwald, Regierungspräsidium Freiburg	€€€€€	mittelfristig	
R7	Radabstellanlagen	Stadt Neuenburg, (ggf. DB)	€€€€€	mittelfristig	Schlüsselmaßnahme (an großen Anlagen)
R8.1	Organisatorische Maßnahmen	Stadt Neuenburg	nach Intensität	Daueraufgabe	Leuchtturm ("Vorbild" der Verwaltung)
R8.2	Verkehrspolitische Maßnahmen	Stadt Neuenburg	nach Intensität	Daueraufgabe	
R8.3	Öffentlichkeitsarbeit	Stadt Neuenburg	nach Intensität	Daueraufgabe	
Intermodale Schnittstellen					
Maßnahme(n)	Name der Maßnahme(n)	relevante Akteure	Kostenintensität	Realisierungszeitraum	Maßnahmencharakter
IS1	Aufwertung bestehender Schnittstellen	Stadt Neuenburg am Rhein, Deutsche Bahn AG und Töchter, SWEG	€€€€€	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme (Barrierefreiheit)

4.6.2 Fördermöglichkeiten

Zur Umsetzung des Wunsches auf Landes- und Bundesebene den Anteil umweltschonender Verkehrsträger zu erhöhen wurden verschiedene Fördermöglichkeiten im Bereich Rad- und Fußverkehr aufgelegt, um die Kommunen bei dieser Aufgabe zu unterstützen.

In Baden-Württemberg regelt das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sowie die entsprechenden Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (VwV-LGVFG) die Förderung im Rad- und Fußverkehr. Alle Vorhaben müssen dabei dem aktuellen Stand der Technik entsprechen (ERA und EFA). Im Sinne des § 2 Nummer 1g) des LGVFG sind Anlagen für den Rad- und Fußverkehr dann förderfähig, wenn die Verkehrswichtigkeit dargelegt ist. Die Verkehrswichtigkeit von Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen ist durch eine Netzkonzeption in Rad- und/oder Fußverkehrskonzepten (Nahmobilitätskonzepten) nachzuweisen. Ansprechpartner ist das Regierungspräsidium Freiburg.

Darüber hinaus ist die Förderung von investiven Maßnahmen unter verschiedenen Voraussetzungen bspw. auch über eine Flurneuordnung, Klimaschutzprojekte (Maßnahmen, die eine klimaverträgliches Mobilitätsverhalten bewirken) oder Tourismusinfrastrukturprogramme denkbar und prinzipiell förderfähig.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans und entsprechendem Förderprogramm besteht die Möglichkeit, sich auch bei nicht-investiven Maßnahmen des Radverkehrs unterstützen zu lassen. Daneben existieren ebenso Möglichkeiten durch Arbeitshilfen und Aktionen von Vereinen und Verbänden zu profitieren. So zum Beispiel die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, die vom VCD initiiert sind und durch vielfältiges Informations- und Aktionsmaterial sowie gute Ideen unterstützt werden.

5 Ausblick

Das Nahmobilitätskonzept für Neuenburg am Rhein stellt eine gute Grundlage dar, um zwei wichtige Verkehrsträger der Nahmobilität und damit den Klimaschutz aktiv weiter zu fördern. Durch die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs können insbesondere kurze Autofahrten eingespart werden. Durch die Verbesserung der Radverkehrsverbindungen an die Nachbarkommunen können auch längere Strecken für das Radfahren an Attraktivität gewinnen – insbesondere auch vor dem Hintergrund der rasant steigenden Zahlen von Pedelecs im Verkehr.

Die Stadt Neuenburg am Rhein hat bereits begonnen, den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Ideen zur Landesgartenschau und anstehende Umgestaltungsmaßnahmen in der Mitte rund um die Schlüsselstraße belegen dies.

Zukünftig wird es darum gehen, den Fuß- und Radverkehr weiter als System zu fördern und in seiner Gesamtheit zu betrachten. Neben baulichen Maßnahmen spielen hier auch Maßnahmen, die der Schaffung einer neuen, nahmobilitätsfreundlichen Mobilitätskultur dienen, eine wichtige Rolle, so z. B. die anstehende Errichtung einer Mobilitätsstation am Rathaus. Auch hier wurden mithilfe der Beteiligung der Bevölkerung an diesem Konzept sowie an den Fußverkehrs-Check 2017 erste Schritte unternommen.

Mit dem vorliegenden Konzept kann in Neuenburg ein effektiver Weg hin zu einer nahmobilitätsfreundlichen Kommune bestritten werden. Hierzu werden für einige vorgeschlagene Maßnahmen auch ein gewisser politischer Mut, finanzielle Ausstattung und gezielte Arbeiten in der Verwaltung erforderlich sein, die sich jedoch auch auf die Wahrnehmung der Stadt Neuenburg sowohl von innen heraus als auch von außen heraus positiv auswirken kann.

6 Quellenverzeichnis

Dittrich-Wesbuer, Frehn, Thiemann-Linden 2010: Mehr Platz für Nahmobilität. in: Planerin 4.2010

Bertelsmann Stiftung 2018: auf der Internetseite: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht/neuenburg-am-rhein.pdf> ; Stand: Dezember 2018

BGB; Bürgerliches Gesetzbuch

BGBI; Bundesgesetzblatt 2016: Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung, Nr. 59, Bonn.

Breisgau-Hochschwarzwald; Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald 2012: auf der Internetseite https://www.breisgau-hochschwarzwald.de/pb/site/Breisgau-Hochschwarzwald/get/params_E1740271510/232503/2012.03_Berufspendler%20im%20Landkreis%20Breisgau-Hochschwarzwald.pdf ; Stand: Dezember 2018

BVerwG; Bundesverwaltungsgericht 2010: Urteil vom 18. November 2010, Az. 3 C 42.09

Celis-Morales, C.; Lyall, D. M.; Welsh, P; Anderson, J.; Steell, L.; Guo, Y.; Maldonado, R.; Mackay, D.F.; Pell, J.P.; Sattar, N.; Gill, J.M.R. 2017: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, In: British Medical Journal, Vol. 357, S. 1-7.

Davison, K. K.; Werder, J. L.; Lawson, C.T. 2008: Children's Active Commuting to School: Current Knowledge and Future Directions, In: Prev Chronic Dis, Vol. 5, S. 1- 11.

Difu; Deutsches Institut für Urbanistik 2012: Kommunikationskampagnen pro Rad, in: Forschung Radverkehr – Organisation O-4/2012, Berlin.

EFRE-Projekt, Projekt der Europäischen Union im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung: auf der Internetseite: www.2ufer3bruecken.eu ; Stand: September 2018

FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002a: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln.

FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2002b: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, Köln.

FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln.

FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln.

FGSV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2014: Hinweise zur Nahmobilität, Köln.

Forst BW; Landesbetrieb Forts Baden-Württemberg 2015: Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht, Stuttgart.

- GABI; Gemeinsames Amtsblatt 2016:** Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG), Az. 3-3894.0/1146
- Gertz 2010:** Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung. in: PLANERIN 4.2010
- Hamer, M.; Chida, Y. 2008:** Active commuting and cardiovascular risk: A meta-analytic review, In: Preventive Medicine Vol. 46, S. 9-13.
- Kagerbauer, Ackermann, Gertz, Loose, Nobis, Sommer 2018:** Definition zu „Multi- und Intermodalität“. in: Straßenverkehrstechnik 5.2018.
- Meschick, M. 2008:** Planungshandbuch Radverkehr, Springer Verlag, Wien (Österreich).
- Neuenburg; Zähringerstadt Neuenburg am Rhein 2013a:** Verkehrsentwicklungskonzept – Aktualisierung und Fortschreibung, Freiburg.
- Neuenburg; Zähringerstadt Neuenburg am Rhein 2013b:** Klimaschutzkonzept der Stadt Neuenburg am Rhein, Freiburg.
- Neuenburg; Zähringerstadt Neuenburg am Rhein 2018a:** auf der Internetseite: https://www.neuenburg.de/Lde/Startseite/wirtschaft+_bauen/Neuenburg+in+Zahlen.html ; Stand: Dezember 2018
- Neuenburg; Zähringerstadt Neuenburg am Rhein 2018b:** auf der Internetseite: https://www.neuenburg.de/Lde/Startseite/wirtschaft+_bauen/Unternehmen+am+Ort.html ; Stand: Dezember 2018
- Neumann, N.-U.; Frasch, K. 2007:** Die Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität für Gesundheit und Wohlbefinden, In: Deutsche Medizinische Wochenschrift, Vol. 132, S. 2387-2391.
- OLG Celle;** Oberlandesgericht Celle 2012: Urteil vom 12. Juli 2012, Az. 8 U 61/12
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2017:** Statistische Berichte Baden-Württemberg, auf der Internetseite: https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/BWHeft_heft_00029226;jsessionid=A48FB96223EACFOCBF52DB64AC347354, Stand: April 2019
- StVO; Straßenverkehrs-Ordnung**
- VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017:** Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg; auf der Internetseite: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/1604_25_Musterloesungen_RadNETZ.pdf; Stand:
- VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2018a:** auf der Internetseite: www.vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/parken-und-mitfahren/ Stand: September 2018
- VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2018b:** auf der Internetseite: www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/infrastruktur/landesradfernwege/ ; Stand: September 2018

VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019a: auf der Internetseite: <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/>; Stand: März 2019

VM BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2019b: Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg; auf der Internetseite: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren/Broschuere_Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_190215.pdf, Stand: Januar 2019

VwV-StVO; Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

ZIV; Zweirad-Industrie-Verband 2011: Pedelecs als Zukunftsmarkt. Präsentation von Siegfried Neuberger (ZIV) vom 29. März 2011 in der Zentrale der deutschen Bundesbank, Frankfurt am Main.

ZIV; Zweirad-Industrie-Verband 2013: E-Bikes weiterhin mit Rückenwind unterwegs, Pressemitteilung vom 20. März 2013, Bad Soden.

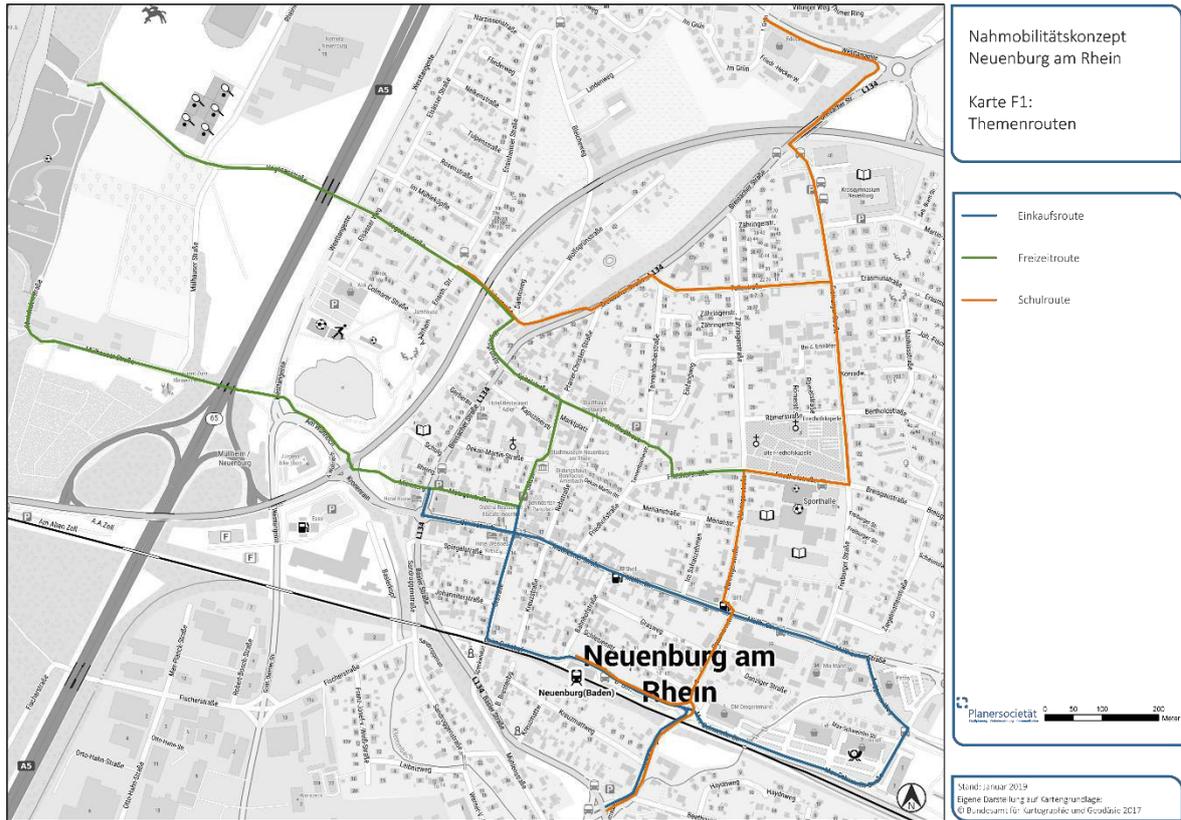
ZIV; Zweirad-Industrie-Verband 2016: Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen E-Bike-Markt 2015, Pressemitteilung vom 8. März 2016, Bad Soden.

