Presse | Zuhörer | Internet

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Gemeinderates

04.05.2021

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Tagesordnung (ö) 5
Vorlagendokumente
TOP Ö 2.1 Neubau eines 6 Familienhauses, Pfinzstr. 46 + 48, OT Söllingen
Vorlage BV/779/2021 7
TOP Ö 2.2 Umbau Haus Fribolin, Karlsruher Str. 39, OT Berghausen
Vorlage BV/780/2021 11
TOP Ö 3 Radverkehrskonzept Pfinztal mit OR gesamt
Vorlage BV/781/2021 13
Anlage 1.1_Radverkehrskonzept BV/781/2021 19
Anlage 1.2_Radverkehrskonzept_Pläne BV/781/2021 65
Anlage 2_Sieben gute Gründe für die AGFK-BW BV/781/2021 109
TOP Ö 4 Parkraumkonzept Pfinztal mit OR gesamt
Vorlage BV/782/2021 113
Pfinztal_Parkraumkonzept BV/782/2021 117
TOP Ö 5 Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung / mit OR gesamt
Vorlage BV/783/2021 165
2020-02-24_Klimakommission_QP BV/783/2021 169

Sitzung des Gemeinderates

Termin: **Dienstag, 04.05.2021, 18:00 Uhr**

Ort, Raum: **Selmnitzsaal (Europaplatz),**
Karlsruher Straße 84, 76327 Pfinztal (Berghausen) -> Öffentlichkeit

Online-Meeting -> Gremiumsmitglieder

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

1.	Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner	
2.	Bauanträge	
2.1.	Neubau eines 6 Familienhauses, Pfinzstr. 46 + 48, OT Söllingen	BV/779/2021
2.2.	Umbau Haus Fribolin, Karlsruher Str. 39, OT Berghausen	BV/780/2021
3.	Radverkehrskonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung	BV/781/2021
4.	Parkraumkonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung	BV/782/2021
5.	Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung / mit OR gesamt - Kenntnisnahme, Beratung und Beschlussfassung	BV/783/2021
6.	Mitteilungen der Bürgermeisterin	
7.	Mitteilungen und Anfragen aus dem Gremium	
8.	Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner	

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/779/2021

Tagesordnungspunkt			
Neubau eines 6 Familienhauses, Pfinzstr. 46 + 48, OT Söllingen			
Fachbereich:	Fachbereich 4 - Umwelt und Stadtentwicklung	Datum:	21.04.2021
Bearbeiter:	Schmid	AZ:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Behandlung**
Gemeinderat	04.05.2021	öffentlich

Beschlussvorschlag:	**1. Das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB wird versagt.** **2. Dem von der Verwaltung vorgeschlagenem Vorgehen wird zugestimmt (Abstimmung mit der Bauherrschaft / ggfs. Vorbereitung Aufstellungsbeschluss sowie Veränderungssperre).** 3. **Das gemeindliche Einvernehmen bezüglich des Wasserrechts wird nach § 84 Abs. 2 Wassergesetz erteilt; die Voraussetzungen nach § 78 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz sind erfüllt.**

Pflichtaufgabe ☒ **Freiwillige Aufgabe** ☐

Ziel der Verwaltung:
Schaffung von Wohnraum unter Beachtung zukunftsorientierter und nachhaltiger Stadtplanung

Sachverhalt:
Die Bauherrschaft beantragt die Errichtung eines 6-Familienhauses mit 9 Stellplätzen im hinteren Grundstücksbereich (an der Pfinz) und einem Nebengebäude für 12 Fahrradabstellplätze. Weiterhin ist auf dem Grundstück ein nach der Landesbauordnung vorgeschriebener Kinderspielplatz geplant.

Für den Neubau ist eine Traufhöhe von 9,03 m, eine Firsthöhe von 12,09 m und drei Vollgeschosse dargestellt.

Das Bestandsgebäude (Pfinzstraße 46 / siehe beiliegende Bilder zum Bestandsobjekt) soll abgerissen werden.

Für das Grundstück besteht kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan, somit ist das Vorhaben nach § 34 BauGB zu beurteilen.

Ein Teil des hinteren Grundstücks befindet sich im Hochwassergefahrenbereich (HQ-100). Die Bauherrschaft hat dem Bauantrag ein wasserwirtschaftliches Gutachten beigelegt (siehe Anlage). In diesem wird bescheinigt, dass die Vorgaben des § 78 Abs. 5 Wasserhaushaltsgesetz eingehalten sind und keine weiteren Forderungen an die Bauherrschaft gestellt werden.

Stellungnahme der Stadtplanung:
Der Flächennutzungsplan definiert das Quartier als Wohnbaufläche. Die Hochwassergefahrenkarte zeigt eine Betroffenheit für das Flurstück auf.

Das Bauvorhaben befindet sich im Bereich der 1. Siedlungserweiterungsplanung des OT Söllingen aus der Zeit um 1900/1937. Es besteht ein Baufluchtenplan Kirchwiesen/ Bettelhäuslewiesen/ Badstubenwiesen.

Das Quartier wird geprägt durch Wohngebäude mit rückwärtigen ehemaligen Wirtschaftsgebäuden (Scheune/Stall). Die bestehende städtebauliche Struktur an der Pfinzstraße wird in diesem Straßenabschnitt geprägt von der halboffenen Bauweise mit 1 ½ -2 Geschossen, teilweise auch mit drei Vollgeschossen, ohne Vorgartenzone. Die vorhandenen Traufhöhen und Firsthöhen variieren zwischen Traufhöhe 5 m und 7,5 m sowie Firsthöhe von 10 m bis 12 m.

Das reizvolle Bestandsgebäude (Pfinzstr. 46 / eine Wohneinheit) soll durch den Neubau mit drei Vollgeschossen und sechs Wohneinheiten ersetzt werden.

Die Planung von Dürr Massivhaus verortet das neue Gebäudevolumen mit den Grundmaßen 13 x 18,5 m ohne Abstand unmittelbar an die historische Bauflucht. Der rückwärtige Bereich zur Pfinz wird mit der befestigten Fläche zur Zufahrt und den neun Stellplätzen, dem notwendigen Spielplatz und die Fahrradabstellanlage „befüllt“.

Das Vorhaben erfüllt meines Erachtens alle Anforderungen, die im § 34 BauGB für das Einfügen genannt sind. Ebenso wird im beigefügten Gutachten zur Hochwasserthematik die Verträglichkeit mit den gesetzlichen Vorgaben bescheinigt.

Aus Sicht der Stadtplanung entspricht das Vorhaben den Zielen des GEK (Gemeindeentwicklungskonzepts) „Pfinztal schafft Raum“. Die städtebauliche Konzeption des Projektes widerspricht jedoch dem Ziel einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtplanung und somit weiteren Zielen des GEK sowie den Zielen der Klimaoffensive. Die „Schaffung von bezahlbarem Wohnraum“ mündet hier in einer Planung, die keine Rücksicht nimmt auf die örtlichen Gegebenheiten und Strukturen.

Zu bemängeln sind:
- *Die dargestellte Anordnung von Wohnungen im EG. Die im EG vorhandenen Wohnungen „kleben“ direkt an der Straße, die hier keine Gehwege aufweist.*
- *6 Wohneinheiten verursachen zusätzlichen Verkehr, den die Pfinzstraße in diesem Abschnitt nicht mehr problemlos aufnehmen kann. Eine Nutzungsüberfrachtung kann attestiert werden.*
- *Die nahezu vollständige Versiegelung des Grundstücks sowie fehlende Freiflächen im Quartier schaffen ungesunde Wohnverhältnisse*
- *Die Lage des Gebäudevolumens ohne Abstand zum Straßenraum.*

Die Verwaltung empfiehlt, das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB (bauplanungsrechtlich) aus den oben genannten Gründen zu versagen.

Das gemeindliche Einvernehmen bezüglich des Wasserrechts nach § 84 Abs. 2 Wassergesetz wird erteilt, die Voraussetzungen nach § 78 Abs. 5 WHG sind erfüllt.

Weiteres Vorgehen
Ein intensiver Austausch zwischen Bauherr / Planer und der Stadtplanung ist aus Sicht der Verwaltung bei einem Vorhaben wie dem vorliegenden (Ausmaß der Nutzung) zwingend notwendig, um städtebauliche Spannungen zu vermeiden und eine verträgliche Lösung zu

finden. Für entsprechende Gespräche steht die Bauverwaltung / Stadtplanung gerne zur Verfügung.

Sollte sich herausstellen, dass im Rahmen einer Abstimmung mit Bauherrschaft / Planverfasser kein Konsens erreicht werden kann, so empfiehlt die Verwaltung die Aufstellung eines Bebauungsplans (Überplanung des Gebiets) sowie die Sicherung einer entsprechenden Planung über eine Veränderungssperre.

Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive

Gesamtbeurteilung:				
Ziele: Pfinztal…	**Bewertung**			**Bemerkung**
	Fördernd	**Kein Beitrag**	**hemmend**	
…macht mobil				
…ist aktiv				
…schafft Raum				Nachverdichtung innerorts
…bildet und betreut				
…verbindet				
…bietet Service				
…versorgt sich				
…ist stolz auf Nachhaltigkeit				Fast vollständige Versiegelung der beiden Grundstücke, keine Freiflächen, Wohnbebauung im EG direkt an der Straße
Querschnittsziele				
Umwelt-schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

Anlagen:
Lageplan, Planzeichnungen, Ausschnitt Karte HQ-100, wasserwirtschaftliches Gutachten, Bilder zum Bestandsobjekt und Auszüge aus den Gesetzen: § 84 WG, § 78 WHG und § 65 WG

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/780/2021

Tagesordnungspunkt			
Umbau Haus Fribolin, Karlsruher Str. 39, OT Berghausen			
Fachbereich:	Fachbereich 4 - Umwelt und Stadtentwicklung	Datum:	21.04.2021
Bearbeiter:	Schmid	AZ:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Behandlung**
Gemeinderat	04.05.2021	öffentlich

Beschlussvorschlag:	**Das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB wird erteilt**

Pflichtaufgabe ☒ **Freiwillige Aufgabe** ☐

Ziel der Verwaltung:
Schaffung von Wohnraum bzw. Heimplätzen für die Tagesförderung

Sachverhalt:

Die Bauherrschaft beantragt den Ausbau des Hauses Fribolin in der Karlsruher Straße im OT Berghausen.

Es sind Umbaumaßnahmen im Erd-, Ober- sowie im Dachgeschoss der Tagesförderstätte geplant. Durch die Umbaumaßnahmen wird die Raumstruktur in den einzelnen Geschossen dahingehend verändert, damit sie der Landesheimbauverordnung Baden-Württemberg (LHeimBauVO) entspricht.

Problematisch bei der bisherigen Raumaufteilung ist dabei, dass nicht alle Räume über den Flur erreichbar sind. Manche Heimzimmer sind nur per Durchgang durch andere Heimzimmer erreichbar. Diese Problematik soll durch die Umbaumaßnahmen behoben werden.

Des Weiteren ist die Errichtung einer Dachgaube geplant. Diese soll auf der Dachseite in Richtung Karlsruher Straße entstehen und eine Breite von 5 Metern einnehmen.

Stellungnahme der Stadtplanung:

Das Bauvorhaben betrifft die Doppelhaushälfte Karlsruher Straße 39. Das Bauvorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Obere Au/Martins Haus 1. Änderung.
Für den Bauantrag sind Befreiungen erforderlich, da sich die Baumaßnahme teilweise außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche befindet. Die Baugrenze der 1. Änderung durchschneidet das Bestandshaus in Längsrichtung. Die Befreiung ist städtebaulich vertretbar unter dem Begriff unbeabsichtigte Härte.

Das Vorhaben entspricht, unter Berücksichtigung der genannten Befreiung, den Festsetzungen des Bebauungsplans. Da die Befreiung städtebaulich vertretbar ist, empfiehlt die Verwaltung das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB zu erteilen.

Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive

Gesamtbeurteilung: Schaffung von Wohnraum bzw. Heimplätzen für die Tagesförderung				
Ziele: **Pfinztal…**	**Bewertung**			**Bemerkung**
	Fördernd	**Kein Beitrag**	**hemmend**	
…macht mobil				
…ist aktiv				
…schafft Raum				Vergrößert den „Wohnraum“ im Dachgeschoss
…bildet und betreut				Verbessert die Raumsituation der Tagesförderung
…verbindet				
…bietet Service				
…versorgt sich				
…ist stolz auf Nachhaltigkeit				
Querschnittsziele				
Umwelt-schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

Anlagen:
Lageplan, Planzeichnungen

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/781/2021

Tagesordnungspunkt			
Radverkehrskonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung			
Fachbereich:	Fachbereich 4 - Umwelt und Stadtentwicklung	Datum:	22.04.2021
Bearbeiter:	Schönhaar	AZ:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Behandlung**
Gemeinderat	04.05.2021	öffentlich

Beschlussvorschlag:	**1. Der Gemeinderat erkennt das Radverkehrskonzept sowie die vorgestellte Priorisierung als Grundlage für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen an.** **2. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen nur in Verbindung mit der Bereitstellung von entsprechenden Haushaltsmitteln möglich ist und personelle Kapazitäten auf Verwaltungsebene bindet.** **3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept die Möglichkeit von Fördermöglichkeiten konsequent zu prüfen und ggfs. Fördermittel zu beantragen.** **4. Der Gemeinderat beschließt, der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. beizutreten und den Rad- und Fußverkehr zu fördern. Die dem Beitritt zugrundeliegenden Bedingungen werden anerkannt. Er verpflichtet sich weiterhin, die Landesauszeichnung als „fahrradfreundliche Kommune“ bzw. „fußgängerfreundliche Kommune“ anzustreben (Zertifizierungsverfahren).**

Pflichtaufgabe ☒
Freiwillige Aufgabe ☒

Ziel der Verwaltung:

- Förderung des Radverkehrs
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Leistung eines Beitrags zur Mobilitätswende (Schaffung der Voraussetzungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität)
- Mittelfristig wird die Zertifizierung als fahrradfreundliche bzw. fußgängerfreundliche Kommune angestrebt

Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:

Produktgruppe/Name	51.10 (städtebauliche Planung, Verkehrsplanung, städtebauliche Erneuerung)
Ordentlicher Ertrag (gesamt)	--- €
Ordentlicher Aufwand (gesamt)	- 28.000 € (Radverkehrskonzeption) - Kosten für die Umsetzung von Maßnahmen (i. d. R. investiv) *Hinweis: Haushaltsplan 2021: Unter 754100100523 (Umsetzung Radwegekonzept) sind für 2022 100.000 € vorgesehen* - 1.000 €/Jahr Mitgliedsbeitrage AGFK-BW

Personelle Auswirkungen:
Bindung Zeitanteile SG Stadtentwicklung / SG Tiefbau

Sachverhalt:

Radverkehrskonzept
Der Erstentwurf des Radverkehrskonzepts wurde im Januar 2020 an die Mitglieder des Gemeinderats sowie die OrtsvorsteherInnen versandt. Eine erste (nichtöffentliche) Beratung erfolgte im Technik- und Umweltausschuss im Juni 2020. Auf BV/585/2020 wird an dieser Stelle verwiesen. Im Anschluss daran wurde das Konzept in den verschiedenen Ortschaftsräten beraten; die entsprechenden Rückmeldungen liegen vor.