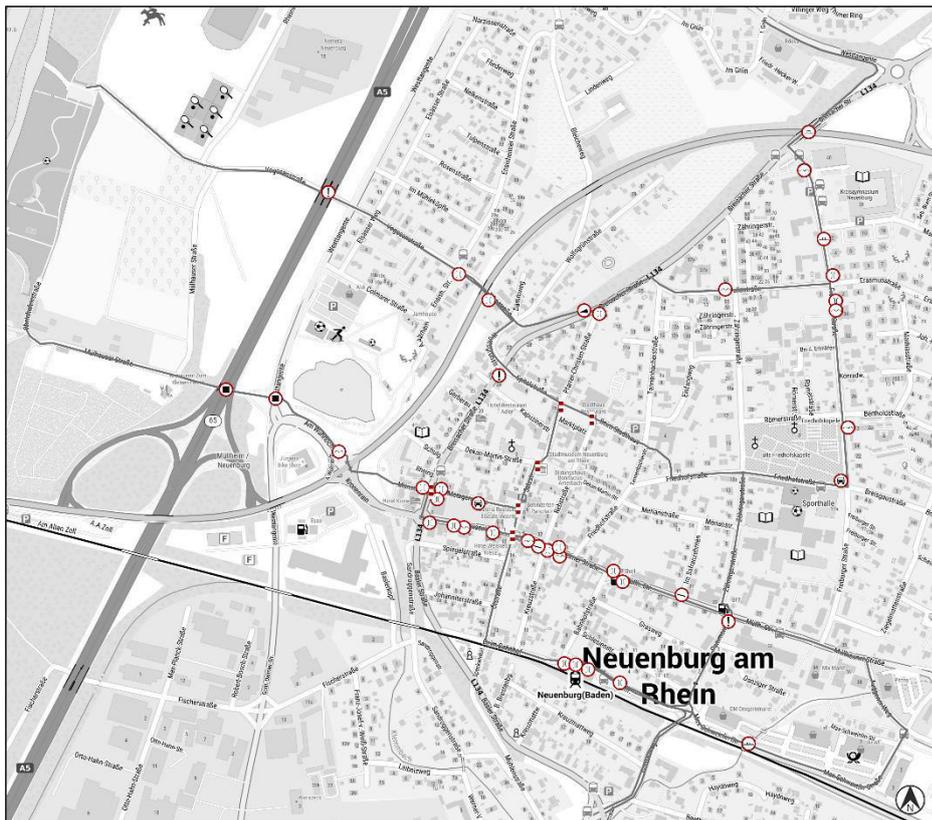
ZNM NRW; Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen 2015: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Köln.

7 Anhang

7.1 Kartenanhang

7.1.1 Karten zum Fußverkehr (F1-F5)

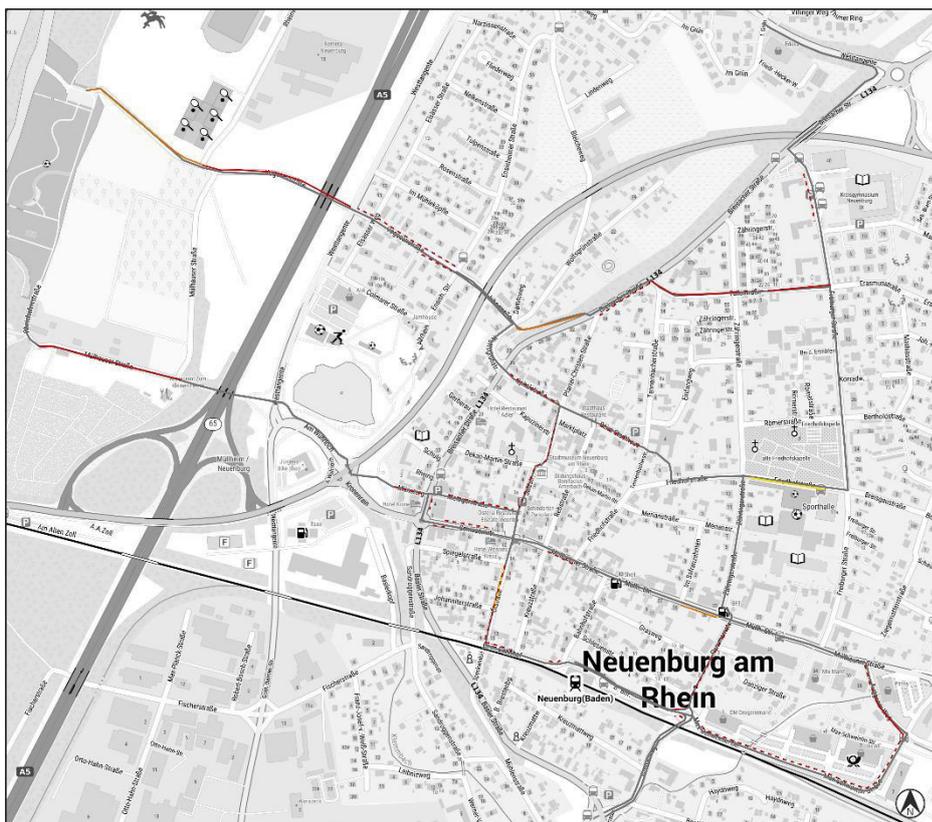




Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein
Karte F2:
Hindernisse

- Engstelle
 - unebener Belag/Schäden
 - starke Queruneigung
 - starke Längsneigung
 - Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
 - Gefahrenstelle
 - Angstrraum
 - Poller (unreflektiert)
 - Stolperfälle
 - betrachtetes Wegenetz
- Planersocietät 0 50 100 200 Meter

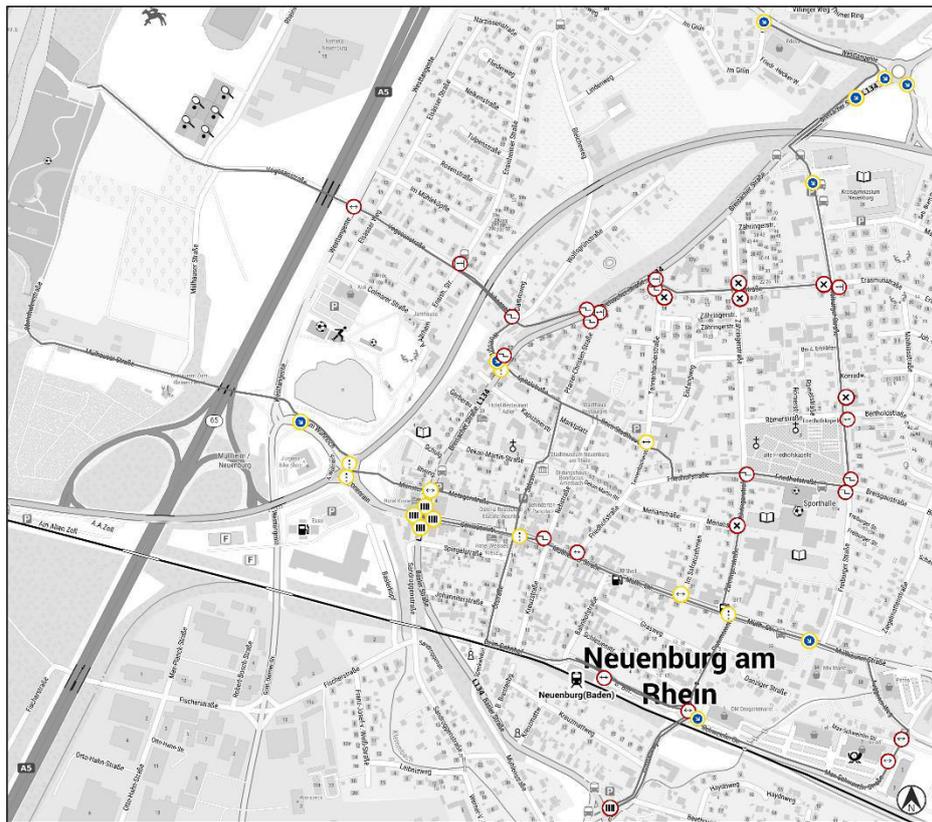
Stand: 28. März 2019
Eigene Bearbeitung auf Kartengrundlage
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein
Karte F3:
Hindernisse linienhaft

- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr
 - Straßenschäden
 - schmaler Gehweg
 - fehlender Gehweg
 - betrachtetes Wegenetz
- Planersocietät 0 50 100 200 Meter

Stand: 28. März 2019
Eigene Bearbeitung auf Kartengrundlage
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept Neuenburg am Rhein

Karte F4:
Querungen

- Mittelinsel teilweise barrierefrei
- Fußgängerüberweg teilweise barrierefrei
- Fußgängerüberweg mit Mängeln
- Lichtsignalanlage teilweise barrierefrei
- Querungsstelle/-hilfe teilweise barrierefrei
- fehlende Querungsstelle/-hilfe
- große Querungsdistanz
- gestörte Sichtbeziehung
- fehlende Bordsteinabsenkung
- betrachtetes Wegenetz

Planersocietät 0 50 100 200 Meter

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept Neuenburg am Rhein

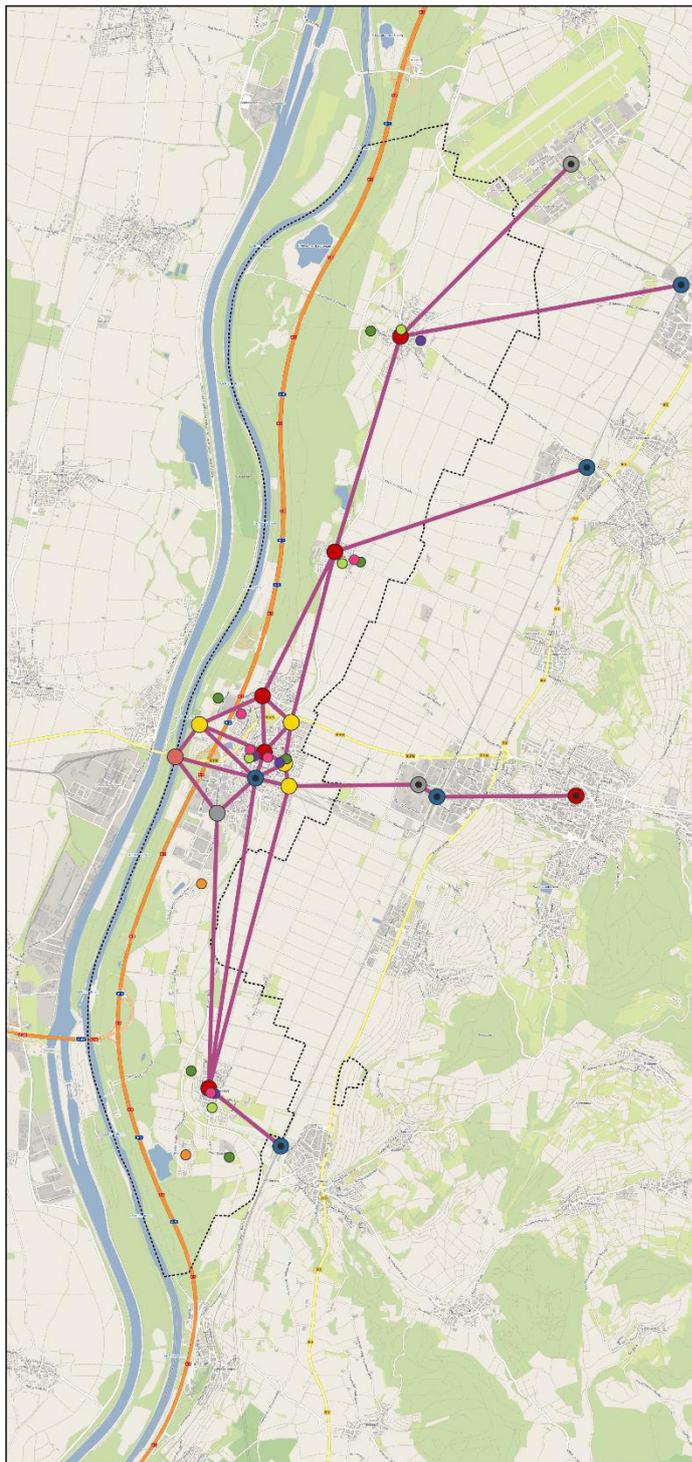
Karte F5:
Sitzmöglichkeiten

- Sitzgelegenheit (positiv)
- Sitzgelegenheit mit Mängeln
- betrachtetes Wegenetz