Das Konzept wurde zwischenzeitlich nochmals überarbeitet und aktualisiert; weiterhin wurde auf Wunsch der Verwaltung eine Priorisierung der Maßnahmen als Grundlage für das weitere Vorgehen (Planung und Umsetzung von Maßnahmen sowie Planung der erforderlichen finanziellen Mittel) erstellt. Das fortgeschriebene Konzept sowie die genannte Priorisierung sind dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Herr Dr. Gericke, Modus Consult wird das Radverkehrskonzept in der Sitzung am 04.05.2021 vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

Hinweise:

- *Die Ansätze „Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept und integrierte Verkehrsplanung – Grundlagenermittlung“ sind eng miteinander verzahnt und müssen ganzheitlich betrachtet werden. Radverkehrskonzept und Parkraumkonzept leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der verkehrlichen Situation; stellen jedoch keinen Ersatz für ein kommunales Mobilitätskonzept dar. Sie sind vielmehr als einzelne Bausteine eines entsprechenden Gesamtkonzepts zu betrachten, das erstmalig aufgestellt werden und regelmäßig fortgeschrieben werden muss. Auf **BV 783/2021** wird verwiesen.*

- *Ziel der Beratung und Beschlussfassung am 04.05.2021 ist die grundsätzliche Anerkennung der Konzeptionen sowie der vorgestellten Priorisierungen als Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln.*

- *Es ist ausdrücklich nicht vorgesehen, einzelne „kritische“ Fragestellungen (ein klassisches Beispiel ist das Thema „Beleuchtung von Radwegen im Außenbereich / Lichtverschmutzung“) in der Sitzung am 04.05.2021 ausführlich zu diskutieren. Entsprechende Fragestellungen werden im Zuge der konkreten Planung und Umsetzung von Maßnahmen intensiv von der Verwaltung geprüft. Ggfs. erfolgt dann wiederum eine*

Beratung und Beschlussfassung in den zuständigen gemeindlichen Gremien.

Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) / Beitrittsbeschluss

Im Hinblick auf die Bedeutung die dem Radverkehr im Zusammenhang mit der Thematik „Mobilitätswende“ zukommt und die sich aus einer Mitgliedschaft ergebenden Vorteile (insbesondere Netzwerkfunktion), schlägt die Verwaltung vor, der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. beizutreten und dadurch dem Rad- und Fußverkehr (weiterhin) entsprechendes Gewicht im Rahmen des kommunalen Verwaltungshandeln zu verleihen.

„[…] Die Vorteile einer Mitgliedschaft liegen dabei auf der Hand: Das Netzwerk unterstützt und entlastet die Mitarbeiter der Städte, Gemeinden und Landkreise und macht Synergien praktisch nutzbar. Fragestellungen zur Rad- und Fußverkehrsförderung können im Netzwerk mit Kolleginnen und Kollegen diskutiert und oft zeitnah gelöst werden, die Kommunen profitieren gegenseitig vom Erfahrungsschatz der anderen Mitglieder. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die AGFK-BW finanziell u.a. durch projektbezogene Förderung: Zeit-, Personal- und Kostenaufwand für die Mitgliedskommunen können somit auf vielfältige Weise gemindert werden.

Aufnahmekriterien

Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der AGFK-BW werden, wenn sie folgende sechs Aufnahmekriterien erfüllen. Diese müssen bei der Antragstellung vollständig erfüllt werden.

- ***Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beizutreten sowie den Radverkehr und den Fußverkehr zu fördern.*
- ***Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft die **Landesauszeichnung** „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.*
- ***Beschluss** des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft die **Landesauszeichnung** „Fußgängerfreundliche Stadt“, „Fußgängerfreundliche Gemeinde“ oder „Fußgängerfreundlicher Landkreis“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen (für Landkreise optional).*
- *Benennung fester **Ansprechpartner** innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr und für den Fußverkehr nach außen.*
- *Bereitschaft zur **Mitarbeit** in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Ober-/Bürgermeister oder Landrat/Dezernent) sowie dem Facharbeitskreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeiter der Kommunalverwaltung).*
- *Bereitschaft zur Zahlung der **Mitgliedsbeiträge** der AGFK-BW. Diese sind nach der Größe der Gebietskörperschaft gestaffelt und betragen für Städte und Gemeinden mit*

bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr, für Städte und Gemeinden mit 20.000 – 50.000 Einwohnern 2.000 Euro. Der Jahresbeitrag für Landkreise sowie Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner beträgt 3.000 Euro und Städte mit mehr als 100.000 Bürgern zahlen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag.

Über die Aufnahme neuer Mitglieder entscheidet der Vorstand auf schriftlichen Antrag. Zur Beantragung der Mitgliedschaft nutzen Sie bitte das Antragsformular, das Sie zur Vorabprüfung an die Geschäftsstelle senden.

Gerne können Sie auch im Vorfeld einer Antragstellung mit der Geschäftsstelle in Kontakt treten, um mögliche Fragen zu klären. (…)"[1]

[1] *AGFK: Mitglied werden (agfk-bw.de)*

Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive

Gesamtbeurteilung: *Das Radverkehrskonzept steht den Zielen des GEK / der Klimaoffensive nicht (hemmend) entgegen.*				
Ziele: Pfinztal…	**Bewertung**			**Bemerkung**
	Fördernd	Kein Beitrag	hemmend	
…macht mobil				
…ist aktiv				
…schafft Raum				
…bildet und betreut				
…verbindet				
…bietet Service				
…versorgt sich				
…ist stolz auf Nachhaltigkeit				
Querschnittsziele				
Umwelt-schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				In der Regel sehr gute Fördermöglichkeiten / hohe Fördersätze

Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte		

Anlagen:
Anlage 1_Radverkehrskonzept mit Priorisierung der Maßnahmen, Stand: April 2021
Anlage 2_Sieben gute Gründe für die AGFK-BW

Ö 3

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht

Karlsruhe
April 2021

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

M. Sc. Ricarda Börner (Verkehrsingenieurin)

M. Sc. Robin Oeden (Geograph)

Verfasser

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke

Pforzheimer Straße 15b
76227 Karlsruhe
0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Pfinztal

im April 2021

Inhalt

1. Aufgabenstellung 6

2. Untersuchungsmethodik und Planungsziele 7

3. Datengrundlagen 10
3.1 Strategische Konzeptgrundlagen 10
3.2 Verkehrsrechtliche Führungsformen des Radverkehrs 10

4. Bestandsanalyse 17
4.1 Regionale und örtliche Rahmenbedingungen 17
4.2 Leitbild Pfinztal 19
4.3 Grundsätze 20
4.4 Ziele 20
4.5 Bestehendes Radverkehrsnetz 21
4.6 Grundlagen aus strategischen Konzepten 22
4.7 Quellen und Ziele des Radverkehrs 23

5. Grundsätze und Anforderungen an das Radnetzkonzept 24

6. Radverkehrskonzept 25
6.1 Verkehrserhebung 26
6.2 Maßgebliche Quellen und Ziele 28
6.3 Wunschliniennetz nach Verbindungsfunktionsstufe 29
6.4 Hauptnetz des Radverkehrs - Grundkonzept 30

7. Konfliktanalyse Radverkehr 31
7.1 Angewandte Kriterien 31
7.2 Identifizierte Konflikte 32

8. Maßnahmen zur Konfliktbehebung 36
8.1 Allgemeine Maßnahmen 36
8.2 Ortsteilspezifische Maßnahmen 37
8.3 Priorisierung der Maßnahmen 41

Abbildungen

Abb. 1: Piktogramm Radfahrer, 50 x 139 cm 15

Abb. 2: Übersichtsplan Pfinztal, Quelle: www.pfinztal.de 17

Abb. 3: Radwegunterführung Brücke Weiherstraße, Blickrichtung Osten 33

Abb. 4: Bahnhofstraße, Brücke über die Pfinz, Blickrichtung Nordosten 33

Abb. 5: Wesostraße mit Ende des Geh- und Radweges, Quelle: www.mapillary.com 35

Abb. 6: Straßenraum Ochsenstraße, Blickrichtung Südwesten 39

Tabellen

Tab. 1: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Berghausen 43

Tab. 2: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Söllingen 44

Tab. 3: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Kleinsteinbach, Wöschbach 45

Pläne

Plan	1	Radroutennetz Bestand
Plan	2	Zählstellenplan
Plan	3	Querschnittsbelastungen Analyse 2018 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	4	Querschnittsbelastungen Analyse 2018 - Radfahrer/16h und Fußgänger/16h
Plan	5	Querschnittsbelastungen Analyse 2018 - Gesamtnetz: Radfahrer/16h
Plan	6	Tagesganglinie Q9 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	7	Tagesganglinie Q10 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	8	Tagesganglinie Q11 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	9	Tagesganglinie Q12 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	10	Tagesganglinie Q13 - Kfz/d und SV>3,5t/d
Plan	11	Querschnittsbelastungen Analyse 2018 - Hauptachsen: Radfahrer/16h
Plan	12	Tagesganglinie Radverkehr Berghausen - Karlsruhe
Plan	13	Tagesganglinie Radverkehr Berghausen - Söllingen
Plan	14	Tagesganglinie Radverkehr Berghausen - Wöschbach
Plan	15	Tagesganglinie Radverkehr Söllingen - Kleinsteinbach
Plan	16	Tagesganglinie Radverkehr Kleinsteinbach - Remchingen
Plan	17	Tagesganglinie KP11 - Radverkehr Summe Einfahrströme
Plan	18	Tagesganglinie KP11 - Radverkehr Bahnhofstraße (SW)

Plan	19	Tagesganglinie KP11 - Radverkehr Bahnhofstraße (NO)
Plan	20	Tagesganglinie KP11 - Radverkehr Reetzstraße
Plan	21	Tagesganglinie KP11 - Radverkehr Wässemle
Plan	22	Tagesganglinie KP11 - Querung Radfahrer und Fußgänger Zufahrt Reetzstraße
Plan	23	Tagesganglinie KP11 - Querung Radfahrer und Fußgänger Zufahrt Wässemle
Plan	24	Wunschliniennetz VFS II, III + IV regional
Plan	25	Regionales Hauptnetz des Radverkehrs
Plan	26	Berghausen - Quellen und Ziele
Plan	27	Berghausen - Ortsteilspezifisches Hauptnetz des Radverkehrs
Plan	28	Berghausen - Ortsteilspezifisches Hauptnetz des Radverkehrs mit OU B 293
Plan	29	Berghausen - Konfliktplan
Plan	30	Berghausen - Maßnahmenplan
Plan	31	Söllingen - Quellen und Ziele
Plan	32	Söllingen - Ortsteilspezifisches Hauptnetz des Radverkehrs
Plan	33	Söllingen - Konfliktplan
Plan	34	Söllingen - Maßnahmenplan
Plan	35	Kleinsteinbach - Quellen und Ziele
Plan	36	Kleinsteinbach - Ortsteilspezifisches Hauptnetz des Radverkehrs
Plan	37	Kleinsteinbach - Konfliktplan
Plan	38	Kleinsteinbach - Maßnahmenplan
Plan	39	Wöschbach - Quellen und Ziele
Plan	40	Wöschbach - Ortsteilspezifisches Hauptnetz des Radverkehrs
Plan	41	Wöschbach - Konfliktplan
Plan	42	Wöschbach - Maßnahmenplan
Plan	43	Maßnahmenplan (hohe Prioritäten) - Gesamtgebiet Pfinztal

1. Aufgabenstellung

Zur Förderung des Radverkehrs beabsichtigt die Gemeinde Pfinztal die bestehenden Radverkehrsverbindungen zu optimieren, auszubauen und besser zu vernetzen. Es soll ein Gesamtkonzept auf der Basis bereits bestehender konzeptioneller Überlegungen des gesamten Verkehrsgeschehens und vor dem Hintergrund der aktuellen Ansprüche an eine zeitgemäße Fahrradinfrastruktur, u.a. aufgrund der Nutzung von Pedelecs und E-Bikes, mit folgenden Inhalten erarbeitet werden:

1. Erarbeitung von überörtlich wichtigen Radverkehrsverbindungen.
2. Erarbeitung von innerörtlich wichtigen Radverkehrsverbindungen (Ergänzungsnetz).
3. Konzeptionelle Lösungsvorschläge für typische Querschnittsbreiten, für Knotenpunkte und Querungsstellen.

Die Erarbeitung soll dabei auf den vorliegenden Unterlagen aus dem Radroutenplaner des Landes bzw. des Landkreises aufbauen, diese jedoch auch kritisch hinterfragen und innerörtlich ergänzen, so dass im Ergebnis ein in sich neu gestaltetes Gesamtkonzept entwickelt wird.

Mit dem strategischen Gesamtkonzept werden die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten und Hauptachsen im Radverkehr aufgezeigt und integriert zusammen mit den städtebaulichen Effekten bewertet. Dabei soll ein alltagstaugliches Netz an Radwegen oder für den Radfahrer geeigneten Streckenverbindungen erarbeitet werden. Damit wird eine angemessene Reaktion auf die geänderten Rahmenbedingungen aus der gesellschaftlichen Wertschätzung des Radfahrens, der Verwendung von E-Bikes oder Pedelecs und dem Ziel zur Reduzierung von Treibhausgasen (Umweltaspekt generell) ermöglicht. Somit soll die Entwicklung im Radverkehrssektor zur Bereitstellung einer geeigneten Radverkehrsinfrastruktur (Wege und Abstellanlagen) in Gang gesetzt werden, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren realisiert werden kann.

Das vorhandene Radverkehrsnetz von Pfinztal besteht größtenteils aus empfohlenen Radrouten, auf denen der Radverkehr zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr geführt ist. Teilweise wird der Fahrradverkehr umwegig über Seitenstraßen, Wirtschaftswege oder kombinierte Fuß- und Radwege geführt. Die Anordnung von Radfahrstreifen o. ä. auf Hauptverkehrsstraßen könnte das Fahrradfahren attraktiver und sicherer machen. Gleichzeitig soll für den alltäglichen Radfahrer und den Tagestourist die Hemmschwelle zur Nutzung des Fahrrads deutlich gesenkt und insgesamt die Orientierung erleichtert werden.

2. Untersuchungsmethodik und Planungsziele

Die strategische Radverkehrskonzeption erbringt die vorbereitende (Netz-) Planung auf gesamtörtlicher Ebene. Das Konzept wird wie eine Angebotsplanung verstanden, damit der Radverkehrsanteil an allen Wegen in Pfinztal deutlich ansteigt. Eine nachfrageorientierte Planung kann aufgrund der heute noch geringen Nachfrage im Radverkehr nicht zielführend sein.

Die Planungsarbeit gliedert sich im Rahmen der Radverkehrskonzeption in folgende Punkte:

1. Zusammenstellung aller relevanten Planungsgrundlagen.
2. Zusammenstellung aktueller Verkehrsbelastungen im Fahrrad- und Straßenverkehr.
3. Überprüfung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur und der geplanten Radrouten mit Blick auf den Berufspendler, Schülerverkehr, Freizeitverkehr, Tagestourismus sowie auf relevante Ziele, wie Sportanlagen, öffentliche Einrichtungen, Freizeit-Ziele etc.
4. Bewertung der Bestands-Situation.
5. Ableitung von Entwicklungsszenarien und -zielen.
6. Ableitung und Hierarchisierung von gesamtörtlichen Radnetzverbindungen.
7. Ausarbeitung und Empfehlung integrierter Konzepte im Radverkehr in Verbindung mit einem Maßnahmenvorschlag.

Die Analyse der relevanten Planungsgrundlagen erfolgt v.a. auf Grundlage der Grundkarten und statistischen Daten sowie basierend auf eigenen Erhebungen und Erhebungsfahrten vor Ort. Alle Datengrundlagen und eigenen Erhebungen werden als Zwischenergebnis in schriftlicher und grafischer Form aufbereitet und einer Bewertung der Bestandssituation unterzogen. Daran anschließend soll eine erste intensive Diskussion vorgenommen werden, um auf dieser gemeinsamen Betrachtung die richtigen Ziele und Szenarien für Pfinztal aufstellen zu können.

Die Untersuchungsmethodik stützt sich auf die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die Entwicklung der Radrouten erfolgt auf Basis der RIN, welche eine methodisch abgesicherte Arbeitsweise erlauben und so zu nachvollziehbaren und vergleichbaren Ergebnissen von ‘Wunschlinien’ führen. Diese sind dann Grundlage für die konkreten Linienführungen im Verkehrsraum und legen die Ausbaustandards fest.

Die RIN bilden die Grundlage für die funktionale Netzgestaltung, in deren Rahmen durch Verbindungsfunktionsstufen (VFS) die Kategorien der Netzelemente definiert werden. Dies geschieht zunächst in Form von Wunsch- bzw. Luftlinien, die sich aus der Analyse vorhandener maßgeblicher Quellen und Ziele des Radverkehrs ergeben. Quellen und Ziele liegen innerörtlich bei den für Radfahrer wichtigen Attraktionen und regional in den benachbarten Städten und Gemeinden sowie bei den regionalen oder überregionalen Radwegeverbindungen.

Das Wunschlinien-Netz untergliedert sich in:

- überregionale Verbindungen, die umliegende Mittel- und Oberzentren über die Gemeinde Pfinztal verbinden (VFS II - überregional) und
- regionale Verbindungen, die umliegende Gemeinden mit der Gemeinde Pfinztal verbinden (VFS III - regional) und
- innerörtliche Verbindungen zwischen den Versorgungszentren, kulturellen Angeboten oder besonderen Freizeiteinrichtungen innerhalb der Gemeinde Pfinztal (VFS IV - nahräumig).

Die Wunschlinien-Verbindungen werden im Rahmenplan auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz übertragen. Für eine schnelle und sichere Befahrbarkeit der Radverkehrsstrecken und zur Anbindung einer maximalen Anzahl von Quellen und Zielen werden Hauptverkehrsstraßenzüge bei der Netzgestaltung bevorzugt. Damit wird der Öffentlichkeit auch das Vorhandensein von guter Fahrradinfrastruktur am besten vermittelt, da die Fahrradinfrastruktur permanent im öffentlichen Straßenraum wahrgenommen wird. Zusätzlich wird – sofern vorhanden – auf alternative Routen und Beschilderung mit Blick auf die Anforderungen des Radverkehrs an eine schnelle und direkte Führung auch auf die zukünftig noch weiter verbreitete Verfügbarkeit von Pedelecs bzw. E-Bikes hingewiesen.

Es handelt sich bei den Netzentwürfen um ein Grundkonzept, welches wie in einem Rahmenplan noch die Möglichkeit zu Anpassungen an örtliche Gegebenheiten bietet. Die Prüfung der Realisierbarkeit der einzelnen Verbindungen im Straßenraum erfolgt auf Grundlage des Rahmenplans Schritt für Schritt, so dass weiterhin Korrekturen und Ergänzungen vorgenommen werden können. Durch das Grundkonzept im Rahmenplan ist gewährleistet, dass am Ende ein schlüssiges und attraktives Gesamtnetz erreicht wird.

Die strategische Radverkehrskonzeption wird den Planungsprozess zur Förderung des Radverkehrs anstoßen und die Zielrichtung vorgeben. Die konkrete Entwurfs- und Ausführungsplanung setzt dann auf dieser Grundlage auf und wird schrittweise umgesetzt.

Das Radverkehrskonzept steht im Einklang mit den Zielen der Grundsatzbeschlüsse “Klimaoffensive” und “Gemeindeentwicklungskonzept Pfinztal 2035” und trägt zur Verwirklichung der dort formulierten Zielsetzung bei.

Die Gemeinde wurde als Modellkommune in das Förderprogramm “Ortsmitten barrierefrei gestalten” aufgenommen. Im vorliegenden Konzept genannte Ansätze für das Areal des Bahnhofsplatzes und Umgebung werden im Hinblick auf eine Detailplanung und Umsetzung eng mit Ansätzen des Förderprogramms abgestimmt.

3. Datengrundlagen

3.1 Strategische Konzeptgrundlagen

Für die konzeptionelle Erarbeitung werden folgende vorliegenden maßgeblichen Dokumente für das Radverkehrskonzept herangezogen:

- Radroutenplaner Baden-Württemberg, 2019.
- Radverkehrskataster, Landkreis Karlsruhe, 2019.
- Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau.
- Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2002, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Stand November 2018.
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein, Planungsbüro VAR+, 2018.

Hinzu kommen die von Modus Consult durchgeführten Knotenstrom- und Querschnittszählungen, deren Erhebungsmethodik und Ergebnisse in Abschnitt 6.1 näher erläutert werden.

3.2 Verkehrsrechtliche Führungsformen des Radverkehrs

In diesem Kapitel werden allgemeine Hinweise zu den möglichen Führungsformen des Radverkehrs, zur Benutzungspflicht und der entsprechenden Beschilderung der einzelnen Führungsformen gegeben. Grundlage hierzu bilden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO 2013), sowie die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Die Ausführungen stellen eine grobe Übersicht dar und können nicht das einschlägige Regelwerk oder die Gesetze und Verwaltungsvorschriften umfassend wiedergeben.

Zunächst werden drei grundsätzliche Arten der Führung des Radverkehrs unterschieden, die in der folgenden Tabelle gegliedert sind und anschließend näher erläutert werden.

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr mit teilweiser Separation	Räumliche Trennung vom Kfz-Verkehr
▸ Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn oder auf Nebenverkehrsflächen, evtl. mit flankierenden Maßnahmen	▸ Schutzstreifen ▸ Gehweg / Radfahrer frei ▸ Radweg ohne Benutzungspflicht ▸ Kombinationen	▸ Radfahrstreifen ▸ Busspur, frei für Radfahrer ▸ Radweg ▸ Gemeinsamer Geh- und Radweg

3.2.1 Mischverkehr mit Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn

Die Hauptkriterien für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sind nach den ERA

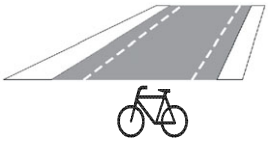
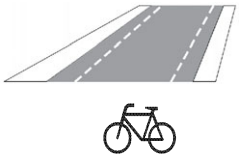
- die Verkehrsstärke im Kfz- und Schwerverkehr,
- die Fahrbahnbreite (problematisch zwischen 6,0 und 7,0 m) sowie
- die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Führungsform	Benutzungspflicht	Beschilderung / Markierung	
Mischverkehr mit Kfz: Radverkehr ausschließlich auf Fahrbahn	(benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	Keine.	
Mischverkehr mit Kfz: Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg	„Servicelösung": Radverkehr zum Schutz unsicherer Radfahrer zusätzlich auf Gehweg zugelassen.	Z 239 + Zusatz 1022-10	

3.2.2 Mischverkehr mit teilweiser Separation

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn, darf jedoch von Kraftfahrzeugen nur befahren werden, wenn dies z.B. zum Ausweichen unabdingbar ist. Daher ist eine Anordnung nur dann sicher und sinnvoll, wenn nicht ständig über den Schutzstreifen gefahren werden muss. Bei Zeichen 340 (Leitlinie, Markierung von Schutzstreifen) ist ein generelles Parkverbot für Schutzstreifen verankert; dies macht entsprechende Verkehrszeichen entbehrlich (Z 283 „Halten auf der Fahr-

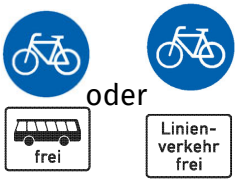
bahn verboten"). Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen (z.B. 30-50 m) mit dem Sinnbild „Radverkehr" gekennzeichnet. Es besteht keine Benutzungspflicht. In der VwV-StVO sind Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen entfallen.

Führungsform	Benutzungspflicht	Beschilderung / Markierung	
Schutzstreifen	Keine Benutzungspflicht, kein Sonderweg nach StVO.		
Schutzstreifen + „Gehweg", „Radfahrer frei"	„Servicelösung": Radverkehr zum Schutz unsicherer Radfahrer zusätzlich auf Gehweg zugelassen. Keine Benutzungspflicht, frei wählbare Nutzung.	Z 340 + Pikto „Rad" Z 239 + Zusatz 1022-10	s. Schutzstreifen +
Schutzstreifen + Radweg ohne Benutzungspflicht	Keine Benutzungspflicht, frei wählbare Nutzung.	Z 340 + Pikto „Rad"	 + Radweg ohne Beschilderung

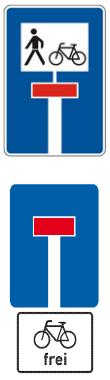
3.2.3 Trennung vom Kfz-Verkehr

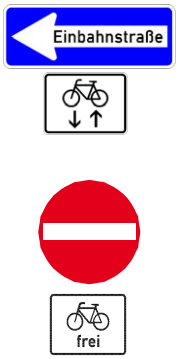
Radfahrstreifen sind durch Breitstrich-Markierung abgetrennte Sonderfahrstreifen auf der Fahrbahn, die lediglich zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen durch andere Verkehrsteilnehmer überquert werden dürfen. Im Seitenraum befindliche, durch Borde, Park- oder Grünstreifen abgetrennte Radwege gehören nach den ERA zur Kategorie der baulich angelegten Radwege. Beide Führungsarten trennen den Radverkehr vom Kfz-Verkehr und sind in verschiedener Form realisierbar:

Führungsform	Benutzungspflicht	Beschilderung / Markierung	
Gemeinsamer Geh- und Radweg	Benutzungspflichtig (nicht mehr empfohlen)	Z 240	

Führungsform	Benutzungspflicht	Beschilderung / Markierung	
Getrennter Geh- und Radweg	Benutzungspflichtig	Z 241	
Radfahrstreifen	Benutzungspflichtig	Z 295 Z 237	Breitstrich +
Radfahrstreifen mit Zusatz „Bus Frei”	Benutzungspflichtig für Radverkehr. Bus erhält Freigabe zur Mitbenutzung.	Z 295 Z 237 + Zusatz 1024-14 oder 1026-32	Breitstrich + 
Bussonderfahrstreifen mit Zusatz „Rad Frei”	Keine Benutzungspflicht für Radverkehr, frei wählbare Nutzung. Benutzungspflichtig für Busverkehr.	Z 295 Z 245 + Zusatz 1022-10	Breitstrich +
Radweg (baulich angelegt)	Benutzungspflichtig	Z 237	

3.2.4 Weitere Führungsformen des Radverkehrs

Führungsform	Bemerkungen	Beschilderung / Markierung	
Sackgasse durchlässig für Radverkehr und Fußgänger	▸ Anwendbar für Radverkehr und/oder Fußgänger.	Z 357-50	

Führungsform	Bemerkungen	Beschilderung / Markierung	
Fahrradstraße	▸ Zulässige Geschwindigkeit max. 30 km/h. ▸ Regelung der Mitbenutzung anderer durch Zusatzzeichen.	Z 244.1	
Gegenläufiger Radverkehr in Einbahnstraße	▸ Rechts-Vor-Links-Regelung für Radverkehr oder Vorfahrtregelnde Beschilderung	Z 220 + Zusatz 1000-33	

3.2.5 Straßenmarkierungen und Leitpiktogramm

Nach der Straßenverkehrsordnung wird zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen unterschieden:

- Der Schutzstreifen hat danach in der Regel eine Breite von 1,50 m (in Engstellen minimal 1,25 m) und wird durch eine gestrichelte Linie markiert, die von Kraftfahrzeugen bei Bedarf überfahren werden darf.
- Der Radfahrstreifen hat in der Regel eine Breite von mehr als 2,0 m (in Engstellen minimal 1,85 m) und wird mit einer breiten durchgezogenen Linie markiert, die nur zum Ein- und Abbiegen oder zum Erreichen von Stellplätzen überfahren werden darf. Zusätzlich wird parallel die Markierung einer hellgrünen Linie empfohlen, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Ergänzend zu den Angaben in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird empfohlen, eine typische Radsymbolik als Markierung auf der Fahrbahn zu verwenden. Markierungsdetails mit Piktogrammen und Richtungssymbolen, die eine bessere Orientierung ermöglichen sollen und ggf. auch losgelöst von Markierungen nach der Straßenverkehrsordnung zu verwenden sind, sind hier beispielhaft wiedergegeben. Mit zusätzlicher Farbkennung für die Markierung, die in einem für Radverkehrsinfrastruktur häufig angewendeten hellgrünem Farbton gehalten wird, soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gefördert und insgesamt die Sicherheit verbessert werden. Gerade in der Zeit unmittelbar nach Einrichtung neuer Radverkehrsinfrastruktur ist die deutliche Wahrnehmung

der neuen Angebote für Radfahrer von so hoher Bedeutung, dass die Wahl dieser Gestaltungsmittel im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit wesentlich zum Erfolg beitragen wird.

Das Leit-Piktogramm soll die Orientierung erleichtern. Das Fahrradsymbol erklärt die Zielgruppe und die Pfeile vermitteln den weiteren Fahrweg, so dass z.B. in Abbildung 1 eine Rechtsabbiegemöglichkeit dargestellt ist. Die Größe des Piktogramms ist so zu wählen, dass es optisch auffällt und ein Gegengewicht zu der Markierung nach der Straßenverkehrsordnung bildet. Insofern wird das Piktogramm mit 50 cm Breite innerhalb von Radfahrstreifen verwendet. Das Piktogramm kann mit 30 cm Breite ohne weitere verkehrsrechtliche Markierung auf der Fahrbahn verwendet werden, um dem Radfahrer den Weg entlang der ausgewählten Hauptroute zu weisen, wenn kein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorliegt. Im Zusammenhang mit einem Schutzstreifen kann das breite oder schmalere Piktogramm verwendet werden, dies ist ortsspezifisch und in Abhängigkeit der Verkehrsmenge und Sichtbarkeit zu entscheiden.