Planersocietät 0 50 100 200 Meter

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017

7.1.2 Karten zum Radverkehr (R1-R10)



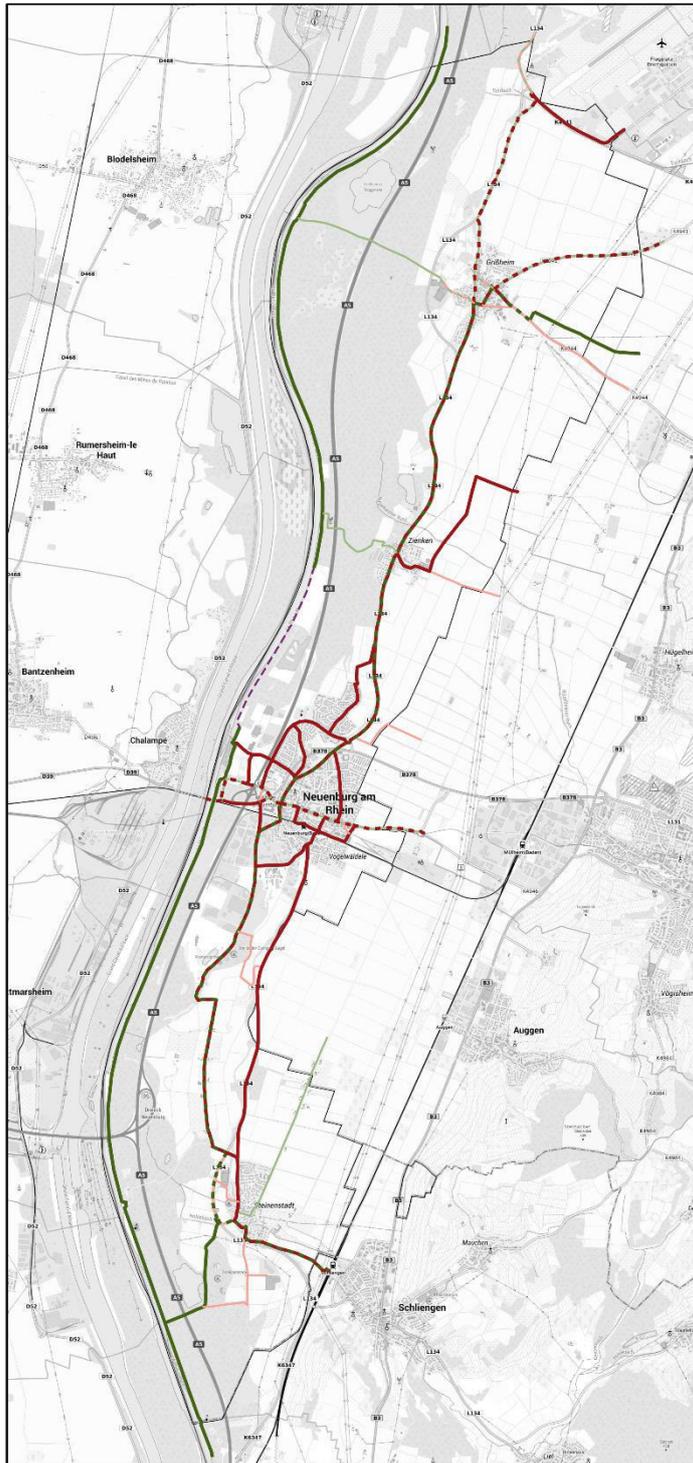
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R1:
Wunschliniennetz

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Siedlungsbereiche im Stadtgebiet
-  Besondere Siedlungsbereiche außerhalb des Stadtgebiets
-  Gewerbe- und Industriegebiete im Stadtgebiet
-  Besondere Gewerbe- und Industriegebiete außerhalb des Stadtgebiets
-  Bereiche mit besonderer Quell-/ Ziel-Bedeutung im Stadtgebiet
-  Besondere intermodale Schnittstellen innerhalb u. außerhalb des Stadtgebiets
-  verschiedene deutsch-französische Verbindungen
-  Verwaltungseinrichtungen
-  Grundschulen
-  Kindergärten
-  Sportplätze, Mehrzweckhallen, Badeeinrichtungen
-  Campingplätze
-  Wunschlinien

Planersocietät  

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende



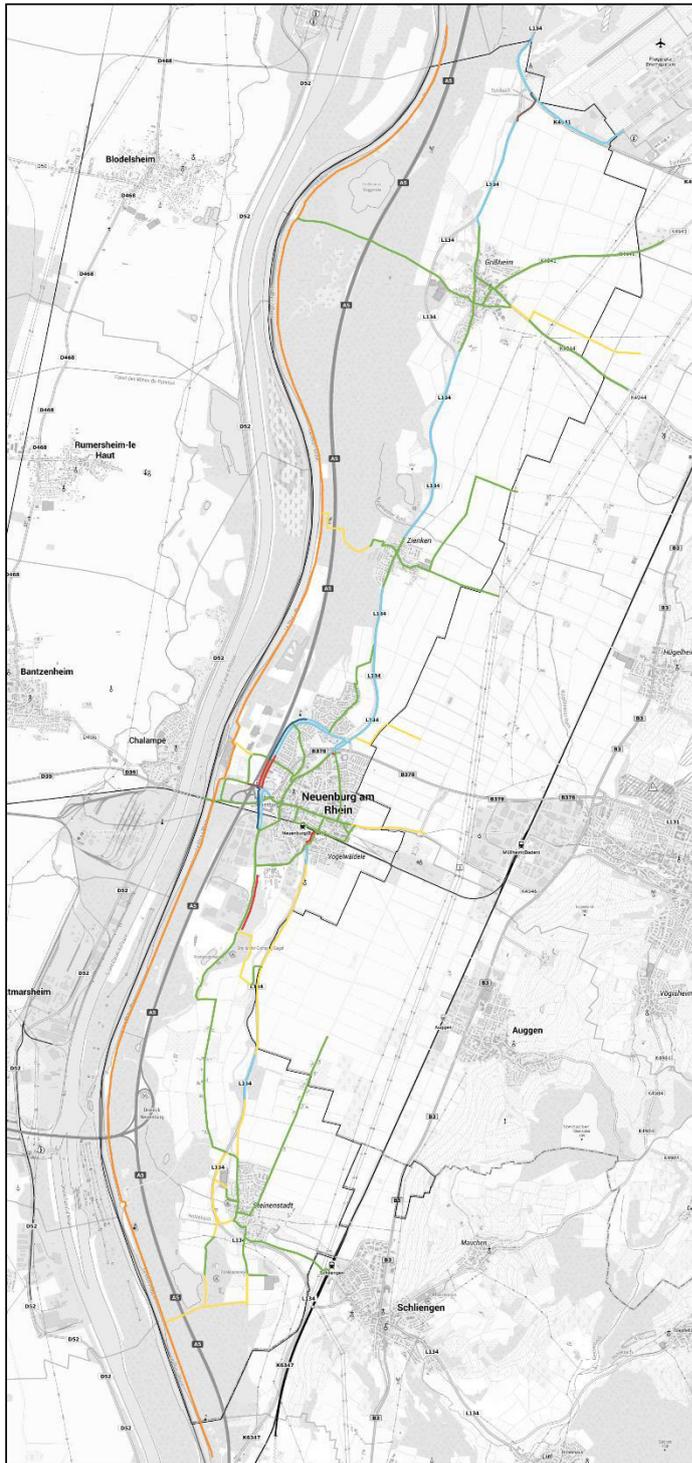
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R2:
Betrachtetes Wegenetz

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Alltag Hauptnetz
-  Alltag Nebennetz
-  Freizeit Hauptnetz
-  Freizeit Nebennetz
-  gesperrt (Stand: November 2018)

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R3:
Führungsform

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  baulich angelegter Radweg
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Mischverkehr
-  Wirtschaftsweg
-  Betriebsweg
-  anderer Radweg
-  Gehweg freigegeben

 0 500 1.000 2.000 Meter 

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



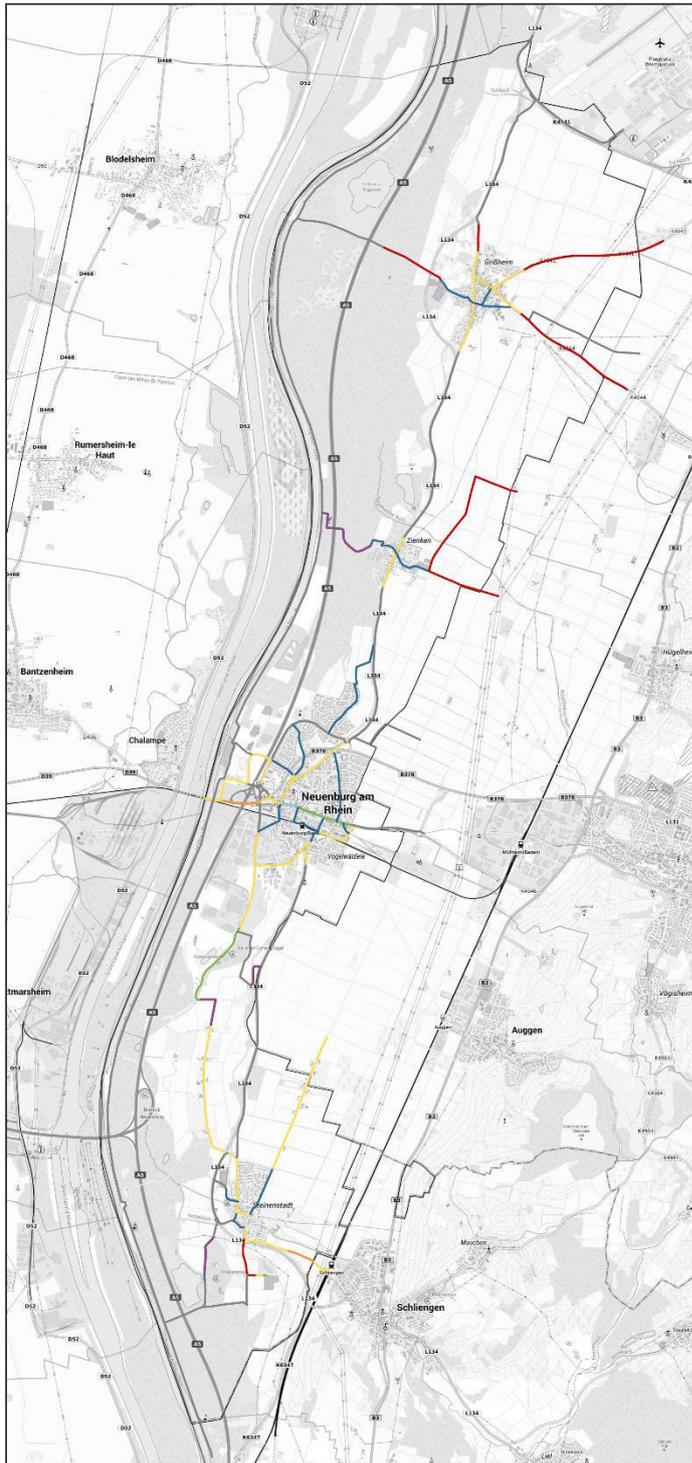
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R4:
ERA Standards

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Richtbreite erfüllt
-  Mindestbreite erfüllt
-  Richt- und Mindestbreite nicht erfüllt
-  kein benutzungspflichtiger Radweg

Planersocietät
0 500 1.000 2.000 Meter

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

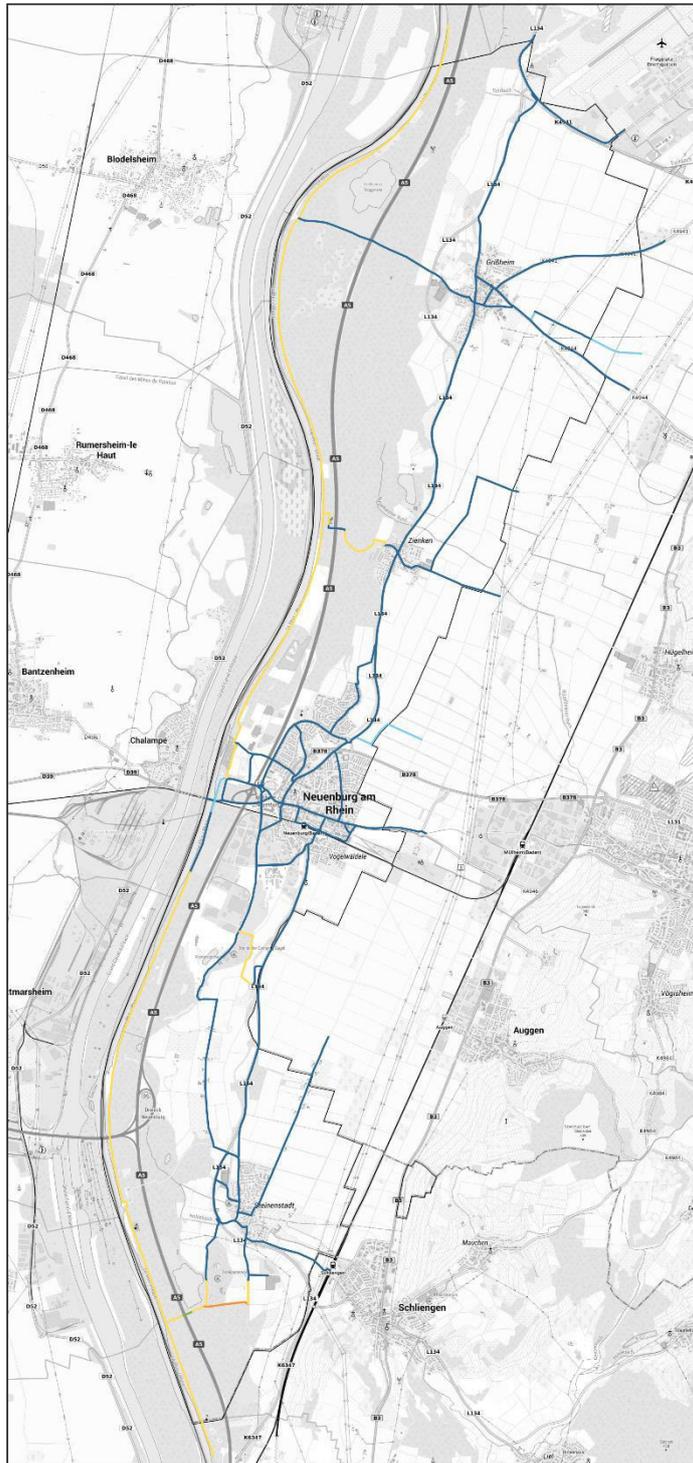
Karte R5:
Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs

- Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
- keine/kaum Kfz-Verkehr zu erwarten
- Zone 20
- Zone 30
- Tempo 30
- Tempo 40/50
- Tempo 60/70
- Tempo 100
- unklar