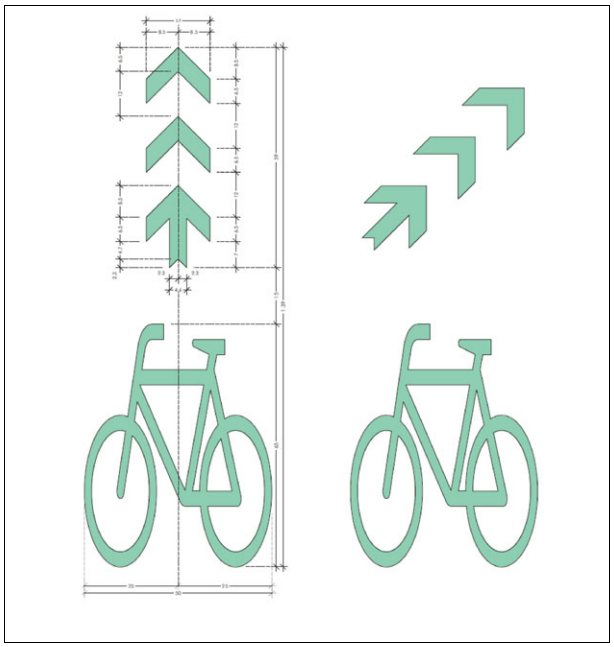


Abb. 1: Piktogramm Radfahrer, 50 x 139 cm

3.2.6 Sonderregelungen für Elektrofahrräder

Der Oberbegriff Elektrofahrrad fasst unterschiedliche Fahrzeugkonzepte mit elektrischem Hilfsmotor zusammen. Elektrofahrräder sind untergliedert in die nachfolgend aufgeführten Kategorien. Auch wenn sich umgangssprachlich inzwischen der Begriff “E-Bike” als Überbegriff für alle Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung etabliert hat, wird hier das E-Bike im Sinne eines “Elektro-Leichtmofas” verstanden.

- Pedelecs sind Fahrräder mit Motorunterstützung deren Motor nur läuft, wenn auch getreten wird. Bei maximal 25 km/h schaltet die Unterstützung vollständig ab.
- Schnelle Pedelecs ("S-Klasse") liefern Motorunterstützung bis 45 km/h. Schnelle Pedelecs sind der EG-Fahrzeugklasse L1e gemäß EU-Verordnung Nr. 168/2013 (Kleinkrafträder) zuzuordnen und sind demnach Kraftfahrzeuge.
- E-Bikes haben wie Pedelecs eine Motorunterstützung. Allerdings ist diese nicht an die Tretbewegung gekoppelt. Im Gegensatz zum Pedelec wird der Motor wie beim Mofa über einen "Gasgriff" angesteuert. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. E-Bikes sind der EG-Fahrzeugklasse L1e gemäß EU-Verordnung Nr. 168/2013 zuzuordnen und sind demnach Kraftfahrzeuge. Das gilt auch dann wenn sie nur durch Treten fortbewegt werden. E-Bikes sind aufgrund der Leichtmofa-Ausnahmeverordnung als Leichtmofa einzustufen.

Die Zuordnung zu Kraftfahrzeugen hat die folgenden rechtlichen Konsequenzen:

- Auf Wegen, die für Kraftfahrzeuge gesperrt sind, darf man mit einem S-Klasse-Pedelec oder E-Bike nicht fahren. Radwege dürfen mit S-Klasse-Pedelecs auch außerorts nicht befahren werden, mit E-Bikes hingegen schon. Seit das Bundesverkehrsministerium 2012 mitgeteilt hat, dass S-Klasse-Pedelecs nicht (mehr) als Leichtmofas anzusehen sind, darf man mit S-Klasse-Pedelecs nicht mehr auf innerörtlichen Radwegen mit dem Zusatzzeichen "Mofas frei" und nicht mehr auf außerörtlichen Radwegen (egal, ob mit oder ohne Zusatzzeichen "Mofas frei") fahren.
- Fahrradstraßen dürfen mit S-Klasse-Pedelecs nur dann befahren werden, wenn sie für Kraftfahrzeuge allgemein oder für Krafträder freigegeben sind, eine Freigabe für Mofas reicht nicht aus. Für E-Bikes (Leichtmofas) hingegen reicht die Freigabe für Mofas.
- Im Wald gelten die Waldgesetze der Länder. Dort wird das Radfahren erlaubt. Dementsprechend sind E-Bikes und schnelle Pedelecs, auch im reinen Pedalbetrieb, im Wald nicht erlaubt.

Von besonderer Bedeutung ist die deutlich höhere Geschwindigkeit, die nun für alle Radfahrer in jeder Situation erzielt werden kann. Dadurch entstehen vermehrt Gefahrensituationen, die sich durch ungeübte Radfahrer und unaufmerksame Kraftfahrzeugführer aufgrund der schnellen Distanzbewältigung einstellen. Insbesondere das Bedürfnis zu einem größeren Seitenabstand ergibt sich daraus, das bei der Wahl der Führungsformen und der ausgestalteten Breiten zu beachten ist. In diesem Zusammenhang ist auch die Nutzung der E-Scooter als Konkurenz auf den zur Verfügung stehenden Flächen zu sehen.

4. Bestandsanalyse

4.1 Regionale und örtliche Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Pfinztal wird dem Mittelbereich Karlsruhe zugeordnet und liegt mittig zwischen den Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim. Gemäß dem Regionalplan Mittlerer Oberrhein ist die Gemeinde als Kleinzentrum eingestuft, welches die Deckung des Grundbedarfs des gemeindlichen Nahbereichs sicherstellt. Im Osten grenzt die Gemeinde an die Region Nordschwarzwald, in der sich mit Remchingen und Königsbach-Stein die nächstgelegenen Unterzentren befinden. Die Gemeinde Pfinztal liegt gemäß Landesentwicklungsplan im Bereich der Landesentwicklungsachsen Karlsruhe - Pforzheim sowie Karlsruhe - Bretten - Heilbronn.

Abb. 2: Übersichtsplan Pfinztal, Quelle: www.pfinztal.de

Pfinztal besitzt rund 18.300 Einwohner und liegt mit einer Einwohnerdichte von 586 Einwohnern pro Quadratkilometer deutlich über dem Landeswert von 309 EW/km² (2017). Diese Feststellung stimmt mit der Zuordnung des Gemeindegebiets zur Raumkategorie der “Verdichtungsräume” gemäß Landesentwicklungsplan überein. Verwaltungstechnisch ist die Gemeinde Pfinztal dem Landkreis

Karlsruhe zugeordnet und besteht aus insgesamt vier Ortsteilen: Berghausen (7.328 EW), Söllingen (5.742 EW), Kleinsteinbach (2.361 EW) und Wöschbach (2.942 EW). Die Lage der Ortsteile ist in Abbildung 2 dargestellt.

Pfinztal liegt nördlich der A 8 und östlich des Stadtkreisgebiets Karlsruhe. In Berghausen wird die Gemeinde regional über die Achsen der Bundesstraße B 293 nach Bretten / Heilbronn und über die B 10 von Karlsruhe über Söllingen und Kleinsteinbach nach Pforzheim / Stuttgart erschlossen. Wöschbach liegt davon abseits im Nordosten und ist v.a. über die Wöschbacher Straße (K 3541) von Berghausen aus zu erreichen.

Die Gemeinde ist insgesamt mit den wichtigsten Einrichtungen ausgestattet, wie Läden für den täglichen Bedarf, örtliches Gewerbe, Schulen, Kindergärten, Spiel- und Sportstätten und Standorte der ärztlichen Versorgung. In jedem Ortsteil befindet sich eine Grundschule und in Berghausen sind auch weiterführende Schulen vorhanden. Die Versorgungseinrichtungen konzentrieren sich grundsätzlich in den jeweiligen Ortsteilzentren. Eine Verknüpfung dieser Ortsteilzentren in einem qualitativ hochwertigen und zusammenhängenden fuß- und radverkehrlichen Netz gilt es weiter voranzutreiben. Bei einer Zielsetzung, den Radverkehrsanteil zu erhöhen, wird eine Verlagerung angestrebt, um die täglichen Wege mit dem Fahrrad anstatt mit dem Pkw zurückzulegen. Das Verlagerungspotenzial im Radverkehr steht damit nicht in Konkurrenz zum ÖPNV.

Grundsätzlich wird auf Hauptverkehrsstraßen innerörtlich eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Seit einigen Jahren ist entlang der Bundesstraßen B 10 und B 293 im Ortsteilzentrum Berghausen, entlang der B 10 in Söllingen und in Kleinsteinbach (Kreisverkehr bis südlicher Ortsausgang) eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet. Seit Februar 2019 gilt in Kleinsteinbach auch für die Bockstalstraße aus Lärmschutzgründen eine ganztägige Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Im Ortsteilzentrum Wöschbach gilt entlang der Wesostraße im Bereich zwischen der Einmündung Saldingerstraße und der Einmündung Im Eigen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Im Straßenraum müssen die Ansprüche des Radverkehrs sowohl mit denen des fließenden als auch denen des ruhenden Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Da hinsichtlich des ruhenden Verkehrs viele verschiedenen Aspekte, wie z.B. angrenzende Nutzungen, derzeitige Stellplatzauslastungen und vorhandene Straßenraumbreiten zu berücksichtigen sind, wird parallel von Modus Consult ein Parkraumkonzept für die Gemeinde Pfinztal erstellt. Dies wird im Zuge der Radverkehrsplanung und den konkreten Umsetzungen von Maßnahmen ebenfalls berücksichtigt.

Hinsichtlich des ÖPNV verbindet die Bahnlinie S5 die Ortsteile Berghausen, Söllingen und Kleinsteinbach mit Karlsruhe im Westen und Pforzheim im Südosten. Die Linie S4 bietet in Berghausen einen direkten Anschluss nach Bretten und im weiteren Verlauf nach Heilbronn. An den Bahnhaltestellen stehen ebenfalls einige Park&Ride-Stellplätze zur Verfügung. Der Ortsteil Wöschbach kann von Berghausen aus mit der Buslinie 151 erreicht werden.

Die Nähe zu den beiden Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim und die entsprechende infrastrukturelle Anbindung über Straße und Schiene geht mit einer hohen Berufspendlerzahl der Gemeinde Pfinztal einher. Von den insgesamt 7.391 in Pfinztal wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pendeln 6.243 zu ihrer Arbeitsstätte außerhalb des Gemeindegebiets, was einem Anteil von ca. 85% entspricht. Außerdem gibt es 2.027 Einpendler in das Gemeindegebiet Pfinztal (Stand Juni 2018, Statistik der Bundesagentur für Arbeit).

Gemäß einer Befragung von ca. 6.000 Bewohnern der Region Mittlerer Oberrhein werden hier 13,1% der Wege zur Arbeit und 28,5% der Wege zu Freizeiteinrichtungen mit dem Fahrrad zurückgelegt (Studie “Wer wohnt wie?”, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, 2018). Insbesondere der Radverkehrsanteil bezogen auf den Arbeitsweg ist somit noch ausbaufähig.

4.2 Leitbild Pfinztal

Als Basis für die weitere Konzeption im Radverkehr wird ein Leitbild vorangestellt, welches die generellen städtebaulichen und verkehrlichen Ziele benennt, die Wechselwirkungen zum Radverkehr aufzeigt und somit den Rahmen für die angestrebten positiven Auswirkungen darstellt.

Das Leitbild bezieht alle Aspekte mit ein, die Rückwirkungen auf den Radverkehr haben können, so dass neben den örtlich zu bestimmenden Faktoren auch Faktoren der allgemeinen Entwicklung beachtet werden. Das Leitbild wird im Spannungsfeld der einzelnen Ausprägungen und der rechtlichen Rahmenbedingungen entwickelt und zeigt auf, welcher Handlungsspielraum vor Ort besteht.

Die Stadt- und Verkehrsplanung von Pfinztal orientiert sich an den Grundsätzen des Leitbildes. Für die weitere Arbeit ergeben sich verschiedene Arbeitsfelder, die hier vorgestellt werden. Insbesondere die Klärung der Angebotsstandards für die gewählten Zielgruppen steht dabei im Vordergrund, die vor dem Hintergrund der berechtigten Interessen aus Sicht der Verkehrssicherheit genauso zu betrachten sind wie aus dem Blickwinkel der versierten Sportrad- oder touristischen Fahrradfahrer. Die aktuellsten Rechtsprechungen zu diesem Thema müssen dabei beachtet werden.

4.3 Grundsätze

- Grundsatz 1: Umweltverträglichkeit aller Verkehrsmittel

Für alle Verkehrsmittel gilt es, die Umweltverträglichkeit zu verbessern und die negativen Auswirkungen auf den Menschen und das Klima zu reduzieren. Der Umweltverbund (ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) hat in Pfinztal Priorität. Das motorisierte Verkehrsaufkommen soll reduziert werden.

- Grundsatz 2: Mobilität für Alle

In Pfinztal soll Mobilität für jeden zugänglich und nutzbar sein. Sie ist barrierefrei zu gestalten und in allen Belangen auf die Nutzer auszurichten. Es wird ein Schwerpunkt auf Vernetzungsangebote im Umweltverbund und alternative Verkehrsangebote gelegt.

- Grundsatz 3: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Sicherheit für die “schwachen” Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) soll in der Verkehrsentwicklungsplanung vorrangige Bedeutung haben. Der Straßenraum ist für die schwachen Verkehrsteilnehmer wieder besser als Aufenthaltsfläche und Lebensraum nutzbar zu machen, z.B. durch die Herstellung von Gehwegen oder begehbaren Randstreifen an für den Fußgänger ungeeigneten Fahrstreifen.

- Grundsatz 4: Ortsverträgliche Mobilität

Mobilität in Pfinztal wird ortsverträglich abgewickelt um so geringe Beeinträchtigungen wie möglich hervorzurufen. Das Ortsbild soll nicht negativ beeinflusst werden; die Belange der Bewohner werden beachtet und geschützt.

4.4 Ziele

- Ziel 1: Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes

Die örtlichen Wegeverbindungen sind für Fußgänger und Radfahrer attraktiver zu gestalten und hinsichtlich Durchgängigkeit, Nutzungsfreundlichkeit und Sicherheit zu ertüchtigen. Für das Fahrrad sind außerdem an zentralen Zielen ausreichend Abstellmöglichkeiten vorzusehen. Die Wegeverbindungen zu den Ortsteilen sind zu optimieren.

- Ziel 2: Verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer

In den Hauptverkehrsstraßen ist das Miteinander von Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fahrrad und Fußgängern verträglich zu gestalten. Der Straßenraum soll ansprechend

gestaltet werden. Zusätzlich ist für ausreichende Spiel- und Aufenthaltsräume für die Kinder und Jugendlichen zu sorgen.

- Ziel 3: Minimierung Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr und die CO_2-Emissionen des Verkehrs in den Ortsteilen sollen minimiert werden. Die Dimensionierung und Verkehrsflächenaufteilung erfolgt zugunsten der “schwächeren” Verkehrsteilnehmer.

- Ziel 4: Schaffung eines stationären Orientierungssystems

An den Zufahrtsstraßen nach Berghausen, Söllingen, Kleinsteinbach und Wöschbach soll ein Orientierungssystem den Besucherverkehr informieren. Die Lenkung zu den geeigneten Parkplätzen / Zielen soll leicht begreifbar sein.

- Ziel 5: Reduzierung der örtlichen Verkehrsbelastung

Zur Reduzierung der innerörtlichen Verkehrsbelastung sind Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, die verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen gleichermaßen berücksichtigen. Dazu gehört bspw. die Sicherung der Nahversorgung vor Ort. Außerdem sollen kurze und gut beleuchtete radverkehrliche und fußläufige Wegeverbindungen die Erschließung zwischen den Ortsteilen aufwerten.

- Ziel 6: Förderung alternative Mobilität

Alternative Verkehrsmittel und neue umweltfreundliche Formen der Mobilität sollen bei Infrastrukturmaßnahmen und politischen Entscheidungen gefördert werden, um dadurch dem Ziel der Umweltverträglichkeit näher zu kommen.

- Ziel 7: Imageverbesserung alternativer Mobilitätsangebote

Durch Förderung von Kooperationen und verbesserte Kommunikation der Planungsziele sollen die alternativen Mobilitätsangebote unterstützt und ein positives Image in der Öffentlichkeit für sie entwickelt werden.

4.5 Bestehendes Radverkehrsnetz

Plan 1

Um bestehende regionale und überregionale Radverkehrsverbindungen in das geplante Pfinztaler Radverkehrsnetz einzubinden, werden in Plan 1 die bestehenden Radrouten dargestellt. Diese Routenverläufe sind dem Radverkehrskataster des Landkreises Karlsruhe, dem Radroutenplaner Baden-Württemberg und dem RadNETZ BW entnommen.

Das im Plan dargestellte regionale Radverkehrsnetz der Gemeinde Pfinztal ist untergliedert in:

- ein dunkelrotes Netz, das die Landesradfernwege (in diesem Fall den Stromberg-Murrtal-Weg) darstellt, welche überwiegend für den überörtlichen Freizeitradverkehr genutzt werden,
- ein rosafarbenes Netz der Strecken des RadNETZ BW, welches Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entspricht, die dem örtlichen und überörtlichen Alltagsradverkehr dienen,
- ein dunkelgrünes Hauptnetz, das primär dem örtlichen und überörtlichen Alltagsradverkehr und sekundär in manchen Fällen auch dem örtlichen Freizeitradverkehr dient,
- ein hellgrünes Netz, das dem örtlichen und innerörtlichen Alltags- und Freizeitradverkehr dient und dem sonstigen Radverkehr zuzuordnen ist.

Das vorhandene (rote, rosafarbene und dunkelgrüne) Radnetz des Radfernverkehrs beinhaltet die Kategorien:

- Fahren mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (empfohlene Verbindung) und
- Radweg, Feldweg, Waldweg (Fahren ohne Kfz-Verkehr).

Das bestehende Pfinztaler Radverkehrsnetz ist auf die regionalen Nachbarkommunen und -kreise abgestimmt. Es bestehen teilweise bereits direkte Verbindungen, z. B. westlich nach Karlsruhe und südlich nach Remchingen. Es gibt eine Verknüpfung der Gemeindeortsteile untereinander, welche zum Teil über die Hauptverkehrsstraßen B 10 und K 3541, aber auch über separate Radwege, bspw. entlang der Bahntrasse und der Pfinz erfolgt. Die Anbindung von Wöschbach an die Gemeindeortsteile Söllingen und Kleinsteinbach ist aufgrund der Topografie mit relativ großen Umwegen verbunden. In bebauten Gebieten besteht das Radverkehrsnetz der Gemeinde überwiegend aus Radverbindungen der Kategorie “Empfohlene Verbindung, Fahren mit dem Kfz-Verkehr”. Radverkehrsinfrastruktur wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sind im Straßennetz nicht vorhanden.

Das vorhandene Radverkehrsnetz wird so verstanden, dass es die sonstigen Routen des Radverkehrs mit aufnimmt und gegebenenfalls um die Führung des Radverkehrs zu den relevanten gemeindlichen Quellen und Zielen, die in der Gemeinde Pfinztal besonders attraktiv sind (siehe Abschnitt 4.7) zu ergänzen ist.

4.6 Grundlagen aus strategischen Konzepten

Für die Auswahl der möglichen und für das Radroutennetz geeigneten Streckenabschnitte werden folgende weitere Grundlagen und Vorgaben herangezogen:

- Verkehrsbelastungen der Gemeinde Pfinztal,
- natürliche Barrieren der Topografie,
- Abstimmung mit den aktuellen Planungsvorhaben der Gemeinde,
- Abstimmung mit dem Leitbild.

Konflikte mit den o. g. Vorgaben werden so von vornherein vermieden oder zeigen weiteren Handlungsbedarf auf. Daraus ergeben sich gegebenenfalls notwendige Maßnahmen.

Für den Alltagsverkehr und dessen Nutzergruppen hat das Erreichen des Ziels oberste Priorität, d.h. es ist eine direkte und schnelle Routenführung gefordert, die möglichst viele Quellen und Ziele abdeckt. Daraus lässt sich für diesen deutlich überwiegenden Anteil des Radverkehrs die bevorzugte Führung auf Hauptverkehrsstraßen oder auf parallelen Straßenzügen ableiten. In der Gemeinde kommt zudem die Verbindung der Ortsteilzentren untereinander hinzu.

Unter Freizeitverkehr werden Tagestouristen, Fahrradurlauber und Radfernwanderer verstanden, die Tagesausflüge oder Reisen zur Naherholung unternehmen. Für diesen vergleichsweise geringen Anteil am gesamten Radverkehr gilt “der Weg ist das Ziel”, d.h. die Routen für diese Fahrten sind möglichst nicht auf das (Haupt-)netz des Kraftfahrzeugverkehrs zu legen und sollten einen “attraktiven” Verlauf nehmen.

Daneben gibt es noch die Gruppe der Radsportler, die auf Trainingsfahrten das Ziel verfolgen, Schnelligkeit und Ausdauer zu trainieren. Diese Zielgruppe fährt in der Regel als regulärer Verkehrsteilnehmer im fließenden Verkehr mit und hält das Tempo des Kraftfahrzeugverkehrs, so dass keine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Für diese Zielgruppe besteht allerdings meist der Konflikt, wenn die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen die Fahrt auf der Straße nicht mehr zulässt.

4.7 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Der größte Radverkehrsanteil und die entsprechenden Anforderungen ergeben sich aus dem alltäglichen zielgerichteten Verkehr. Dies sind Wege zwischen relevanten Quellen und Zielen, wie

- Wohnstandort,
- Arbeitsplatz oder Ausbildungsstätte,
- Schule,

- Einzelhandelsstandorte,
- öffentliche Einrichtungen und
- Standorte von Kultur- und Freizeitangeboten,

die meist von Radfahrern mittleren Alters zurückgelegt werden. Als weitere Zielgruppen gelten Kinder und Jugendliche mit ihrem Weg zur Schule sowie ältere Menschen, die diese alltäglichen Wege mit dem Fahrrad, ggf. mit Elektromotorunterstützung zurücklegen. Es ist ein Abgleich der Quellen und Ziele im Gemeindegebiet mit der bestehenden Radroutenkarte vorzunehmen und ggf. zu ergänzen (siehe Abschnitt 6.2).

5. Grundsätze und Anforderungen an das Radnetzkonzept

Für die Konzeption des Radverkehrsnetzes werden die Anforderungen des einschlägigen Regelwerkes der FGSV verfolgt. Insbesondere die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) liegen der Konzeption und Planung des Radverkehrsnetzes zugrunde.

Als übergeordnetes, generelles Planungsziel gilt die Forderung nach einer zusammenhängenden, zügigen, bevorrechtigten und sicheren Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes. Generell ist zudem eine gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV wichtig. Hierfür sind nicht nur komfortable, überdachte und sichere Abstellanlagen in ausreichender Anzahl an den Haltestellen von großer Bedeutung, sondern auch attraktive Angebote der Verkehrsbetriebe zur Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ergänzend zu den Anforderungen der FGSV-Richtlinien werden speziell für die Umsetzung der Radnetzplanung für die Gemeinde Pfinztal folgende Kriterien und Planungsziele vereinbart:

- Anbindung möglichst vieler Quellen (Einwohneranzahl/ -dichte) und Ziele,
- Bevorzugung von Hauptverkehrsstraßen,
- Rückkopplung mit den Verkehrsbelastungen,
- Bevorzugung des vorhandenen Radnetzes, wenn die anderen Kriterien dies nicht widerlegen,
- Vermeidung der Führung im Seitenraum,
- Vermeidung der gemeinsamen Führung mit Fußgängern.
- Möglichst geradlinige und ebene Verbindung von Quelle und Ziel.
- Vermeidung von extremen Steigungsverhältnissen.

Die Anforderungen und Kriterien für die Radverkehrsplanung im Allgemeinen sind bei dem heutigen Erkenntnisstand sehr umfangreich, weshalb die oben stehende Auflistung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann.

6. Radverkehrskonzept

Das Zielkonzept für den Radverkehr wird als Angebotsplanung entwickelt. Einerseits werden die bislang durchgeführten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs berücksichtigt und andererseits werden weitere Netzergänzungen im Radverkehrsnetz mit dem Ziel vorgelegt, die erforderlichen Hauptachsen innerhalb von Pfinztal zu entwickeln.

Die aktuell vorhandenen Verkehrsmengen werden anhand einer Verkehrserhebung ermittelt, die im folgenden Abschnitt 6.1 beschrieben wird. Das Angebot und der zukünftige Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz wird außerdem anhand einer eigenen Ortsbefahrung untersucht. Eine Befahrung des Straßen- und Wegenetzes im Gemeindegebiet Pfinztal verschafft einen generellen Überblick über das bestehende Radverkehrsnetz und über mögliche zukünftige für die Radverkehrsführung geeignete Ziele und Streckenabschnitte. Besondere Schwachstellen oder Konflikte werden bzgl. des Handlungsbedarfs dokumentiert.

ln Abhängigkeit von den Belastungen im Verkehrsnetz des motorisierten Individualverkehrs (Kfz-Verkehr), dem Ziel zur möglichst geradlinigen Verbindung von Quelle und Ziel wird das Radverkehrsangebot für sogenannte “Idealrouten” entwickelt (siehe Abschnitte 6.3 und 6.4). Es handelt sich bei den Netzentwürfen mit Idealrouten um ein Grundkonzept, welches noch die Möglichkeit zu Anpassungen an örtliche Gegebenheiten bietet. Die Wahl der Streckenführung des Radverkehrs ist in dieser Planungsebene nicht abschließend festgelegt, daher erhebt die Befahrung des bestehenden und des geplanten Radverkehrsnetzes keinen Anspruch auf lückenlose Abdeckung. Die Prüfung der Realisierbarkeit der einzelnen Verbindungen im Straßenraum erfolgt in einem späteren Schritt. Hierbei kann es erforderlich werden, auf parallele Straßenzüge oder sonstige Wege (Feldwege o.ä.) auszuweichen.

Das hier entwickelte Hauptnetz des Radverkehrs, bestehend aus Radverbindungen verschiedener Kategorien, soll vom Grundsatz her so ausgestaltet sein, dass auf diesen Verbindungen eine Infrastruktur (z.B. Markierung auf der Fahrbahn) für den Fahrradfahrer angeboten wird. Wo Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht erforderlich oder nicht umsetzbar sind, können auch Fahrrad-Piktogramme markiert werden. So wird dem Radfahrer das zusammenhängende Radverkehrsnetz klar ersichtlich und der Kfz-Verkehr wird konsequent und durchgängig auf

den Radverkehr hingewiesen. Der Radverkehr soll auf den Strecken geführt werden, auf denen er auch bevorzugt stattfindet. Dies sind in der Regel die Hauptverkehrstraßen, die eine zügige Befahrbarkeit aufweisen.

6.1 Verkehrserhebung

- **Vorgehen**

Verkehrszählungen bilden die Grundlage für Verkehrsuntersuchungen und für die Verkehrsmodellierung im Straßenverkehr. Aktuelle Verkehrsmengen sind erforderlich für die Beurteilung der vorliegenden Verkehrssituation. Auch für die Beschreibung der heutigen Defizite wird damit die richtige Grundlage geschaffen.

Plan 2 Zur Ermittlung des Tagesverlaufs des Verkehrs im Gemeindegebiet werden Knotenstromzählungen an insgesamt 12 Knotenpunkten durchgeführt. Die ausgewählten Knotenpunkte sind in Plan 2 markiert. Die Zählungen werden am 5., 6. und 8. Juni 2018 (Dienstag, Mittwoch, Freitag) durchgeführt. An fünf Knotenpunkten (Knoten 1, 2, 3, 6 und 9) werden Radfahrer und Fußgänger zwischen 6:00 und 22:00 Uhr gezählt. An zwei Knotenpunkten (Knoten 7 und 10) wird über 24 Stunden der Kfz-Verkehr erfasst. An fünf weiteren Knotenpunkten (Knoten 4, 5, 8, 11 und 12) wird ebenfalls der Kfz-Verkehr eines ganzen Tages und ergänzend die Menge der querenden Fußgänger und Radfahrer ermittelt.

Um die Erhebung weiter zu vervollständigen werden an 13 Querschnitten die Verkehrsbelastungen erfasst. Die Lage der Querschnitte ist ebenfalls in Plan 2 dargestellt. Die Zählungen werden am 5., 6., 8. und 13. Juni 2018 (Dienstag, Mittwoch, Freitag) durchgeführt. An acht Querschnitten (Q 1 bis Q 8) werden die Radfahrer und Fußgänger zwischen 6:00 und 22:00 Uhr gezählt. An fünf weiteren Querschnitten (Q 9 bis Q13) wird sowohl die Menge an Radfahrern und Fußgängern als auch die Kfz-Belastung über 24 Stunden ermittelt.

Es handelt sich dabei um Zählungen mittels Videoerhebung (Firma miovision). Alle Zählungen erfolgen grundsätzlich richtungsgetrennt (abbiegescharf) sowie getrennt nach den Verkehrsmitteln Rad, Krad, Pkw, Lieferwagen (< 3,5 t), Bus, Lkw > 3,5 t und Lastzüge/Sattelschlepper (und Fußgänger falls extra angegeben) im 15-Minuten-Intervall. Die Erhebungstage liegen nicht in den Schulferien und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf.

▪ Erhebungsergebnisse

Pläne 3-5 Die Querschnittsbelastungen der Analyse 2018 für die erhobenen Knotenpunkte bzw. Querschnitte werden in den Plänen 3 und 4 schematisch dargestellt und in Plan 5 in der Lage im Gemeindegebiet zugeordnet. Enthalten sind in Plan 3 die Kfz-Belastungen sowie die Anzahl der SV-Fahrzeuge pro Tag, während Plan 4 die Menge an Radfahrern und Fußgängern im Zeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr abbildet. Die größten Radverkehrsmengen treten am Querschnitt Q 1 in Richtung Berghausen mit 1.635 Radfahrern in 16 Stunden und an den Knotenpunkten KP 11 in Söllingen (Bahnübergang) und KP 6 in Berghausen mit einer Menge von 1.217 bzw. 1.056 einfahrenden Radfahrern in 16 Stunden auf. Die hohen Radverkehrsmengen treten mit Ausnahme der Bahnhofstraße in Söllingen (Bahnquerung) nicht zusammen mit hohen Verkehrsmengen auf.

Für die Knotenpunkte 4, 5, 8, 11 und 12 ist in Plan 4 ebenfalls die Menge der querenden Radfahrer und Fußgänger angegeben. In Plan 5 sind die Querschnittsbelastungen der Radfahrer anschaulich für das Radrouten-Gesamtnetz dargestellt. So ist beispielsweise erkennbar, dass zwischen Berghausen und Grötzingen in Summe über 4 Querschnitte insgesamt 1.858 Radfahrer in 16 Stunden fahren. Zwischen Kleinsteinbach und Remchingen fahren über 3 Querschnitte insgesamt 748 Radfahrer. Zwischen Söllingen und Berghausen werden an 3 Querschnitten insgesamt 1.301 Radfahrer gezählt. Die Verbindung zwischen Söllingen und Kleinsteinbach wird auf dem Weg östlich der Bahn von 438 Radfahrern befahren.