Planersocietät
Kommunale Verkehrsplanung

0 500 1.000 2.000 Meter

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R6:
Belagsart

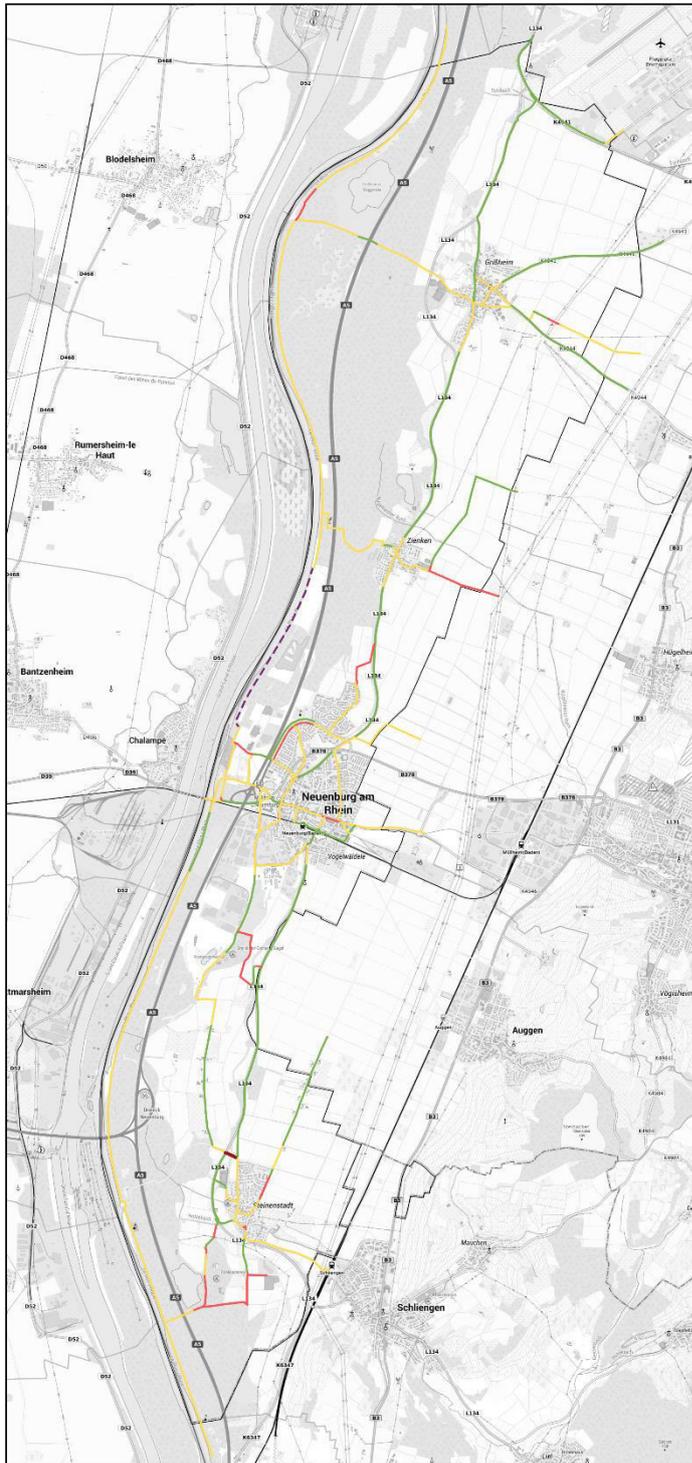
-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Asphalt
-  Betonplatten
-  Pflaster
-  Split
-  Erde/Gras

Planersocietät
Beratung Verkehrsplanung Kommunikation

0 500 1.000 2.000 Meter



Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



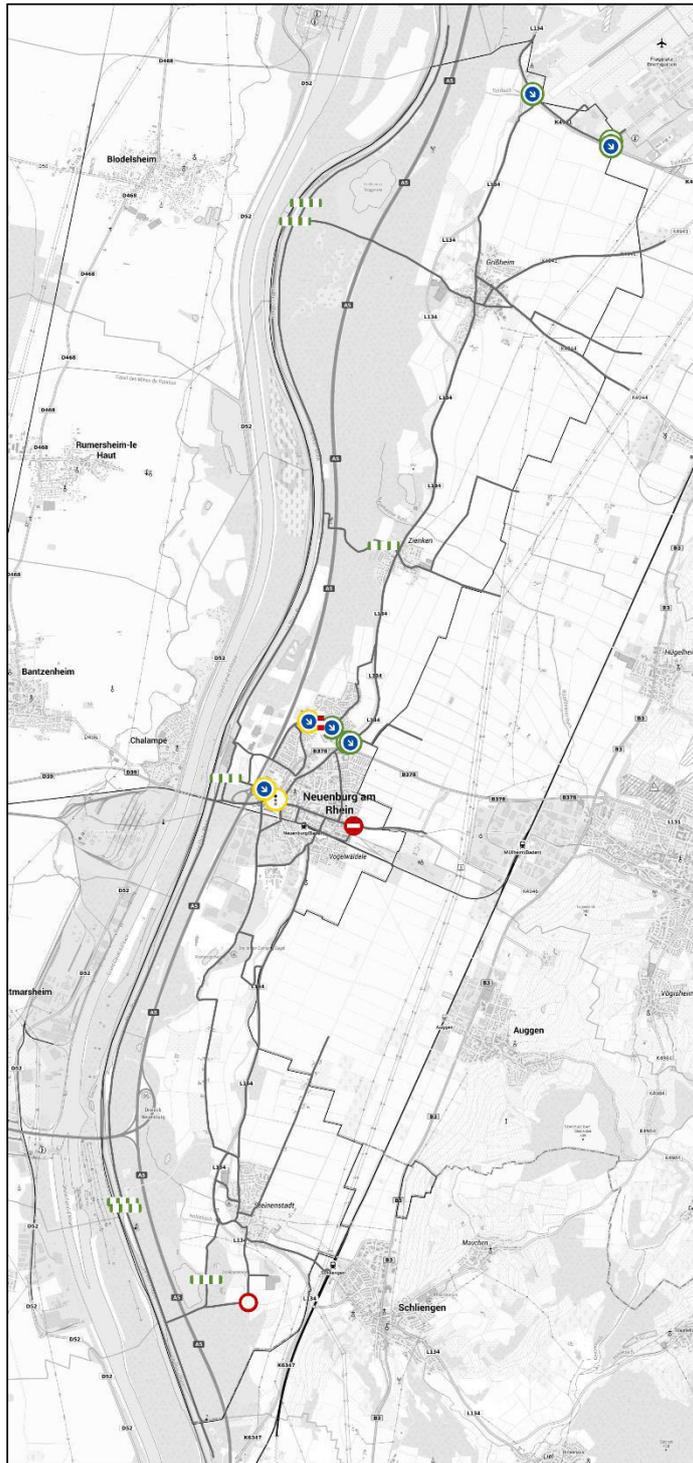
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R7:
Belagsschäden

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  keine Schäden
-  geringfügige Schäden
-  gehäufte Schäden
-  gesperrt (Stand: November 2018)
-  nicht befahren

 0 500 1.000 2.000 Meter 

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R8:
Querungen und Hindernisse

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Mittelinsel (positiv)
-  Mittelinsel (mangelhaft)
-  Lichtsignalanlage (mangelhaft)
-  Poller (einschränkend)
-  Schranke (offen)
-  Durchfahrt verboten
-  Netzlücke

Planersocietät
Beratung Verkehrsplanung Kommunikation

0 500 1.000 2.000 Meter



Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte R9:
Bewertung der Radabstellanlagen

 Stadtgebiet Neuenburg am Rhein

 Anzahl (oben links)
 Witterungsschutz (oben rechts)
 Rahmenhalterung (unten links)
 Zubehör (unten rechts)

 (ausreichend) vorhanden

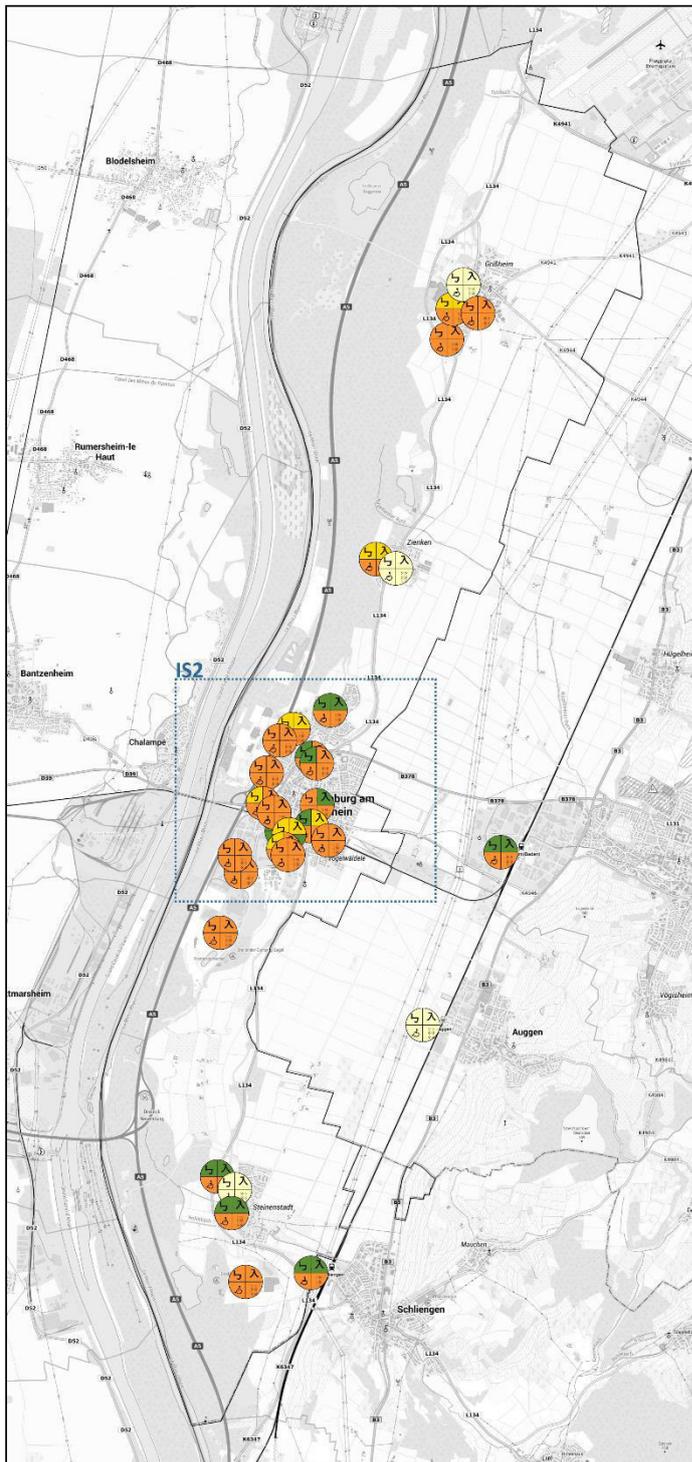
 nicht vorhanden





Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017

7.1.3 Karten zu Intermodalen Schnittstellen (IS1-IS2)



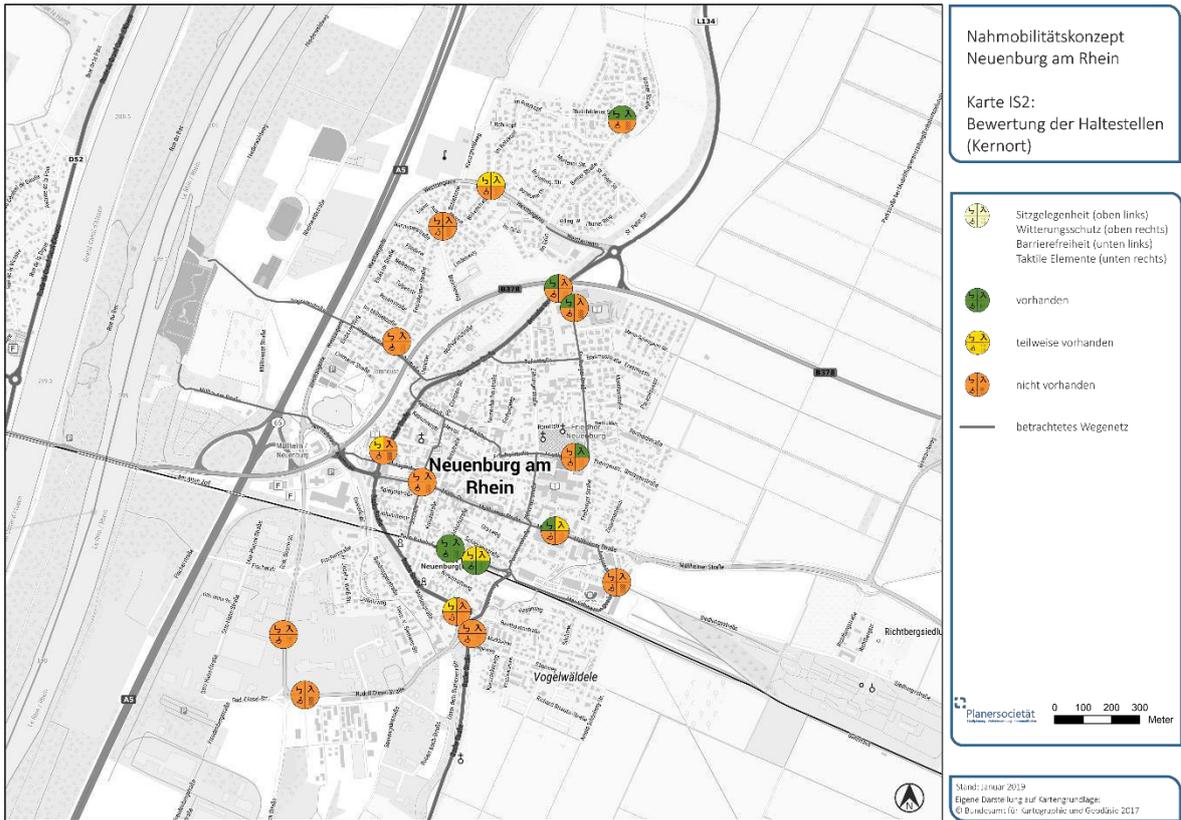
Nahmobilitätskonzept
Neuenburg am Rhein

Karte IS1:
Bewertung der Haltestellen

-  Stadtgebiet Neuenburg am Rhein
-  Sitzgelegenheit (oben links)
Witterungsschutz (oben rechts)
Barrierefreiheit (unten links)
Taktile Elemente (unten rechts)
-  vorhanden
-  teilweise vorhanden
-  nicht vorhanden

Planersocietät  

Stand: Januar 2019
Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017



7.2 Tabellenanhang

Fußverkehr und Barrierefreiheit

- Tabelle 9: F1 Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Tabelle 10: F2 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
- Tabelle 11: F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Tabelle 12: F4 Sicherstellung der Verkehrssicherheit
- Tabelle 13: F5 Schaffung neuer Wegequalitäten
- Tabelle 14: F6 Wegweisung und Alltagswege

Radverkehr

- Tabelle 15: R1 Routenführung
- Tabelle 16: R2 Führungsformen
- Tabelle 17: R3 Wegweisung
- Tabelle 18: R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb
- Tabelle 19: R5 Hindernisse und Engstellen
- Tabelle 20: R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr
- Tabelle 21: R7 Radabstellanlagen
- Tabelle 22: R8 Nicht-investiver Bereich

Tabelle 9: F1 Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

F1 Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt	
F1.1 (Wieder-)Belebung von Plätzen	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
In Neuenburg am Rhein gibt es neben dem Rathausplatz mehrere Plätze, die potenziell durch (Wieder-)Belebung und Gestaltung attraktiviert werden können.	Bei der Qualifizierung oder Wiederbelebung von Plätzen ist es wichtig, einen Mix sowie Variationen aus verschiedenen Platzarten und Platzsituationen herzustellen: <ul style="list-style-type: none"> • Verweilmöglichkeiten ohne Verzehr- oder Konsumzwang • Plätze mit und ohne Spielangebote, mit und ohne Gastronomie-Angebote • ein Angebot sowohl von sonnigen als auch verschatteten Plätzen, die bewusst der Ruhe dienen Potenziale in der Innenstadt bieten der Konstantin-Schäfer-Platz sowie die platzartige Fläche an der Ecke Bahnhofstraße/Schlesienstraße . Letztgenannter Stelle ist bislang nicht namentlich als Platz gekennzeichnet. Eine Benennung würde die Wahrnehmung des Platzes bestärken. mittelfristig
F1.2 Errichtung und Pflege von Sitz- und Spielgelegenheiten (Programmatischer Ansatz)	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
F1.2 Gesamtes Stadtgebiet	Es gilt dabei, als programmatischer Ansatz durch punktuelle Platzierungen das allgemeine Netz an Sitz- und Spielmöglichkeiten zu erweitern und gleichzeitig vorhandene Sitzgelegenheiten qualitativ aufzuwerten oder auszutauschen (Mängel sind hierbei Platzierungen auf Schräglagen oder fehlende/zerstörte Rückenlehnen und generelle Möglichkeiten zum Anlehnen). Erster Anwendungsbereich können neben den Platzsituationen (F1.1) die Fußrouten (siehe Karte F1) sein.
F1.2a Freiburger Straße im Umfeld des Gymnasiums Neunburg	Sitzmöglichkeiten durch Rückenlehnen erweitern
F1.2b Breisacher Straße am Ortsausgang	Barrierefreien Zugang zur Sitzgelegenheit ermöglichen
F1.2c Fußweg zwischen der Breisacher Straße und der Jahnstraße	Barrierefreien Zugang zur Sitzgelegenheit ermöglichen; Maßnahmenkopplung mit F3.2a

F1 Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt	
F1.2d Wolfsgrünstraße	Längsneigung der Bank durch Zwischenpodest lösen; Maßnahmenkopplung mit F3.2a
F1.2e Am Wuhrloch	Sitzgelegenheit barrierefrei gestalten (aufrechte Aufstellung) und soziale Sicherheit erhöhen (Vermüllung vermeiden)
F1.2f Breisacher Straße/ Metzgerstraße bei Bushaltestelle	Barrierefreien Zugang zur Sitzmöglichkeit gewährleisten
F1.2g Friedhofstraße/ Zähringer Straße	Sitzgelegenheit gut ausgebaut (Arm- und Rückenlehne); soziale Sicherheit erhöhen (Beleuchtung verbessern und Vermüllung vermeiden)
F1.2h Gutnauweg/ Basler Straße	soziale Sicherheit verbessern (Beleuchtung installieren)

Tabelle 10: F2 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen

F2 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	
F2.1 Neue Querungsbedarfe	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
Innerorts sind Kreuzungen und Einmündungen von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz in der Regel wichtige Querungsbereiche für Fußgänger. Die Barrierewirkung von breiten und stärker befahrenen Hauptverkehrsstraßen wird durch Querungshilfen verringert und Umwege verkürzt. Darüber hinaus werden Unfallgefahren durch sichere Querungsstellen deutlich gemindert. Dies gilt auch für das Nebennetz, wenn zwischen parkenden Autos Übergänge geschaffen werden.	Querungsbedarfe, die bislang nicht gedeckt werden befinden sich rund um die Einkaufsmärkte (Max-Schweinlin-Straße), wo sich der Fußverkehr derzeit eher informell über die umgebenen Straßen und Parkplätze schlängelt.
F2.1a Max-Schweinlin-Straße	Anlage einer Querungsmöglichkeit
F2.1b Breisacher Straße (Fußweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße)	Anlage einer Querungsmöglichkeit
F2.1c Westtangente/ Vogesenstraße	Anlage einer Querungsmöglichkeit
F2.2 Sicherung vorhandener Querungen	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise

F2 Fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen	
F2.2a Müllheimer Straße, Schlüsselstraße	Verringerung von Gehweg-Neigungen
F2.2b Querung der Kreuzstraße von Ost nach West, Wege entlang der Breisacher Straße, Wege entlang Müllheimer Straße	Errichtung von Bordsteinabsenkungen (östlicher Eingang des Friedhofs und Gehwege Freiburger Straße); Bei Umsetzung darauf achten, dass keine Gehwegneigungen entstehen (vgl. F2.2a)
F2.2c Seniorenzentrum St. Georg/ Tennenbacherstraße, Zähringerstraße/Rheinschule	Erhöhung der Sicherheit durch stärkere Kenntlichmachung von Querungshilfen
F2.2d Gesamtes Stadtgebiet	Ausstattung von Querungshilfen mit taktilen Elementen
F2.2e Freiburger Straße (Kreuzung Bertholdstraße, Erasmusstraße), Breisacher Straße (Kreuzung Tullastraße, Pfarrer-Christen-Straße), Müllheimer Straße/ Friedhofstraße, Jahnstraße/ Ensisher Straße	Verringerung der Querungsdistanzen, um v.a. Kindern und Senioren sicheres und stressfreies Querens zu ermöglichen.
F2.2f Tennenbacherstraße/ Tullastraße	Sichtbeziehungen an Querungen durch Grünschnitt und Vorgehen gegen falschparkende Fahrzeuge/Personen erhöhen

Tabelle 11: F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	
F3.1 Programm Barrierefreiheit (Programmatischer Ansatz) / F3.2 Gestaltungsleitfaden	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
Für Neuenburg am Rhein wird ein Gestaltungsleitfaden zur Barrierefreiheit empfohlen, der als Orientierungsrahmen bei Neu- und Umbauten gilt. Grundlage bilden die Hinweise zur Barrierefreiheit in Kapitel 3.2.	<p>Inhalte eines Gestaltungsleitfadens sind Aussagen zur barrierefreien Gestaltung folgender Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehwege – Breite und sonstige allgemeine Anforderungen • Gehwege – Oberflächengestaltung und -qualität • Gehwege – Umgang mit Steigungen • Gehwege – Treppen • Gehwege – Rampen • Gehwege – Leitsysteme • Querungen – Allgemein • Querungen – Besonderheiten an Lichtsignalanlagen

F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	
	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtmobiliar – Beleuchtung • Stadtmobiliar – Beschilderung • Stadtmobiliar – Sitzgelegenheiten • Stadtmobiliar – Spielpunkte • Stadtmobiliar – Öffentliche Toiletten und Behinderten-WCs • Stadtmobiliar – ÖV-Haltestellen • Parken für Menschen mit Behinderungen • Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften • Baustellen und Baumaßnahmen <p>Der Gestaltungsleitfaden sollte sich an den vorhandenen Regelwerken orientieren und dabei durch eine Anpassung an die Gegebenheiten vor Ort einen eigenen Charakter für Neuenburg am Rhein bekommen. Die wesentlichen Regelwerke sind:</p> <p>DIN-Normen</p> <p>DIN-Normen sind zunächst freiwillige Standards, die auf Bestreben eines bestimmten Interessiertenkreises entstehen und unter diesen einen Konsens herstellen. Rechtsverbindlichkeit erlangen sie erst dann, wenn in Gesetzen und Verordnungen darauf Bezug genommen wird bzw. sie als Referenz genannt werden. DIN-Normen werden i. d. R. alle fünf Jahre auf ihre Aktualität hin überprüft und ggf. auf den aktuellen Stand der Technik angepasst.</p> <p>FGSV-Dokumente</p> <p>Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein, der die Aufstellung und Fortschreibung von Richtlinien, Empfehlungen o. ä. für Straßenbau, Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung begleitet. Die von der FGSV erarbeiteten Technischen Veröffentlichungen (Regelwerke/Wissensdokumente) werden dabei in vier Kategorien mit abgestufter Bedeutung unterteilt (R1, R2, W1, W2). R1-Veröffentlichungen sind z. B. Richtlinien, die eine hohe Verbindlichkeit besitzen (bspw. Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen), während R2-Veröffentlichungen Merkblätter und Empfehlungen umfassen (z. B. Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen), deren Anwendung die FGSV als Stand der Technik empfiehlt. W1- und W2-Veröffentlichungen sind Hinweise und Arbeitspapiere ohne Verbindlichkeitscharakter (bspw. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen); sie zeigen Möglichkeiten auf und geben den aktuellen Stand des Wissens wieder.</p>

F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	
	<p>Nachfolgend eine Auswahl relevanter Richtlinien und Normen:</p> <p>BMVBS (2010): ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis.</p> <p>DIN 1450 (Schriften – Leserlichkeit)</p> <p>DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1)</p> <p>DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3)</p> <p>DIN 18065 (Gebäudetreppen – Begriffe, Messregeln, Hauptmaße)</p> <p>DIN 32974 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)</p> <p>DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung)</p> <p>DIN 32981 (Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an SVA)</p> <p>DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum)</p> <p>DIN 33942 (Barrierefreie Spielgeräte)</p> <p>DIN 67523 (Beleuchtung von Fußgängerüberwegen)</p> <p>DIN 67528 (Beleuchtung von Parkplätzen und Parkbauten)</p> <p>DIN EN 1176 (Europäische Norm für Spielplatzgeräte und Spielplatzböden)</p> <p>DIN EN 13201 (Straßenbeleuchtung)</p> <p>FGSV – EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs)</p> <p>FGSV – EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs)</p> <p>FGSV – EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen)</p> <p>FGSV – ESG (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete)</p> <p>FGSV – H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen)</p> <p>FGSV – RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)</p> <p>FGSV – R-FGÜ (Richtlinien für die Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen)</p> <p>FGSV – RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen)</p> <p>FGSV – RSA (Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)</p> <p>SBauVO (Sonderbauverordnung)</p> <p>VDI 6008 Blatt 2 (Barrierefreie Lebensräume – Möglichkeiten der Sanitärtechnik)</p>
F3.3 Infrastrukturelle Anpassungen im Bestand	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung
F3.3a Wolfsgrünstraße, Fußweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße	Längsneigungen (Steigung/Gefälle) ohne Zwischenpodeste durch Podeste und ebenen Belag barrierefrei gestalten
F3.3b stadtweit bis auf LSA Westtangente	taktile Elemente an Querungshilfen

F3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	
F3.3c schwerpunktmäßig auf Plätzen und hinführend zu Querungen)	Leitsystem für sehbehinderte Menschen
F3.3d Müllheimer Straße, Schlüsselstraße, Breisacher Straße und Freiburger Straße	Oberflächenschäden auf Gehwegen
F3.3e zwischen Innenstadt und Rhein	Netzlücken für Mobilitätseingeschränkte
F3.3f Salzstraße, Fußgängerzone, Breisacher Straße/ Metzgerstraße und Münstergasse	farbliche Hervorhebung von Pollern
F3.3g Ostausgang Friedhof, Gehweg zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße, Breisacher Straße/ Wolfsgrünstraße, Jahnstraße/ Wolfsgrünstraße, Tullastraße/ Tennenbacherstraße, Friedhofstraße/ Breisgaustraße, Friedhofstraße/ Zähringerstraße, Müllheimer Straße/ Kreuzstraße	Bordsteinabsenkungen an wichtigen Querungsstellen