Pläne 6-10 Neben den absoluten Verkehrsmengen ist der Tagesverlauf der Verkehrsbelastungen von Interesse, da sich daraus die Spitzenzeiten oder die Konfliktzeiten zum Radverkehr ableiten lassen. Die Tagesganglinien des Kfz-Verkehrs und des Schwerverkehrs sind an den Querschnitten Q9 bis Q13 in den Plänen 6 bis 10 wiedergegeben. Die Tagesganglinie wird dabei getrennt je Fahrtrichtung und insgesamt für den Querschnitt dargestellt, sodass sich drei Verläufe pro Querschnittszählung ergeben. Grundsätzlich sind bei den Tagesverläufen am gesamten Querschnitt die morgendlichen (6:00 - 10:00 Uhr) und nachmittäglichen (15:00-19:00 Uhr) Belastungszeiten summiert sowie die jeweilige Spitzenstunde je Querschnitt dargestellt. Am Querschnitt Q12 entlang der K 3541 zwischen Berghausen und Wöschbach (Plan 9) ist beispielsweise zu erkennen, dass die morgendliche Spitzenbelastung in einer Fahrtrichtung und die nachmittägliche Spitzenbelastung in die andere Fahrtrichtung auftritt. Dies bildet den üblichen Berufsverkehr der Wöschbacher Bewohner ab.

Pläne 11-15 Für die Hauptachsen des Gemeindegebiets sind in Plan 11 die Summen der in den zugehörigen Querschnitten und Knotenpunkten erhobenen Radverkehrsmengen

angegeben. Dabei werden für die jeweilige Verkehrsachse alle nebeneinander liegenden Zählungen der entsprechenden Fahrtrichtung aufaddiert, um die Gesamtmenge der Radfahrer auf diesem Abschnitt annäherungsweise zu bestimmen. Die Tagesganglinien des Radverkehrs von 6:00 bis 22:00 Uhr für diese Hauptachsen sind in den Plänen 12 bis 16 dargestellt. Beispielsweise wird für die Achse Söllingen - Kleinsteinbach (Plan 15) die Summe der Radverkehrsströme der Querschnitte Q6 und Q10 gebildet. Deutlich fällt der höchste Wert einer Viertelstunde in Fahrtrichtung Kleinsteinbach um 11:30 Uhr auf. Im Querschnitt beider Richtungen ist die Morgenspitze bis 9 Uhr erkennbar und insbesondere der Nachmittagsbereich zwischen 15 und 19 Uhr. Aus Karlsruhe bzw. Grötzingen und aus Söllingen in Richtung Berghausen (Pläne 12 und 13) gibt es von 7:00 bis 7:30 Uhr eine auffällige Belastungsspitze, die durch den Schülerradverkehr zu erklären ist. Dieser sorgt ebenfalls für eine, etwas geringer ausfallende, Spitze zwischen 13:00 und 13:30 Uhr in den entgegengesetzten Richtungen.

Pläne 17-23 Da der Knotenpunkt im Bereich des Bahnübergangs in Söllingen (Knoten 11) in der Verkehrserhebung die größte Menge einfahrender Radfahrer aufweist und außerdem die Gemeinde Pfinztal einen Umbau mit Unterführungen für den Kfz- und Radverkehr sowie für Fußgänger plant, werden die Radverkehrsbelastungen der Knotenstromzählung an diesem Knotenpunkt exemplarisch ausführlich in den Plänen 17-23 dargelegt. Plan 17 gibt einen Überblick über die Zufahrten des Knotenpunkts und stellt die Tagesganglinie aller einfahrenden Radfahrer dar. Die Pläne 18 bis 21 enthalten die Tagesganglinien des Radverkehrs in den vier Zufahrten, jeweils nach Fahrtrichtung getrennt und für den gesamten Querschnitt. Die nördliche Zufahrt (Reetzstraße) weist mit 773 Radfahrern im Querschnitt am Erhebungstag die höchste Radverkehrsmenge auf, davon fahren 410 Radfahrer in den Knoten ein und 363 aus dem Knoten heraus. In den Plänen 22 und 23 ist der Tagesverlauf der querenden Fußgänger und Radfahrer (auf dem Gehweg) über die Zufahrten Reetzstraße und Wässemle abgebildet. Am Erhebungstag überquerten 911 Fußgänger und 30 Radfahrer die Reetzstraße bzw. die Bahnanlage und 422 Fußgänger und 4 Radfahrer die Zufahrt Wässemle und damit die Bahnanlage auf der nördlichen Seite, sodass im Querschnitt 1.333 Fußgänger die Bahnanlage in 24 Stunden gequert haben.

6.2 Maßgebliche Quellen und Ziele

Plan 26,31,35,39 Die Gemeinde Pfinztal gliedert sich in die vier Ortsteile Berghausen, Söllingen, Kleinsteinbach und Wöschbach. In den Plänen 26, 31, 35 und 39 sind je Ortsteil die möglichen Quellen und Ziele für den Radverkehr dargestellt. Berücksichtigt werden hierbei die Standorte von Wohn- sowie Arbeitsplatzschwerpunkten,

Schulen, Kindergärten, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen, Freizeit- und Sportanlagen, Nahversorgungszentren und S-Bahn-Haltestellen.

6.3 Wunschliniennetz nach Verbindungsfunktionsstufe

Die Verknüpfung der Quellen und Ziele durch Luft- bzw. Wunschlinien bildet die Grundlage für die Radverkehrsnetzplanung. Die innerörtlichen Radverkehrsverbindungen zwischen den Gemeindeteilzentren stehen dabei im Mittelpunkt sowie die Verbindungen von Pfinztal zu den Nachbargemeinden und zu den nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren. Es erfolgt dabei durch die Zusammenfassung der Quellen und Ziele zu Zentralitäten eine Strukturierung des Netzes und der Erreichbarkeiten im Radhauptnetz der Gemeinde.

Plan 24 Die Zentralitäten werden gemäß RIN und ERA für das Radverkehrshauptnetz als Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe (VFS) III mit dem virtuellen Gemeindezentrum Pfinztal verknüpft. Hierdurch wird das zentrumsorientierte Wunschlinien-Netz “VFS III regional” gebildet. Die Wunschlinien vom virtuellen Gemeindezentrum Pfinztal aus ergeben sich sternförmig zu den Zentren der Nachbargemeinden. Die Verbindungen zu den Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim und dem Mittelzentrum Bretten gehören zur obersten Kategorie der Radverkehrsverbindungen “VFS II - überregional”. In einem zweiten Schritt erfolgt die Verknüpfung zwischen den Gemeindeteilzentren. Die Ortsteile sind wichtige Quellen und Ziele im Alltagsverkehr, die im Sinne einer zusammenhängenden Gemeindestruktur verbunden werden sollen. So ergibt sich das Wunschlinien-Netz “VFS IV - nahräumig”. Das regionale Wunschliniennetz aller drei Verbindungsfunktionsstufen II, III und IV ist in Plan 24 dokumentiert und zeigt die sich daraus abzuleitenden Prioritäten und Angebotsstandards für Radverbindungen innerhalb von Pfinztal und zu den Nachbarn.

Relevante Querachsenverbindungen zu den Nachbargemeinden im näheren Umkreis (VFS III) bestehen von der Gemeinde Pfinztal aus nach Grötzingen, Jöhlingen, Wössingen, Königsbach-Stein, Remchingen und Stupferich sowie in südwestlicher Richtung weiter entfernt auch nach Waldbronn und Karlsbad.

Mit den Wunschlinien ist die maßgebliche Grundlage für die konkrete Planung des Hauptnetzes für den Radverkehr in Pfinztal geschaffen, denn die innerörtlichen Verbindungen werden sich an den regionalen Verbindungen orientieren. Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes werden die Wunschlinien soweit möglich auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt und gebündelt.

6.4 Hauptnetz des Radverkehrs - Grundkonzept

Plan 25 Grundsätzlich ist der Fahrradverkehr fast überall zugelassen. Diejenigen Strecken, die eine besondere Bedeutung für das Wegegrundkonzept haben, werden in Plan 25 dargestellt. Dabei geht es um die Bedeutung der Netzverbindungen und -funktionen und nicht um die Frage, wo bereits eine Radinfrastruktur (Radweg o.ä.) realisiert ist und welche Radverkehrsmenge dort vorliegt. Das Gesamtkonzept gliedert sich in ein regionales Radroutennetz und die vier örtlichen Hauptnetze zu den Gemeindeteilzentren.

In Plan 25 sind folgende Elemente des regionalen Radroutennetzes hervorgehoben:

- Überregionale Radfernwege (regionale Routen 1. Ordnung).
- Überörtliche Radstrecken (regionale Routen 2. Ordnung).
- Überörtliche Nebenradstrecken (regionale Ergänzungen 3. Ordnung).

6.4.1 Regionales Grundkonzept

Das regionale Hauptnetz des Radverkehrs enthält in Plan 25 mit den “überregionalen Radfernwegen” (rot dargestellt), den “überörtlichen Radstrecken” (dunkelgrün) und den “überörtlichen Nebenradstrecken” (hellgrün) die Verbindungsfunktionsstufen VFS III und VFS IV.

Insgesamt liegt im Gemeindegebiet bereits ein recht gut ausgebautes Radverkehrsnetz vor. Die Routenführung wird dennoch in Teilabschnitten angepasst an die Idealrouten des neuen Netzkonzepts. Beispielsweise wird die Radstrecke von Söllingen in Richtung Stupferich als überörtlich eingestuft und sollte daher dem Hauptnetz des Radverkehrs angehören. Falls erforderlich sollte die Strecke passend ausgebaut werden. Von Kleinsteinbach in Richtung Karlsbad (bzw. Mutschelbach) wird eine direkte und zügige Radwegführung für den überörtlichen Radverkehr empfohlen. Hierfür ist ein begleitender Radweg entlang der Landstraße L 563 erforderlich. Die bestehende Netzlücke zwischen Söllingen und Wöschbach ist aufgrund des großen Höhenunterschiedes kaum vermeidbar. Daher wird Wöschbach von Söllingen aus, wie im Bestand, durch eine indirekte Verbindung über Berghausen erschlossen.

6.4.2 Ortsteilspezifisches Grundkonzept

Plan 27,32,36,40 Das Grundkonzept zum örtlichen Radverkehrsnetz ist in den Plänen 27, 32, 36 und 40 jeweils für das Gebiet der vier Gemeindeteile enthalten. Neben den bereits

beschriebenen überregionalen und überörtlichen Radstrecken wird hier das Netzkonzept durch die Strecken des innerörtlichen Ergänzungsnetzes der Verbindungsfunktionsstufe VFS IV (nahräumig) vervollständigt.

In Berghausen handelt es sich dabei insbesondere um die Erschließung des Wohngebiets südlich der Pfinz über die Lilien- und die Tannenstraße. Außerdem wird der Arbeitsstandort “Hummelberg” über das innerörtliche Netz erreicht. In Söllingen werden die Wohnstandorte westlich der Pfinz nicht durch überörtliche Radstrecken erschlossen, weswegen hier eine innerörtliche Anbindung notwendig ist. In Kleinsteinbach wird zum einen das Wohngebiet entlang der Schwarzwald- und Schauinslandstraße und zum anderen die Wohn-, Schul- und Kindergartenstandorte entlang des Reutwegs über innerörtliche Radstrecken erschlossen. In Wöschbach dienen die Ergänzungsstrecken entlang der Bergstraße und dem Horster Graben ebenfalls der Erschließung von angrenzenden Wohngebieten.

Plan 28 Da im Zuge des Radverkehrskonzepts auch weitere Planungsvorhaben der Gemeinde einzubeziehen sind, muss für Berghausen die geplante Ortsumgehung der B 293 beachtet werden. Der Trassenverlauf gemäß dem vom Regierungspräsidium Karlsruhe veröffentlichten Vorentwurf ist in Plan 28 ergänzt. Der Vorentwurf zur B 293 ist vom Bund genehmigt und das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich 2020 eingeleitet. Es sollte in diesem Zusammenhang ein straßenparalleler Radweg von der Ortslage entlang der neuen B 293 bis zum Wirtschaftsweg führe, der eine Verbindung nach Jöhlingen herstellt. Im örtlichen Hauptnetz von Berghausen wären die Radstrecken in Richtung Grötzingen von den Planungen betroffen. Die überörtliche Radstrecke südlich der Bahngleise müsste verlegt werden und auch der Verlauf der überörtlichen Nebenradstrecke entlang der Weiherstraße wäre anzupassen.

7. Konfliktanalyse Radverkehr

7.1 Angewandte Kriterien

Eine Bewertung des Angebotes der Radverkehrsinfrastruktur auf den identifizierten wichtigen Routenverbindungen bezieht sich auf die folgenden Kriterien:

- Konfliktpunkt an Querungsstellen aufgrund eines erhöhten Verkehrsaufkommens und einer fehlenden / unzureichenden Querungshilfe für den Radfahrer,
- Konfliktpunkt an Querungsstellen im Bereich der Ortsein- bzw. -ausgänge aufgrund der Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit im Verkehr,
- Konfliktstrecke einer bedeutsamen Radroute an einer Straße mit Tempo 50 innerorts ohne besondere Sicherung für den Radfahrer,

- Konfliktpunkt an verengten Streckenabschnitten (bspw. Brücke, Unterführung) an denen der Radfahrer evtl. absteigen muss,
- Netzstrecke via Gehweg oder Sackgasse, die für den Radverkehr freigegeben werden muss,
- Identifikation von zu beseitigenden Netzlücken und
- Maßnahmen der alternativen Routenführung um einen Konfliktpunkt planerisch sinnvoll zu umgehen.

7.2 Identifizierte Konflikte

Die Konfliktanalyse wird separat für alle vier Ortsteilzentren durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Plänen 29, 33, 37 und 41 dargestellt.

Plan 29 In Berghausen, dem Ortsteil mit den meisten bzw. längsten Radstreckenabschnitten und dem höchsten Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Pfinztal, liegt auch die größte Anzahl an Konflikten vor. Es gibt mehrere Stellen, an denen der Radfahrer im Zuge der Radroute ungesichert eine Straße queren oder auf die Straße wechseln muss (rote Kreuze im Plan), sowie Stellen an denen das Absteigen zur Querung der Pfinz oder der Bahngleise erforderlich ist (blaue Kreuze). Die Brücke über die Pfinz neben der Eisenbahnbrücke muss der Radfahrer beispielsweise aufgrund der niedrigen Geländerhöhe zu Fuß überqueren (gemäß den Richtlinien für Ingenieurbauten ist eine Höhe von 1,30 m vorzusehen). Probleme mit dem Kfz-Verkehr ergeben sich durch eine Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 50 (Weiherstraße).

Fehlende Radverbindungen sind im Plan als Netzlücken rot markiert. Die Netzlücke in Richtung Walzbachtal fällt besonders ins Gewicht, da auch eine topografisch sinnvolle Verbindung benötigt wird, die nördlich Berghausen am besten entlang der heutigen B 293 geführt würde und erst weiter nördlich die Bahnanlage quert. Diese Netzlücke wird nach Fertigstellung der B 293 Umgehung von Berghausen noch deutlicher fehlen, da dann die Jöhlinger Straße nicht mehr so stark belastet ist und den Radverkehr ideal in der Ortslage aufnehmen kann. Außerdem gibt es entlang der Wöschbacher Straße, im Bereich der S-Bahn-Haltestelle “Berghausen Bahnhof” eine Netzlücke von ca. 90 m, bei der der Radweg aus beiden Richtungen plötzlich endet.