Tabelle 12: F4 Sicherstellung der Verkehrssicherheit

F4 Sicherstellung der Verkehrssicherheit	
F4.1 Schaffung neuer Fußgänger-Infrastruktur zum Schutz von Fußgängern	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
Infrastruktur für Fußgänger wird meist im Zuge von Neu- und Umbauten errichtet. Es gibt jedoch im Netz besondere Lücken, die zum Schutz der Fußgänger geschlossen werden müssen.	Die Unterführung der BAB 5 entlang der Vogesenstraße ist eine potenziell wichtige Fußverkehrsverbindung. Aufgrund der Verbindungsfunktion und den hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist eine eigene Infrastruktur für Fußgänger angemessen. mittelfristig
F4.2 Sicheres Queren	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
F4.2a Kreuzungsbereich zwischen Müllheimer Straße/ Pommernstraße und Zähringerstraße	Verbesserung der Sichtverhältnisse zum Schutz der Fußgänger

F4 Sicherstellung der Verkehrssicherheit	
F4.2b LSA Breisacher Straße	Schaffung verbesserter Sichtverhältnisse zwischen querenden Fußgängern und der LSA im Allgemeinen und der aus der Wolfsgrünstraße rechtsabbiegenden Kfz
F4.3 Schulisches Mobilitätsmanagement	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
F4.3a Schulumfeld, Wege in Wohngebiete	Neuer Schulwegsicherungsplan mit Eltern-Befragung
F4.3b Friedhofstraße	Errichtung einer Elternhaltestelle Friedhofstraße (aktuell werden die Schüler dort ebenfalls herausgelassen/abgeholt, müssen jedoch stets ungeordnet hinter parkenden Fahrzeugen herlaufen).
F4.3c Zähringerstraße	Verbesserung der Querung vor der Schule an der Zähringerstraße

Tabelle 13: F5 Schaffung neuer Wegequalitäten

F5 Schaffung neuer Wegequalitäten	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
F5a Tullastraße, Auggener Weg, Unterführung BAB 5	Schaffung von Fußinfrastruktur
F5b Vogesenstraße (westlich der Westtangente), Mülhauser Straße (westlich der Westtangente)	Schaffung von Fußinfrastruktur
F5c Schlüsselstraße, Metzgerstraße, Salzstraße	Freihaltung von Gehwegen von Stadtmobiliar und Werbeaufstellern
F5d Müllheimer Straße/ Zähringerstraße	Verbesserung von Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Pkws an Ein- und Ausfahrten von Tankstellen
F5e Schlüsselstraße, Müllheimer Straße, div. Gehwege im Umfeld der Einkaufsmärkte (v.a. in der östlichen Max-Schweinlin-Straße), Freiburger Straße	Beseitigung von Oberflächenschäden
F5f Metzgerstraße, Friedhofstraße (Ostausgang des Friedhofs)	Stärkere Definition von Parkflächen, um Gehwege (und somit Fußgänger) vom ruhenden Verkehr zu schützen

F5 Schaffung neuer Wegequalitäten	
F5g Fußgängerzone (Rathausplatz), Salzstraße, Platz vorm Stadthaus, Metzgerstraße (vgl. F5f), Bahnhofsumfeld, Ölstraße	Ertüchtigung von unebenem Belag, insbesondere Pflasterung bedarf regelmäßiger Untersuchung. Ggf. barrierefreie geglättete Pflasterspur einrichten (nur bei Kopfsteinpflasterung nötig)
F5h Fußwegeverbindung zwischen Breisacher Straße und Jahnstraße (vgl. F3.3a), Schleichweg zwischen Fußweg der Westtangente und Edeka Markt	Ertüchtigung alternativer Fußwegerouten durch bauliche Maßnahmen; wenn möglich Barrierefreiheit erzeugen

Tabelle 14: F6 Wegweisung und Alltagswege

F6 Wegweisung und Alltagswege	
Örtlichkeiten	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
F6 Wegweisung	Siehe Steckbrief F6 (Kapitel 4.2), vgl. R3.4 Wegweisungskataster

Tabelle 15: R1 Routenführung

R1 Routenführung			
R1.1 Aspekt: Infrastrukturelle Netzlücken			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R1.1a: Heitersheimer Straße Richtung Bahnhof Heitersheim	AH, FN	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h). Direkte Verbindung von Grißheim nach Heitersheim (4,7 km)	Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur; Absprache mit Nachbarkommune und Landkreis notwendig
R1.1b: Rheinstraße nördlich der Schloßbergstraße bis straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur	AH, FN	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h)	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering)
R1.1c: Bugginger Straße Richtung Bahnhof Buggingen	AN	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h). Direkte Verbindung zum Bahnhof Buggingen (3,6 km); zu Beginn Bestandteil eines Landesradfernwegs	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering); ggf. Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur
R1.1d: Verbindung Hügelheimer Straße/ Breitenweg	AH	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h). Direkte Verbindung zum Bahnhof Buggingen (5,3 km)	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering)
R1.1e: Hügelheimer Straße von Zienken nach Hügelheim	AN	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h). Direkte Verbindung von Zienken nach Hügelheim (3,5 km)	Mindestens: Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering); Besser: Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur
R1.1f: Badstraße südlich der L 134	AN	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h). Wichtiges Alltagsziel für Jugendliche/ Familien (Schwimmbad)	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering)

R1 Routenführung			
R1.1g: B 378 vom Kronenrain zum Rhein	AH	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (60 km/h); straßenbegleitende Infrastruktur ohne Benutzungspflicht für Radfahrer vorhanden	Ausbaumöglichkeiten der straßenbegleitenden Infrastruktur prüfen; Führung gemeinsam mit dem Umbau zum Kreisverkehr B378/ Kronenrain berücksichtigen
R1.1h: Basler Weg von Steinenstadt nach Schliengen Bahnhof	AH, FH	Führung im Mischverkehr außerorts bei hohen Kfz-Geschwindigkeiten (70 km/h). Direkte Verbindung von Steinenstadt zum Bahnhof Schliengen (1,9 km); Bestandteil des Landesradfernweges BW	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Verkehrsaufkommen nicht bekannt (augenscheinlich gering); ggf. Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur
R1.1i: Johanniter Allee nördlich von Steinenstadt	FN	Führung im Mischverkehr außerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h) und augenscheinlich geringem Verkehrsaufkommen	-
R1.1j: Oberer Wald südlich des Campingplatzes Dreiländer-Camping Gugel	AH, FH	Führung im Mischverkehr außerorts bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten (streckenbezogenes Tempo 30) und augenscheinlich geringem Verkehrsaufkommen; Bestandteil eines Landesradfernweges	-
R1.1k: Oberer Wald Abschnitt bei Kreuzung der L134	AN	Führung im Mischverkehr außerorts; Kfz-Geschwindigkeiten unklar; augenscheinlich geringes Verkehrsaufkommen	Kommunikation der max. Kfz-Geschwindigkeit; Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten möglich
R1.1l: Rheintalstraße nördlich des Dreiländereck Ferienpark der Naturisten	FH	Führung im Mischverkehr außerorts; Kfz-Geschwindigkeiten unklar; augenscheinlich geringes Verkehrsaufkommen; Bestandteil eines Landesradfernweges	Kommunikation der max. Kfz-Geschwindigkeit; Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten möglich
R1.2 Aspekt: Verkehrsrechtliche Freigabe			
Örtlichkeiten	Netzkategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R1.2a: Wirtschaftsweg südlich der Badstraße	AN	Das Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) schließt den Radverkehr aus	Prüfung der Freigabe für den Radverkehr; Verkehrsrechtliche Freigabe mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ bietet sich aufgrund des geringen Aufwands und die Chance auf eine flächendeckende Realisierbarkeit an; (alternativ: Widmungsänderung, um die rechtliche Voraussetzung für eine dauerhafte Freigabe zu schaffen)

R1 Routenführung			
R1.3 Aspekt: Kommunikation der Durchlässigkeit			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R1.3: Münstergasse/ Breisacher Straße; Metzgerstraße/ Breisacher Straße; Salzstraße/ Dekan-Martin-Straße; Zollstraße auf Höhe des Kieswerks Neuenburg-Grißheim	Im gesamten Stadtgebiet	Das Zeichen 357 StVO (Sackgasse) wird trotz der Durchlässigkeit von Rad- und Fußverkehr nicht durch entsprechendes Piktogramm ergänzt; Hinweis: Dieser Sachverhalt wurde lediglich außerhalb des definierten Radverkehrsnetzes erkannt, gilt jedoch für das gesamte Gemeindegebiet	Durchlässigkeit für Rad- und Fußverkehr durch entsprechendes Piktogramm anzeigen; einzelne Prüfaufträge sollen nicht priorisiert werden; der Fußverkehr profitiert ebenfalls

Tabelle 16: R2 Führungsformen

R2 Führungsformen			
R2.1 Aspekt: Führung auf der Fahrbahn			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R2.1a: Breisacher Straße im Kernort (Freiburger Straße – Wolfsgrünstraße)	AH, FH	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h); Bestandteil des Landesradfernweges BW	Prüfung eines einseitigen Schutzstreifens inkl. Furtmarkierung an den Einmündungen; Piktogrammreihe ggf. beidseitig möglich; ggf. Maßnahmenkopplung mit R2.1m
R2.1b: Wolfsgrünstraße	AH	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h) und bei Steigung > 6 %	Prüfung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf inkl. geschütztem Aufstellen
R2.1c: Kronenrain im Kernort	AH, FN	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h), einseitig; Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsinfrastruktur mit attraktivem Übergang (Mittelinseln) zum zukünftigen Kreisverkehr

R2 Führungsformen			
R2.1d: Max-Schweinlin-Straße	AH	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h)	Prüfung eines einseitigen Schutzstreifens inkl. Furtmarkierung an den Einmündungen; Piktogrammreihe ggf. beidseitig möglich
R2.1e: Steinweg Siedlung Im Stein	AH, FH	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h); augenscheinlich geringes Verkehrsaufkommen; Bestandteil eines Landesradfernweges	keine Maßnahme notwendig
R2.1f: Mülhauser Straße	AH, FN	Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h). Perspektivisch durch Landesgartenschau-Gelände höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten; Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); ggf. bei Baumaßnahmen den Radverkehr stärker berücksichtigen
R2.1g: Rheinhafenstraße	AH	Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h). Perspektivisch durch Landesgartenschau-Gelände höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten	Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit und Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); ggf. bei Baumaßnahmen den Radverkehr stärker berücksichtigen
R2.1h: Bugginger Straße (innerorts)	AH, AN, FH, FN	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (40 km/h); Bestandteil des Landesradfernweges BW	keine Maßnahme notwendig
R2.1i: Rheinstraße (Grißheim; innerorts)	AH, FH, FN	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (40 km/h); teilw. Bestandteil eines Landesradfernweges	keine Maßnahme notwendig
R2.1j: Heitersheimer Straße (innerorts)	AH, FN	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (40 km/h)	keine Maßnahme notwendig
R2.1k: Alte Landstraße (Zienken; innerorts)	AH, FH	Führung im Mischverkehr innerorts bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (40 km/h); Bestandteil des Landesradfernweges BW	keine Maßnahme notwendig
R2.1l: Müllheimer Straße Abschnitt Freiburger Straße – Ölstraße	AH, FN	Führung im Mischverkehr bei geringen Kfz-Geschwindigkeiten (streckenbezogenes Tempo 30); Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	keine Maßnahme notwendig
R2.1m: Breisacher Straße im Kernort (KV Schlüsselstraße – Wolfsgrünstraße)	AH, FH	Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h); Bestandteil eines Landesradfernweges	Prüfung eines beidseitigen Schutzstreifens; Straßenquerschnitt augenscheinlich ausreichend, Verkehrsaufkommen noch zu prüfen; ggf. Maßnahmenkopplung mit R2.1a

R2 Führungsformen			
R2.1n: Gottlieb-Daimler-Straße und Rudolf-Diesel-Straße	AH, (FH)	Führung im Mischverkehr bei moderaten Kfz-Geschwindigkeiten (50 km/h); (Bestandteil des Landesradfernweges BW)	Prüfung von Schutzstreifen; Verkehrsaufkommen (insbesondere das Aufkommen des Schwerlastverkehrs im Gewerbegebiet) noch zu prüfen; Maßnahmenkopplung R6m
R2.2 Aspekt: Führung im Seitenraum			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R2.2a: Gutnauweg	AH, FH	Gehweg für den Radverkehr in Tempo-30-Zone freigegeben	Benutzungsrecht des Gehwegs aufheben
R2.2b: Westtangente südlich der Vogesenstraße	AH	Gehweg für Radverkehr auf beiden Seiten freigegeben	Westlich der Westtangente: Fortführung des Radwegs; Östlich: Gehweg für Radfahrer frei nur auf kurzen Abschnitten vertretbar auf denen eine ausreichende Breite nicht erreicht werden kann
R2.2c: Hans-Buck-Straße südlich der Zufahrt zur Firma Rheinmetall	AH, FH	Gehweg für den Radverkehr freigegeben; Bestandteil eines Landesradfernweges	Führungsform am Campingplatz eindeutig klären; Verkehrsaufkommen nicht bekannt; ggf. Doppellösung anbieten
R2.2d: Freiburger Straße/ Breisacher Straße	AH, FH	Gehweg für den Radverkehr auf kurzem Abschnitt freigegeben. Zufahrt zum gemeinsamen Geh- und Radweg an der Breisacher Straße sowie Radabstellanlagen des Kreisgymnasiums	keine Maßnahme notwendig
R2.3 Aspekt: unklare Wege			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R2.3a: Abschnitt von der K4941 Richtung Grißheim entlang der L134	AH, FN	Netzabschnitt fehlt eine eindeutige Beschilderung. Nördliches Schild zeigt gemeinsamen Geh- und Radweg; Südliches Schild zeigt Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges für denselben Abschnitt	Klärung der zugrundliegenden Verhältnisse inkl. Bereitstellung der entsprechenden Beschilderung durch die Stadt Neuenburg
R2.3b: Verbindung Mülhauser Straße/ Am Wuhroloch	AH, FN	Netzabschnitt fehlt eine eindeutige Beschilderung. Östliches Schild zeigt gemeinsamen Geh- und Radweg an; Westliches Schild zeigt motorisierter Verkehr verboten; Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	Klärung der zugrundliegenden Verhältnisse inkl. Bereitstellung der entsprechenden Beschilderung durch die Stadt Neuenburg