Außerdem ist die Radinfrastruktur an mehreren Stellen zu schmal dimensioniert, was zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern (Unterführung B 293 und Wöschbacher Straße) und zwischen Radfahrern aus entgegengesetzten Fahrtrichtungen (Unterführung Brücke Weiherstraße, Unterführung B 293 und Wösch-

bacher Straße) führt. Der schmale Zweirichtungsradweg unterhalb der Brücke Weiherstraße ist in Abbildung 3 dargestellt. Diese Konfliktstelle liegt direkt am erhobenen Querschnitt Q 1 und weist eine hohe Radverkehrsbelastung von 205 Radfahrern in der Spitzenstunde (7:00-8:00 Uhr) auf. Problematisch ist hierbei, dass die Radfahrer zu fast gleichen Teilen aus den entgegengesetzten Richtungen kommen (112 Radfahrer in Richtung Berghausen, 93 in Richtung Grötzingen) und es somit zu häufigen Begegnungsfällen auf engem Raum kommt.

Abb. 3: Radwegunterführung Brücke Weiherstraße, Blickrichtung Osten

Ebenfalls von Nachteil für die Radverkehrsführung sind unbefestigte Wegstrecken, die (zum Erhebungszeitpunkt) entlang der Bahngleise in Richtung Jöhlingen und auf östlicher Seite entlang der Bahngleise in Richtung Söllingen vorlagen.

Plan 33 In Söllingen verursacht die Überquerung der Pfinz ebenfalls Probleme für den Radverkehr. Zum einen muss der Radfahrer an der Brücke nahe der S-Bahn-Haltestelle “Söllingen Kapellenstraße” zum Queren absteigen, zum anderen ist die Radverkehrsführung im Zuge der Bahnhofstraße über die Pfinz (und über die Bahngleise) unübersichtlich. Trotz einer schmalen Gehwegbreite wird dieser hier für den Radverkehr freigegeben, was in Abbildung 4 zu sehen ist.

Abb. 4: Bahnhofstraße, Brücke über die Pfinz, Blickrichtung Nordosten

Entlang der Bahnhofstraße kommt es darüber hinaus zum Konflikt zwischen dem Radverkehr und zahlreichen auf der Fahrbahn parkenden Kfz. Am südlichen Ortseingang kommt es entlang der Hauptstraße zum Konflikt zwischen Radfahrer und Kfz, da der Radverkehr bei einer sehr hohen Verkehrsstärke (ca. 930 Kfz in der Spitzenstunde) auf der Fahrbahn geführt wird. Hieraus ergibt sich auch eine Netzlücke des Radverkehrs im Zuge der überörtlichen Radstrecke in Richtung Kleinsteinbach.

Die Sicherheit und der Komfort für den Radfahrer wird zudem beeinträchtigt durch die unbefestigte Radstrecke östlich der Bahngleise in Richtung Berghausen sowie die unbeleuchtete Radstrecke im Süden in Richtung Kleinsteinbach.

Plan 37 In Kleinsteinbach verläuft die überörtliche Radstrecke in Richtung Stupferich entlang der Bockstalstraße (L 563). Hier ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags ausgewiesen, allerdings weist die Landesstraße gemäß der durchgeführten Erhebung eine hohe Verkehrsbelastung von 773 Kfz in der Spitzenstunde (7:00-8:00 Uhr) auf. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist die Radführung im Mischverkehr bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,0 und 7,0 m ab einer Kfz-Verkehrsstärke von 400 Kfz/h nicht verträglich. Dieser Grenzwert gilt für die Bockstalstraße, da sie eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m besitzt. Hinzu kommt im Verlauf dieser Straße für den Radfahrer die Problematik der parkenden Kfz am Fahrbahnrand, was zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen führen kann.

Hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für den Radfahrer bestehen in Kleinsteinbach insbesonders bei den überörtlichen Verbindungsstrecken noch Defizite. Bei den Hauptradstrecken in Richtung Stupferich/Waldbronn, sowie in Richtung Mutschelbach und der Nebenradstrecke in Richtung Remchingen handelt es sich um unbefestigte Waldwege. Die Hauptverbindung in Richtung Söllingen bzw. in Richtung Remchingen ist befestigt, aber unbeleuchtet. Dies ist v.a. aufgrund der Nutzung als Schulweg verbesserungswürdig.

Plan 41 Im Gebiet des Ortsteilzentrums Wöschbach gibt es einen Konfliktpunkt zwischen Radfahrern und Kfz am Ortseingang, da der Radweg entlang der Wesostraße aufhört und der Radfahrer ungesichert auf die Straße gelangen muss. Die Situation ist in Abbildung 5 dargestellt. Außerdem ungünstig für eine sichere Radverkehrsführung in Richtung Berghausen entlang der K3541 ist die fehlende Beleuchtung dieser Verbindungsstrecke.

Abb. 5: Wesostraße mit Ende des Geh- und Radweges, Quelle: www.mapillary.com

Desweiteren wird der Radverkehr in Wöschbach entlang eines Großteils der Wesostraße im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt. Basierend auf der am Knotenpunkt KP 7 erhobenen Verkehrsmenge von 336 Kfz in der Spitzenstunde (17:30-18:30 Uhr), die unter dem Richtwert der ERA von 400 Kfz/h liegt, ist diese Radverkehrsführung im vorliegenden Fall angemessen. Die überörtliche Radverbindung in Richtung Wössingen verläuft über die Wössinger Straße, welche anfangs einen engen Straßenraum bei gleichzeitig großem Höhenunterschied aufweist. Diese Situation wird für den Radfahrer etwas dadurch entschärft, dass maximal 30 km/h vorgeschrieben sind und die Straße nur für Anlieger freigegeben ist.

8. Maßnahmen zur Konfliktbehebung

8.1 Allgemeine Maßnahmen

Um eine Reduzierung des MIV zu erreichen, ist neben dem Aus- und Neubau der Infrastruktur eine breit angelegte Förderung des Radverkehrs ein unverzichtbarer Teil der Radverkehrskonzeption. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen kann sofort begonnen werden. Sie stellen größtenteils eine dauerhafte und kontinuierliche Aufgabe der Gemeinde zur Radverkehrsförderung dar und sind daher regelmäßig auf den Entwicklungs- und Umsetzungsstand und ihre Aktualität zu überprüfen. Dabei betreffen diese Maßnahmen die gesamte Gemeinde Pfinztal, um eine flächendeckende Stärkung des Radverkehrs zu erreichen.

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen stichwortartig zusammen gestellt, die summarisch zur Förderung des Radverkehrs beitragen:

- Förderung der E-Mobilität (Aus- und Neubau von E-Bike-Lademöglichkeiten),
- Förderung von Lastenrädern,
- Ausbau der Infrastruktur von Bike-Sharing-Anlagen (kommunal und betrieblich),
- bedarfsgerechter Aus- und Neubau von Abstellanlagen (Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser etc.) insbesondere an Verknüpfungspunkten zum ÖV,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Radwegen,
- Servicestationen (Reparatur, Luftpumpe, Reinigung etc.) an Radwegen,
- Erhaltungsmanagement der vorhandenen Infrastruktur und Pflege (Reinigung von landwirtschaftlich mitgenutzten Radverbindungen),
- weitere Teilnahme am RadKULTUR STADTRADELN,
- Öffentlichkeitsarbeit wie z.B. Fahrradaktionstage, Fahrradschulungen oder geführte Touren als Information zum Radnetz oder touristischen / kulturellen Angeboten,
- Internetpräsenz und Feedbackportal zum Mitteilen von Problemen (Schlaglöcher, defekte Beleuchtung, Scherben, Grünbewuchs auf Wege etc.)

Dabei ist die Förderung der E-Mobilität und Lastenräder von besonderer Wichtigkeit. Vor allem die E-Mobilität besitzt großes Potenzial für einen Umstieg vom MIV auf das Fahrrad, da durch elektrische Unterstützung neue Nutzergruppen (vor allem ältere Menschen) erschlossen werden und längere Strecken in kürzerer Zeit zurückgelegt werden können.

8.2 Ortsteilspezifische Maßnahmen

Die erarbeiteten, empfohlenen Maßnahmen zur Konfliktbehebung sind in den Plänen 30, 34, 38 und 42 separat für die vier Ortsteile dargelegt.

Plan 30 In Berghausen werden mehrere Änderungen der Radverkehrsführung empfohlen und zum Teil wurden bereits im Zeitraum der vorliegenden Konzepterstellung Maßnahmen durchgeführt oder sind in Planung. Zum einen ist entlang der Wöschbacher Straße ein beidseitiger Schutzstreifen geplant worden, um die dortige Netzlücke zu schließen und die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Diese Maßnahme wird derzeit im Rahmen von Kanal- und Wasserleitungsarbeiten vorbereitet. Zum anderen ist der Radweg Richtung Jöhlingen entlang der Bahngleise inzwischen durchgehend befestigt (Fertigstellung Mai 2019). Der Konflikt, der sich aus der Netzlücke entlang der B 293 in Richtung Jöhlingen ergibt, soll bei der Planung der B 293 beachtet werden, da insbesondere nach Entlastung der Jöhlinger Straße in der Ortslage ein erhöhter Bedarf an einer Radinfrastruktur besteht. Außerdem muss die Radverbindung in Richtung Jöhlingen bei der laufenden Planung eines Handel- und Dienstleistungszentrums westlich der jetzigen B 293 (Sonnenberg-Salbusch) berücksichtigt werden.

Um den Konfliktbereich südlich der Unterführung der B 293 zu entschärfen, ist eine geänderte Führung des Radverkehrs in südlicher Richtung über die Straße Am Bahnhofsplatz in Kombination mit einer LSA zur Überquerung der Brückstraße geeignet. Für die Konfliktstelle der Brückenunterführung an der Weiherstraße ist die Ertüchtigung der Unterführung ein möglicher Lösungsansatz. Hierfür wird ein Mittelstreifen und Straßenmarkierungen empfohlen. Diese Konfliktstelle liegt außerdem direkt im Bereich der aktuell laufenden Planungen für die Ortsumgehung der B 293, die einen veränderten Verlauf der B 293 entlang der nördlichen Bahngleise vorsieht. Hier wird also voraussichtlich ohnehin ein größerer Umbau stattfinden, bei dem die Konfliktstelle, z.B. durch eine Verbreiterung der Unterführung, beseitigt werden kann.

Um die Querung von Hindernissen für den Radverkehr zu erleichtern, sollten Rampen an den Bahnunterführungen angelegt und das Brückengeländer der kleinen Brücke über die Pfinz ausgetauscht bzw. erhöht werden (bereits umgesetzt). Zur Erhöhung der Sicherheit wird die Befestigung der Nebenradstrecke in Richtung Söllingen (bereits umgesetzt), sowie die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schlossgartenstraße empfohlen. Durch die Verwendung von entsprechenden Piktogrammen kann der Nutzungsanspruch des Radverkehrs verdeutlicht werden. Der Kreuzungsbereich Schlossgartenstr./Schulstr. sollte bei Einsatz einer Fahrradstraße hinsichtlich notwendiger Sichtbeziehungen überprüft werden.

Um die ungesicherten Querungen über die B10 im Verlauf von Radverbindungen zu beseitigen wird die Verlagerung der LSA am Knotenpunkt Karlsruher Straße/ Brückstraße in den Bereich der Kelterstraße, die Verlagerung der LSA an der Seltenbachstraße in den Bereich der Kiefernstraße, sowie die Einrichtung einer LSA im Bereich der Keplerstraße für die Nutzung als Schulweg vorgeschlagen. Die bereits vorhandene LSA im Bereich Rappenbergstraße/Georgstraße ist derzeit nur für die Nutzung durch Fußgänger geeignet. Hierfür kann die Georgstraße und Rappenbergstraße ertüchtigt werden. Grundsätzlich besteht bei den genannten Verlagerungen ein Abstimmungsbedarf mit den geltenden Bebauungsplänen bzw. Bebauungsplanentwürfen hinsichtlich der genauen Lage und des Flächenbedarfs.

Als weitere einzelne Maßnahme ist die Nivellierung der Treppenstufen des Weges entlang der Martinskirche zu nennen. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Verbindung von Söllingen nach Wöschbach durch eine Radwegergänzung (ca. 120- m anzulegender Radweg) zu verkürzen (siehe Plan).

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen für die Region Mittlerer Oberrhein, die 2018 durchgeführt wurde, wurde auch eine entsprechende Verbindung von Karlsruhe nach Pfinztal untersucht. Die entwickelte Trasse deckt sich größtenteils mit den bereits existierenden überörtlichen Radstrecken. Inwiefern diese Radschnellwegeverbindung umgesetzt wird, bleibt abzuwarten, auch unter dem Aspekt der Planungen für die Ortsumgehung der B 293.

Plan 34 In Söllingen gibt es eine Maßnahmen, die bereits von Seiten der Gemeinde geplant ist und zur deutlichen Konfliktreduzierung beitragen können. Es handelt sich dabei zum einen um den Neubau einer Unterführung für den Kfz- und Radverkehr im Bereich der Bahngleise. Hinzu soll eine separate Unterführung für Fußgänger kommen, sodass der Bahnübergang im Ortszentrum komplett beseitigt wird. Außerdem soll südlich der S-Bahn-Haltestelle “Söllingen Kapellenstraße” entlang des östlichen Ufers der Pfinz ein neuer Radweg entstehen (“Wässemle”). Dieser führt dann bis zur nächsten Rad- und Fußgängerbrücke, wo der Radfahrer die Pfinz und anschließend die B 10 mit einer Querungshilfe (Mittelinsel) überquert um auf die bestehende Radstrecke in Richtung Kleinsteinbach zu gelangen. Durch diese Alternativstrecke wird sowohl die Brückenquerung an der S-Bahn-Haltestelle (mit Absteigen) als auch die Führung im Mischverkehr auf der Hauptstraße für den überörtlichen Radverkehr vermieden. Außerdem ist eine Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Einkaufszentrum Hammerwerk auf einem bereits vorhandenem Feldweg möglich. Im Zuge des Neubaus “Wässemle” könnte auch dieser Feldweg asphaltiert und für den Radverkehr aufgewertet werden.

Für die Bahnhofstraße ist aufgrund des aktuellen Konflikts von (regelwidrig) parkenden Kfz und Radfahrern auf dem Gehweg ebenfalls ein beidseitiger Schutzstreifen vorzusehen. Um die Radverkehrsnutzung in Söllingen zu unterstützen besteht außerdem die Möglichkeit, die Pfinzstraße sowie die Königsbacher Straße und die Kapellenstraße als Fahrradstraßen einzustufen.

Im nördlichen Teil von Söllingen ist der Bau eines Einkaufszentrums und eines Wohngebiets geplant. Um das Einkaufszentrum für den Radfahrer aus Berghausen mit Anschluss an die vorhandenen Radrouten zu erschließen, ist der Neubau eines Radweges und einer Brücke über die Pfinz erforderlich. Der genaue Brückenstandort und die Radführung sind unter Berücksichtigung weiterer Ansprüche (z.B. vorhandene Biotope) noch festzulegen. Für die verbesserte Anbindung des Wohngebiets und eine generelle Erhöhung der Sicherheit ist die Befestigung des Radweges östlich der Bahngleise zu empfehlen. Im Zuge der Wohngebietserschließung ist der Neubau einer Straße und eines Radweges geplant. Eine höhere Sicherheit für den überörtlichen Radverkehr ist außerdem durch die Beleuchtung der Hauptradstrecke in Richtung Kleinsteinbach sicherzustellen.