Tabelle 17: R3 Wegweisung

R3 Wegweisung	
R3.1 Aspekt: Detaillierte Prüfung der Hauptrouten des Alltagsnetzes	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R3.1: Ziele des Alltagsradverkehrs werden noch nicht ausreichend kommuniziert.	Eine detaillierte Prüfung der Hauptrouten des Alltagsnetz (erster Schritt) durch die Stadt Neuenburg. Unter Berücksichtigung genannter Regelungen ²⁰ sollen auch Arbeitsplatzschwerpunkte (Gewerbe- und Industriegebiete) Bereiche und Einrichtungen mit besonderer Quell- und Zielbedeutung (z. B. Kreisgymnasium, Ortsmitte) und ggf. weitere Points of Interest kommuniziert werden. Für die genaue Standortwahl der Wegweisung ist eine vor Ort Betrachtung unerlässlich.
R3.2 Aspekt: Streckenkontrollen	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R3.2.: Grundsätzlich ist eine regelmäßige Streckenkontrolle des definierten Radverkehrsnetzes sinnvoll und notwendig (vgl. Streckenkontrollen im Maßnahmenpaket Erhaltung, Unterhaltung und Betrieb).	Regelmäßige Streckenkontrolle insbesondere in Bezug auf Zustand und Sichtbarkeit (z. B. Einschränkungen durch Bewuchs) von einzelnen Wegweisungen durch die Stadt Neuenburg. Dies sollte in enger Abstimmung mit dem Landkreis und der NVBW (ggf. Träger der touristischen Freizeitwege) passieren.

Tabelle 18: R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb

R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb
R4.1 Aspekt: Einzelne Streckenabschnitte

²⁰ Hinweis: „HBR BW – Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg“ wird derzeit erarbeitet

R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb						
Örtlichkeit	Netz-kategorie	Schäden/ Unebenheiten	Wege- oberfläche	Hinweise	Abschnitts- länge (in m)	Maßnahmenbeschreibung
R4.1a: Freizeitverbindung entlang des Rheins auf Höhe Grißheim	FH	gehäuft	Split (unbefestigt)	Starke Unebenheiten und Sturzgefahr; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	480	Ertüchtigung
R4.1b: Wirtschaftsweg zwischen Grißheim und Seefeldern	FH	gehäuft	Asphalt	Teilweise bereits neu asphaltierte Streckenabschnitte auf dem Wirtschaftsweg. Weitere Absprache mit Nachbarkommune (Buggingen) nötig; Bestandteil eines Landesradfernweges	160	Ertüchtigung
R4.1c: Hügelheimer Straße von Zienken nach Hügelheim	AN	gehäuft	Asphalt	Gefahrenpotenzial durch die hohen Kfz-Geschwindigkeiten (100 km/h) erhöht. Eventuell weitere Absprache mit der Nachbarkommune (Hügelheim) nötig	900	Ertüchtigung; Maßnahmenkoppelung mit R1.1e
R4.1d: Nördliche Verbindung der Berner Straße mit der L134	AH	gehäuft	Erde/ Split	Wichtige Verbindung für Wohnbereiche. Bisher ist eine Befahrung mit dem Rad nicht möglich. Insbesondere im Steigungsbereich sollte rutschfreie Oberfläche geschaffen werden	620	Wegebau
R4.1e: Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Westtangente	AH	gehäuft	Asphalt	Bei Ausbau ERA-Standards beachten und Umsetzbarkeit prüfen (Grünschnitt und Säuberung des Weges evtl. schon ausreichend)	800	Ertüchtigung; Maßnahmenkoppelung mit R5a
R4.1f: Rheinhafenstraße zum Landesgartenschau-Gelände	AH	gehäuft	Asphalt	-	300	Ertüchtigung
R4.1g: Mülhauser Straße im Kreuzungsbereich mit der B378	AH, FN	gehäuft	Asphalt	Synergien mit dem FN; Sinnvoll mit Wegeführung für den Radverkehr verbinden	30	Ertüchtigung
R4.1h: Müllheimer Straße zwischen Freiburger Straße und Zähringerstraße	AH, FN	gehäuft	Asphalt	Synergien mit dem FN; Wegeoberfläche insbesondere im Seitenbereich zu verbessern, damit Überholmanöver durch Kfz möglich werden; Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	200	Ertüchtigung

R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb						
R4.1i: Verbindung zwischen Oberer Wald und Hans-Buck-Straße entlang des Dreiländer Campingplatzes	AN	gehäuft	Split	-	900	Ertüchtigung (n.M. höhere Qualitätsstufe der Oberfläche)
R4.1j: Oberer Wald im Kreuzungsbereich der L134	AN	gehäuft	Asphalt	Belagsschäden lediglich auf der Straße Oberer Wald im Kreuzungsbereich	70	Ertüchtigung; Maßnahmenkopplung mit R1.1k
R4.1k: Rheintalstraße/ Hauptstraße	AN, FH	gehäuft	Asphalt	Synergien mit dem FH; Asphalt Schäden im Steigungsbereich; Bestandteil des Landesradfernweges	30	Ertüchtigung
R4.1l: Wirtschaftsweg zwischen Dreiländereck Ferienpark der Naturisten	FH	gehäuft	Asphalt	Bestandteil eines Landesradfernweges BW	190	Ertüchtigung
R4.1m: Basler Köpfle/ Rheintalstraße	FH	gehäuft	Asphalt	Bestandteil eines Landesradfernweges BW	70	Ertüchtigung
R4.1n: Wirtschaftsweg zwischen Dreiländereck Freizeitpark der Naturisten und dem Rhein	FH	gehäuft	Split (unbefestigt)	Bestandteil eines Landesradfernweges BW	550	Ertüchtigung
R4.1o: Badstraße	AN	gehäuft	Asphalt	Schwimmbad als Alltagsziel	250	Ertüchtigung
R4.1p: Wirtschaftsweg südlich der Badstraße	AN	gehäuft	Erde		950	Ertüchtigung/ Wegebau; Maßnahmenkopplung mit R1.2a
R4.1q: Basler Weg zwischen Steinstadt und Schliengen	AH, FH	geringfügig	Asphalt	Synergien mit dem FH; Wichtige Verbindung für Pendler- und Touristenverkehr; Insbesondere durch Führung im Mischverkehr bei hohen Geschwindigkeiten und engen Straßen zu verbessern; Eventuell weitere Absprache mit Nachbarkommune (Schliengen) notwendig; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	1150	Ertüchtigung; Maßnahmenkopplung mit R1.1h
R4.1r: Wolfsgrünstraße zwischen Jahnstraße und Breisacher Straße	AH	geringfügig	Asphalt	Straßenschäden im Steigungsbereich	110	Ertüchtigung; Maßnahmenkopplung mit R2.1b

R4 Erhaltung, Unterhaltung, Betrieb	
R4.2 Aspekt: Streckenkontrolle	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R4.2a: Grundsätzlich ist eine regelmäßige Streckenkontrolle des definierten Radverkehrsnetzes sinnvoll und notwendig (vgl. Streckenkontrollen im Maßnahmenpaket Wegweisung). Mithilfe der Karte R6 aus der Bestandaufnahme können z. B. die nicht asphaltierten und gepflasterten Abschnitte entnommen werden. Ihnen kommt aufgrund ihrer Anfälligkeit für Schäden eine wichtige Bedeutung bei der regelmäßigen Kontrolle zu (ggf. engere Kontrollintervalle).	Regelmäßige Streckenkontrolle insbesondere in Bezug auf Sicherheitsrisiken durch Schäden an der Infrastruktur von einzelnen Streckenabschnitten/ dem definierten Radverkehrsnetz durch die Stadt Neuenburg; Maßnahmenkopplung R4.2b
R4.2b: Grundsätzlich ist eine regelmäßige Überprüfung der roten Furtmarkierungen an Kreuzungsstellen mit Straßen (und Einmündungen) entlang von Radinfrastrukturen sinnvoll und notwendig.	Regelmäßige Streckenkontrolle in Bezug auf Markierungen insbesondere entlang von benutzungspflichtigen Radwegen durch die Stadt Neuenburg; Maßnahmenkopplung R4.2a
R4.3 Aspekt: Reinigung und Winterdienst	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R4.3a: Aufgrund von Kosten- und Personalgründen sowie der Oberflächenbeschaffenheiten einiger Verbindungen wird ein Winterdienst für das gesamte Radverkehrsnetz nicht möglich sein. Die ERA empfiehlt daher die Definition eines Winternetzes, welches sich nach der Bedeutung einer Verbindung im Radverkehrsnetz richtet. Die freigehaltenen Verbindungen sollten der Öffentlichkeit kommuniziert werden. (vgl. <i>FGSV 2010: 82</i>)	Erarbeitung eines Winternetzes/ von Winterrouten unter Berücksichtigung und Priorisierung besonders wichtiger Netzabschnitte (z. B. Schulwege) durch die Stadt Neuenburg.
R4.3b: Verschmutzungen treten in hohem Maße auf den Wirtschaftswegen auf. Eine formale Widmungsänderung als Radweg (inkl. einklagbarer Pflichten) um dauerhafte Verbesserungen zu erreichen wird eine Ausnahme sein. Kommunale Satzungen zur Straßenreinigungspflicht auf Wirtschaftswegen (vgl. <i>FGSV 2002: 37</i>) oder abgesicherte Vereinbarungen können die Qualität des Radverkehrsnetzes ebenfalls verbessern ²¹ .	Prüfung der Möglichkeiten zur Sicherstellung eines komfortablen Radverkehrs auf Wirtschaftswegen (Einzelfallprüfung nach Karte R3) durch die Stadt Neuenburg.

²¹ Hinweis: Bis 2020 soll als Maßnahme aus der RadSTRATEGIE ein Leitfaden „Radverkehr auf Wirtschaftswegen“ erarbeitet werden, der abgesicherte Mustervereinbarungen beinhaltet, welche u. a. Nutzerkonflikte aufgreifen und Fragen der Unterhaltung und Haftung regeln.

Tabelle 19: R5 Hindernisse und Engstellen

R5 Hindernisse und Engstellen			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R5a: Westtangente	AH	Gemeinsamer Geh- und Radweg auf östlicher Seite der Westtangente. Gegebene Breite erfüllt die Mindest- und Richtbreite der ERA nicht. Über weite Teile allerdings bereits Breiten von 2,3 m erreicht	Aufweitung teilweise möglich; teilweise (Grün-) Pflege des Weges ausreichend; Maßnahmenkopplung mit R4.1e
R5b: Westtangente	AH	Einrichtungsrادweg auf westlicher Seite der Westtangente. Richtbreiten der ERA werden nicht erfüllt; Mindestbreiten sind erfüllt	Aufweitung des Weges möglich
R5c: Am Wuhrlloch	AH, FN	Gemeinsamer Geh- und Radweg erfüllt die Richtbreite der ERA nicht	Aufweitung des Weges ist teilweise möglich. Prüfung der notwendigen Flächen
R5d: Am Wuhrlloch/ Westtangente	AN	Gemeinsamer Geh- und Radweg erfüllt die Richt- und Mindestbreite der ERA nicht	Aufweitung des Weges ist teilweise möglich. Prüfung der notwendigen Flächen
R5e: Gottlieb-Daimler-Straße	AH	Einrichtungsrادweg erfüllt die Richt- und Mindestbreite der ERA nicht auf kurzem Abschnitt vor Kreuzungsbereich mit Fischerstraße	Aufweitung nicht möglich; Maßnahmenkopplung R6m
R5f: Straße beim Dreiländereck Freizeitpark der Naturisten. Verbindung Zienken – Rhein; westlich der Firma Maschinenbau Kaltenbach	FH	Geöffnete Schranke, die durch ihren Zustand suggeriert, dass sie nicht genutzt wird; Bestandteil des Landesradfernweges BW	Prüfung, ob Schranke weiterhin gebraucht wird. Ggf. entfernen.; Maßnahmenkopplung mit R4.1n
R5g: Zufahrten zur Strecke entlang des Rhein	FH	Zur Zeit der Befahrung geöffnete Schranken zum Betriebsweg am Rhein; Bestandteil eines Landesradfernweges	Keine Maßnahme notwendig
R5h: Westtangente zwischen Birkenstraße und Im Grün	AH	Poller auf südlicher Seite an Querungsstelle mit Mittelinsel. Im Fall von Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenrädern stört der Poller bei der Querung.	Prüfung, ob Poller entfernt werden kann (verkehrsbehördliche Anordnung); Alternativ: Kenntlichkeit des Pollers erhöhen; ggf. Haltevorrichtung für Radfahrer ergänzen

Tabelle 20: R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr

R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R6a: K4941/ Radweg von Grißheim kommend	AH, FN	K4941 muss zur Weiterfahrt auf dem Radweg gequert werden. Ausreichend dimensionierte Mittelinsel ist als Querungshilfe gegeben.	Ggf. Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau); Maßnahmenkopplung mit R2.3a
R6b: Bugginger Straße/ Dr.-Harter-Straße – Ortsausgang Grißheim	AH, FN	Bugginger Straße muss zum Ein- und Ausfahren aus dem Wirtschaftsweg ohne Querungshilfe gequert werden. Durch Beschleunigungsverhalten der Kfz durch die Ortsausgangslage besteht ein gewisses Gefahrenpotenzial. Verschwenkungen sind bereits eingerichtet; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	siehe Maßnahme R1.1c
R6c: B378/ Kronenrain	AH, FN	B378 muss gequert werden, wenn gemeinsamer Geh- und Radweg zum Rhein erreicht werden soll. Führung zunächst im Mischverkehr, allerdings müsste auf den Gehweg gewechselt werden, um LSA nutzen zu können. Führung für Radverkehr nicht eindeutig; Bestandteil des RadNETZ BW Alltag	Siehe Maßnahme R1.1g
R6d: L134/ Oberer Wald	AH, AN	Querung der L134 ohne Querungshilfe. Durch gute Einsehbarkeit der Straße geringes Gefahrenpotenzial.	Keine Maßnahme notwendig
R6e: L134/ Steinweg	AH	Querung der L134 ohne Querungshilfe im Mischverkehr nötig. Durch gute Einsehbarkeit der Straße geringes Gefahrenpotenzial; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	Keine Maßnahme notwendig

R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr			
R6f: L 134/ Wirtschaftsweg aus Steinenstadt	AN, FH	Querung der L 134 ohne Querungshilfe nötig. Durch gute Einsehbarkeit der Straße geringes Gefahrenpotenzial; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	ggf. Installation von Zeichen 138 StVO (Verkehrsschau)
R6g: Rheinstraße – Ortsausgang Nord Grißheim	AH, FN	Einordnen vom gemeinsamen Geh- und Radweg aus dem Seitenraum in den Mischverkehr notwendig. Es kann davon ausgegangen werden, dass lediglich in südliche Richtung eingebogen wird, weshalb eine Querung der Fahrbahn notwendig ist. Durch hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs besteht hierbei ein gewisses Gefahrenpotenzial.	siehe Maßnahme R1.1b
R6h: Rheinstraße – Ortsausgang Süd Grißheim	AH, FH	Einordnen vom Mischverkehr in den gemeinsamen Geh- und Radweg notwendig. Es kann davon ausgegangen werden, dass lediglich aus nördlicher Richtung eingebogen wird, weshalb eine Querung der Fahrbahn notwendig ist. Durch bereits reduzierte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (40 km/h) besteht hierbei ein geringes Gefahrenpotenzial. Vor dem Einbiegen muss bei Gegenverkehr auf der Fahrbahn gewartet werden; Bestandteil des Landesradfernweges BW	ggf. kurze Aufweitung und verkehrsrechtliche Freigabe (gem. Geh- und Radweg) auf der westlichen Seite für ein sicheres Aufstellen der Radfahrer; Prüfung einer Mittelinsel (Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens)
R6i: Bugginger Straße/ Dr.-Harter-Straße – Ortsausgang Grißheim	AN, FH	Aus Wirtschaftsweg kommend wird Zweirichtungsverkehr im Seitenraum aufgehoben. Das Einordnen in den Mischverkehr ist an dieser Stelle in erster Linie nach Westen notwendig, weshalb ein Linksabbiegen nicht notwendig ist. Das Einordnen in den Mischverkehr stellt somit keine Problematik dar; Bestandteil des Landesradfernweges BW	Siehe Maßnahmen R1.1c und R4.1b

R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr			
R6j: Alte Landstraße auf Höhe der Straße Im Garten – Ortsausgang Nord Zienken	AH, FH	Einordnen vom gemeinsamen Geh- und Radweg aus dem Seitenraum in den Mischverkehr notwendig. Es kann davon ausgegangen werden, dass lediglich in südliche Richtung eingebogen wird, weshalb eine Querung der Fahrbahn notwendig ist. Durch bereits reduzierte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (40 km/h) und augenscheinlich geringes Verkehrsaufkommen besteht hierbei ein geringes Gefahrenpotenzial; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	Prüfung einer Mittelinsel (Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens)
R6k: Alte Landstraße auf Höhe der Straße Fasanenweg – Ortsausgang Süd Zienken	AH, FH	Einordnen vom Mischverkehr in den gemeinsamen Geh- und Radweg notwendig. Es kann davon ausgegangen werden, dass lediglich aus nördlicher Richtung eingebogen wird, weshalb eine Querung der Fahrbahn notwendig ist. Durch bereits reduzierte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs (40 km/h) und augenscheinlich geringem Verkehrsaufkommen besteht hierbei ein geringes Gefahrenpotenzial; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	Prüfung einer Mittelinsel (Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens)
R6l: Breisacher Straße/ Freiburger Straße – Ortsausgang Nord Kernort	AH, FH	Einordnen vom gemeinsamen Geh- und Radweg aus dem Seitenraum in den Mischverkehr notwendig. Es kann davon ausgegangen werden, dass lediglich in südliche Richtung eingebogen wird, weshalb eine Querung der Fahrbahn notwendig ist. Durch erhöhte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (50 km/h) und schlechte Einsehbarkeit der Breisacher Straße auf Höhe des FGÜ besteht ein gewisses Gefahrenpotenzial; Bestandteil des Landesradfernweges BW	Von Norden kommen den Radverkehr früher und deutlicher in den Mischverkehr überführen (nach Möglichkeit baulich und optisch geschütztes Radwegende); Von Süden kommenden gem. Geh- und Radweg deutlicher darstellen und Überführung darstellen (ggf. Piktogramm); Maßnahmenkopplung mit R2.1a

R6 Knotenpunkte, Übergänge zwischen Richtungsverkehr und Zweirichtungsverkehr			
R6m: Gottlieb-Daimler-Straße/ Fischerstraße	AH, FH	Einrichtungsrادweg auf westlicher Seite endet an der Kreuzung ohne eine klare Führung für den Radverkehr anzubieten; Bestandteil des Landesradfernweges BW	Radverkehr durch Bordsteinabsenkungen und rote Markierungen in den Mischverkehr leiten; nach Möglichkeit baulich und optisch geschütztes Radwegende. Auf gegenüberliegender Seite Radverkehr in den Seitenraum führen; Umbau des Kreuzungsbereichs unter Berücksichtigung von Radinfrastrukturen; Maßnahmenkopplung mit R5e
R6n: Müllheimer Straße/ Max-Schweinlin-Straße – Ortsausgang Ost Kernort	AH, FN	Ein- und Ausfahren in und aus dem Wirtschaftsweg aus allen Richtungen denkbar. Relation Max-Schweinlin-Straße – Müllheim mit Umwegen verbunden (informeller Weg) erkennbar.	Mittelinsel und Zugang zum Wirtschaftsweg am östlichen Arm prüfen. Restriktionen durch Höhenunterschied zwischen Wirtschaftsweg und K4946 zu erwarten.
R6o: Zum Rhein/ Wirtschaftsweg von Norden kommend	AH, FN	Ein- und Ausfahren in und aus dem Wirtschaftsweg aus allen Richtungen denkbar; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	Keine Maßnahme
R6p: Zum Rhein/ Wirtschaftsweg zum Sportplatz Steinenstadt	AN, FH	Ein- und Ausfahren in und aus dem Wirtschaftsweg aus allen Richtungen denkbar. Durch Kurvenbereich ist Einsehbarkeit der Straße eingeschränkt; Bestandteil eines Landesradfernweges BW	Sichtbeziehungen verbessern (ggf. Grünschnitt); Prüfung einer Mittelinsel auf der L134 südlich des Kreuzungsbereiches inkl. Wegebau; Entschärfung des Kreuzungsbereichs beim Landesradfernweg BW

Tabelle 21: R7 Radabstellanlagen

R7 Radabstellanlagen			
Örtlichkeiten	Netz-kategorie	Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
R7a: Kreisgymnasium Neuenburg	AH	Abstellanlagen vor Schulgebäude mit ca. 180 Rahmenhalterungen ohne Überdachung	Witterungsschutz sollte installiert werden; Ggf. ist in Abstimmung mit der Schule Werkzeug anzubieten und ein Ansprechpartner beim Lehrapparat zu bestimmen.
R7b: Schulkomplex: Werkrealschule/ Zähringer Schule	AH	Abstellanlagen an Freiburger Straße mit ca. 120 Rahmenhalterungen ohne Überdachung	Witterungsschutz sollte installiert werden; Ggf. ist in Abstimmung mit der Schule Werkzeug anzubieten und ein Ansprechpartner beim Lehrapparat zu bestimmen. Auf ausreichende Beleuchtung zur Schulzeit ist zu achten.
R7c: Stadtverwaltung Neuenburg am Rathausplatz	-	Abstellanlage für etwa 6 Räder als Vorderradklemme ohne Überdachung	Witterungsschutz nicht notwendig; Diebstahlschutz (Rahmenhalterung) sollte installiert werden.
R7d: Stadthaus am Platz am Stadthaus	-	Abstellanlagen für etwa 3 Räder als Vorderradklemme ohne Überdachung	Witterungsschutz nicht notwendig; Diebstahlschutz (Rahmenhalterung) sollte installiert werden.
R7e: Volksbank an der Metzgerstraße/ Breisacher Straße	AH. FH	Abstellanlagen für etwa 8 Räder als Rahmenhalter ohne Überdachung	Witterungsschutz nicht notwendig; Keine weiteren Verbesserungen nötig.
R7f: Bahnhof Neuenburg	AH	Abstellanlagen für etwa 40 Räder als Rahmenhalter mit Überdachung	Komfort für Radfahrer weiter steigern: Werkzeug, zugangsbeschränkte Anlagen/ Fahrradboxen, Spinte für Fahrradhelm u. A.
R7g: Thermalsportbad Steinenstadt	AN	Abstellanlagen für etwa 60 Räder als Vorderradklemme ohne Überdachung	Witterungsschutz könnte installiert werden; Diebstahlschutz (Rahmenhalterung) sollte installiert werden.
R7g: Rheinhalle in Grißheim	AN	Abstellanlage für 4 Räder als Vorderradklemme teilweise Überdachung	Angebot könnte ausgebaut werden; Diebstahlschutz (Rahmenhalterung) sollte installiert werden.

Tabelle 22: R8 Nicht-investiver Bereich

R8 Nicht-investiver Bereich	
R8.1 Organisatorische Maßnahmen	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
<p>R8.1a: Es ist nicht nötig und möglich alle denkbaren Maßnahmen aus dem nicht-investiven Bereich umzusetzen. Vielmehr sind die Maßnahmen als Vorschläge mit weiter Bandbreite zu verstehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung eines konkreten Ansprechpartners für den Radverkehr oder Bereich Nahmobilität (z. B. „Nahmobilitätsbeauftragter“); Stadt Neuenburg • Schaffung entsprechender personeller Ressourcen • Beitritt in die AGFK BW; Stadt Neuenburg • Regelmäßiges Qualitätsmanagement (u. a. durch Streckenkontrollen); Stadt Neuenburg • Dienstfahräder für die Beschäftigten der Verwaltung, ggf. Leasingfahräder als „Vorbild“; Stadt Neuenburg • Fahrradkurse für „jung“ und „alt“; Stadt Neuenburg, sonstige Akteure (z. B. Schulen und Vereine) • Installation eines Mängelmelders (ggf. mit Dialogmöglichkeit; „Scherbentelefon“); Stadt Neuenburg • Bürgerbefragung und Evaluationen zum Thema Radverkehr; Stadt Neuenburg
R8.2 Verkehrspolitische Maßnahmen	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise

R8 Nicht-investiver Bereich	
<p>R8.2a: Es ist nicht nötig und möglich alle denkbaren Maßnahmen aus dem nicht-investiven Bereich umzusetzen. Vielmehr sind die Maßnahmen als Vorschläge mit weiter Bandbreite zu verstehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Leihfahrräder im Stadtgebiet (kleines System, ggf. Initiierung mit der LSG); Stadt Neuenburg • Allgemeine Temporeduktionen des Kfz-Verkehrs • Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (vgl. Tabelle 15: R1 Routenführung, R1.3) • Verkehrsrechtliche Freigabe von Netzabschnitten (vgl. Tabelle 15: R1 Routenführung, R1.2)
R8.3 Öffentlichkeitsarbeit	
Situationsbeschreibung	Maßnahmenbeschreibung und Hinweise
<p>R8.3a: Es ist nicht nötig und möglich alle denkbaren Maßnahmen aus dem nicht-investiven Bereich umzusetzen. Vielmehr sind die Maßnahmen als Vorschläge mit weiter Bandbreite zu verstehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Synergien mit der Tourismusförderung abrufen; Stadt Neuenburg, Träger der touristischen Radrouten • Teilnahme an der Aktion Stadtradeln; Stadt Neuenburg, aktive Radfahrer • Zertifizierung Fahrradfreundliche Schule; Schulen, Stadt Neuenburg • Zertifizierung Fahrradfreundlicher Arbeitgeber (Stadtverwaltung); Stadt Neuenburg • Fortführung der Nahmobilitätspräsenz auf dem Internetauftritt der Stadt; Stadt Neuenburg • Weitere und vielfältige Informationsmaterialien (zielgruppenspezifisch) zum Radverkehr; Stadt Neuenburg • Schaffung eines Brandings zum Radverkehr/ zur Nahmobilität in Neuenburg; Stadt Neuenburg • Service Angebote wie Werkzeugsäulen an ausgewählten Radabstellanlagen oder Haltegriffe an LSA-Masten (z. B. Berner Straße/ Westtangente)