Plan 38 Der Hauptkonflikt in Kleinsteinbach ist durch die Führung des überörtlichen Radverkehrs auf der hoch belasteten Bockstalstraße gegeben. Es liegt bereits teilweise eine parallele Führung als Radstrecke entlang des südlichen Teils der Ochsenstraße vor, die im weiteren Verlauf in Richtung Karlsbad führt. Um die Bockstalstraße vollständig zu umgehen, wäre der nördliche Teil der Ochsenstraße als Radstrecke auszuschildern. Der aktuelle Straßenraum in diesem Bereich ist in Abbildung 6 dargestellt und bietet sich beispielsweise für eine Nutzung als Fahrradstraße an. Die somit umzusetzende Stärkung der Radverkehrsnutzung ist auch bei einem vermutlich zunehmenden Verkehrsaufkommen aufgrund von Erweiterungsflächen der Firma Edelstahl Rosswag sinnvoll.

Abb. 6: Straßenraum Ochsenstraße, Blickrichtung Südwesten

Da die Radstrecke entlang der Ochsenstraße im weiteren südlichen Verlauf keine Überquerung des Bocksbaches mehr ermöglicht, kann diese Strecke nicht vom Radverkehr in Richtung Stupferich genutzt werden. Dieser könnte als Alternative den Skulpturenweg entlang des Bocksbaches nutzen. Es handelt sich dabei um einen Kiesweg, der für den Freizeitradverkehr, aber nicht für den Alltagsradverkehr geeignet erscheint. Die Straßenraumbreite der Bockstalstraße bietet nicht genügend Platz für die Anlage eines Schutzstreifens oder Radweges und auch der Gehweg ist zu schmal um ihn für Radfahrer freizugeben. Um die Situation für den Radfahrer teilweise zu entschärfen, könnten Maßnahmen zur Reduzierung der Falschparker am Fahrbahnrand ergriffen werden.

Der Bereich des Hammerwerks im Norden von Kleinsteinbach ist durch Einkaufsmöglichkeiten und die Konzentration von Arbeitsplätzen als Ziel für den überörtlichen Radverkehr bisher nur von westlicher Seite erschlossen. Um die Sicherheit zu erhöhen sollen verschiedene Querungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit geprüft werden. Eine Anbindung an die Hauptradverbindung östlich der Gleise ist erstrebenswert, erfordert allerdings den Ausbau des bisher vorhandenen unbefestigten Gehwegs und der vorhandenen Unterführung am Ufer der Pfinz. Diese Radverbindung kann auch bis zum neu anzulegenden Radweg “Wässemle” weitergeführt werden.

Um die überörtlichen Radverbindungen nach Stupferich und Waldbronn sowie nach Mutschelbach und Karlsbad zu verbessern, wird eine Befestigung der jeweiligen Strecken, die bisher als Kieswege durch den Wald führen, empfohlen. Auch die Radverbindungen nördlich nach Söllingen und südlich nach Remchingen können durch Beleuchtung und Befestigung (Nebenradstrecke Remchingen) deutlich aufgewertet werden. Im Zuge der geplanten BÜ-Beseitigung sollen Rampen beim Bau der Fußgängerunterführung beachtet werden. Im Falle der Südumfahrung muss der Radverkehr im Gebiet “Hoher Rain” mitgeplant werden.

Plan 42 In Wöschbach sollte das abrupte Ende des Radweges am Ortseingang durch eine gesicherte Führung des Radverkehrs auf die Straße, welche die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöht, ersetzt werden. Außerdem sollte die Sicherheit auf der Strecke nach Berghausen mittels durchgehender Beleuchtung erhöht werden.

8.3 Priorisierung der Maßnahmen

Plan 43 Grundsätzlich ist die Behebung aller erkannten Konflikte für eine Verbesserung des Radwegenetzes im Gemeindegebiet Pfinztal erstrebenswert. Da einige Konflikte größere Auswirkungen als andere besitzen, längere Planungszeiten aufweisen oder nur in Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen stehen, wird in den Tabellen 1, 2 und 3 eine Priorisierung der Maßnahmen zur Konfliktbehebung vorgenommen. Eine Übersicht der Maßnahmen von hoher und sehr hoher Priorität für das gesamte Gemeindegebiet gibt Plan 43. Die Einstufung der Priorität spiegelt dabei die Wichtigkeit für den Radverkehr (sehr hoch bis gering) wieder und die Einstufung in eine Umsetzbarkeit bezieht sich auf die zeitliche Reihenfolge (sofort bis langfristig).

Maß-nahmen-kürzel	Verortung / Konflikt	Maßnahme	Ein-stufung Priori-tät	Um-setz-barkeit
Berghausen				
BE01	Unterführung Brückstraße: zu schmaler Zweirichtungsrad- und Gehweg	Radverkehrsführung Rich-tung Grötzingen verbessern “Am Bahnhofsplatz” (im Zuge B293-Sanierung)	sehr hoch	in Pla-nung
BE02	Brückstraße: Radfahrer quert ungesichert	Umbau zur Entschärfung des Konfliktpuntkes Kfz - Rad (im Zuge B293-Sanie-rung)	sehr hoch	in Pla-nung
BE14	Geringe Beachtung des Rad-verkehrs durch Kfz-Fahrer	Einrichtung Fahrradstraße auf Schlossgartenstr. (Überregionale Radfern-strecke)	hoch	sofort
BE03	Brücke Weiherstraße: enge Unterführung mit Gegen-verkehr	Ertüchtigung Unterführung (Neuplanung B 293 beach-ten)	hoch	sofort
BE13	Radverbindung Söllingen nach Wöschbach: Führung über Brunnenstr.	Radwegergänzung (ca. 120 m) für Verkürzung und Verbesserung der Verbin-dung	hoch	kurz-fristig
BE06	Unterführungen Bahngleis: Radfahrer muss zum Queren absteigen	Rampen anlegen	hoch	lang-fristig
BE17	Wöschbacher Straße	Anordnung von Tempo 30	hoch	in Pla-nung
BE15	Wöschbacher Straße: Netzlücke Radverkehr, zu schmaler Zweirichtungsradweg und Gehweg (Rad frei)	Anlage eines beidseitigen Schutzstreifens	hoch	in Pla-nung
BE05	Karlsruher Straße: Radfahrer quert ungesichert	Verlagerung LSA in den Bereich der Kelterstraße	mittel	kurz-fristig
BE07	Radweg entlang Martinskirche: Radfahrer muss wegen Trep-penstufen absteigen	Nivellierung der Treppen-stufen	mittel	lang-fristig
BE08	Radverbindung Jöhlingen: Netzlücke mit B 293 neu lösen	parallelen Radweg neben der B 293 neu	mittel	lang-fristig
BE18	B293 / Weiherstraße	Prüfung Radweg bei B293 neu	mittel	lang-fristig

Maß-nahmen-kürzel	Verortung / Konflikt	Maßnahme	Ein-stufung Priori-tät	Um-setz-barkeit
BE11	Karlsruher Straße/B10: Ungesicherte Querung im Zuge einer Radverbindung mit Schulwegnutzung	Errichtung LSA im Bereich Wilhelm-straße/Keplerstraße	mittel	lang-fristig
BE10	Karlsruher Straße/B10: Ungesicherte Querung im Zuge einer Radverbindung	Verlagerung LSA zwischen Seltenbachstraße und Kie-fernstraße (Planung 2021 im Zuge B10-Sanierung)	mittel	in Pla-nung
BE12	Georgstr. / Rappenbergstr.	Ertüchtigung Georgstraße und Rappenbergstraße (Sanierung mit Umbau 2021/2022 geplant)	mittel	in Pla-nung
BE04	Pfinzbrücke neben Bahngleis: Radfahrer muss zum Queren absteigen	Erhöhung des Brückenge-länders	bereits ungesetzt	
BE09	Radverbindung Söllingen: kein befestigter Radweg	Befestigung des Radweges	bereits umgesetzt	
BE16	Radverbindung Jöhlingen: kein befestigter Radweg	Befestigung des Radweges	bereits umgesetzt	

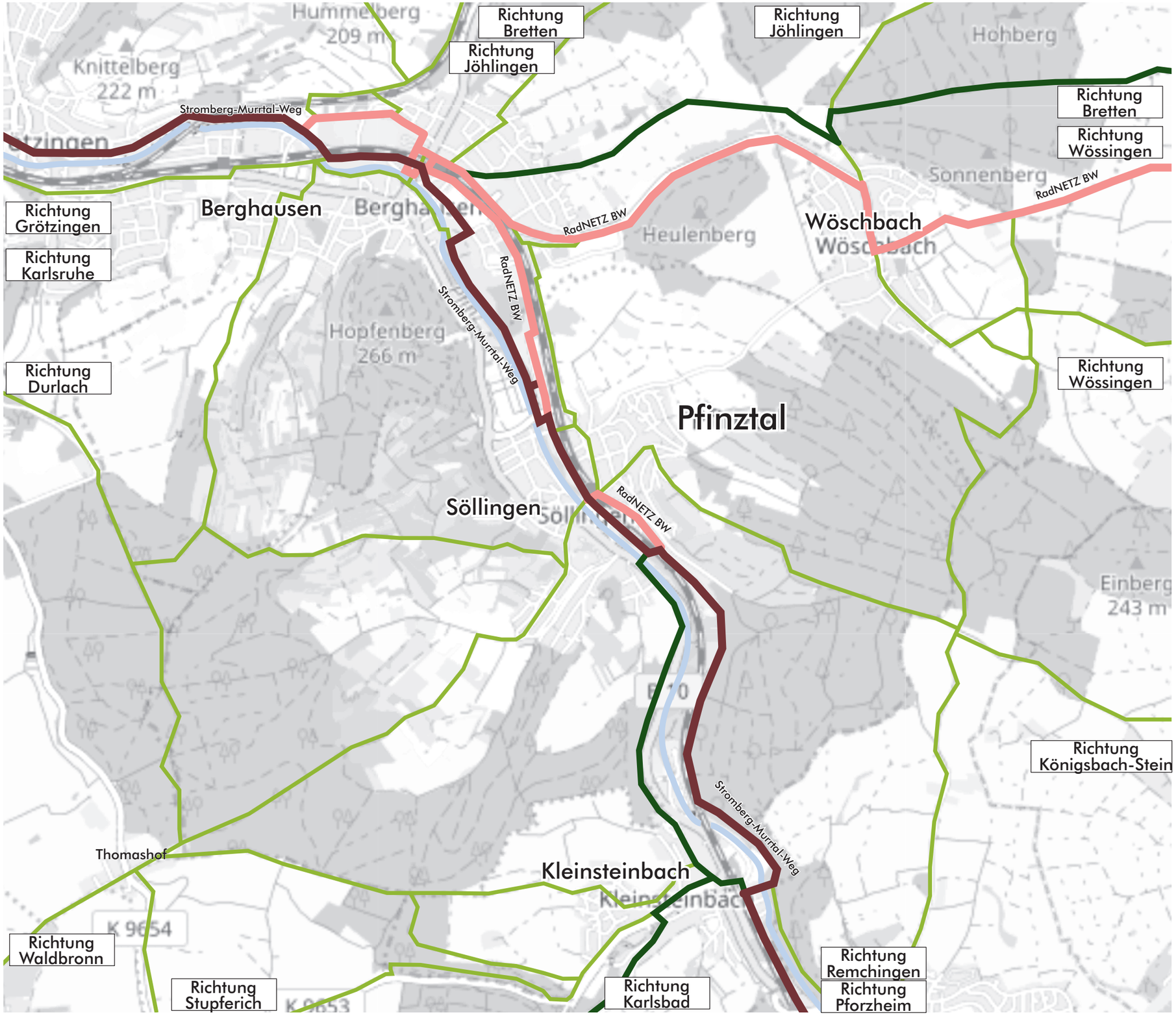
Tab. 1: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Berghausen

Maßnahmenkürzel	Verortung / Konflikt	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
Söllingen				
SÖ04	Bahnhofstraße: Konflikt zwischen Rad auf Fahrbahn und parkende Kfz	Einrichtung beidseitiger Schutzstreifen	sehr hoch	kurzfristig
SÖ01	Bahnübergang Bahnhofstraße: schmaler Gehweg (Rad frei), unübersichtliche Verkehrsführung	Neubau Unterführung für Kfz- und Radverkehr	sehr hoch	in Planung
SÖ08	Geringe Beachtung des Radverkehrs durch Kfz-Fahrer	Einrichtung von Fahrradstraßen auf Pfinzstraße	hoch	kurzfristig
SÖ11	Geringe Beachtung des Radverkehrs durch Kfz-Fahrer	Einrichtung von Fahrradstraßen auf Königsbacher Str. und Kapellenstr.	mittel	kurzfristig
SÖ02	Brücke nahe S-Bahn-Halt “Kapellenstraße”: Radfahrer muss zum Queren absteigen	Querungshilfe über B10	mittel	langfristig
SÖ07	Geplantes Einkaufszentrum: Fehlender Anschluss für Radverkehr aus Berghausen	Radweganschluss mit Neubau Brücke über die Pfinz	mittel	langfristig
SÖ03	Entlang der Bahnlinie vom Sportplatz bis Haltestelle Kapellenstraße	Neubau der Alternativstrecke “Wässemle”	mittel	langfristig
SÖ05	Radverbindung Kleinsteinbach: Unbeleuchteter Waldweg (überregionale Radfernstrecke)	Beleuchtung der Radstrecke	gering	langfristig
SÖ09	Wohngebietserschließung Heilbrunn-Engelfeld	Neubau Straße und Radweg im Zuge der Wohngebietserschließung	bereits umgesetzt	
SÖ06	Radverbindung Berghausen: Nebenstrecke nicht befestigt	Befestigung des Radwegs	bereits umgesetzt	
SÖ10	Unterführung “Dolen”	Sperrung der Unterführung für den Kfz Verkehr	bereits umgesetzt	

Tab. 2: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Söllingen

Maß-nahmen-kürzel	Verortung / Konflikt	Maßnahme	Ein-stufung Priori-tät	Um-setz-barkeit
Kleinsteinbach				
KL05	Anschluss Hammerwerk: keine östliche/nördliche Er-schließung	Planung Erreichbarkeit Hammerwerkcenter	sehr hoch	sofort
KL01	Bockstalstraße: Radfahrer im Mischverkehr bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung	parallele Führung über Ochsenstraße (als Fahrrad-straße) und Führung des Freizeitradverkehrs auf Skulpturenweg sowie Be-schilderung	hoch	sofort
KL02.1	Radverbindung nach Rem-chingen: Unbeleuchteter Radweg (Über-regionale Radfernstrecke und Schulwegnutzung)	Beleuchtung der Radstre-cke	hoch	kurz-fristig
KL02.2	Radverbindung nach Söllingen: Unbeleuchteter Radweg (Über-regionale Radfernstrecke und Schulwegnutzung)	Beleuchtung der Radstre-cke	hoch	kurz-fristig
KL07	BÜ-Beseitigung	Rampen beim Bau der Fuß-gängerunterführung bei - BÜ-Beseitigung beachten	hoch	in Pla-nung
KL03	Radverbindung nach Stupfe-rich und Waldbronn: kein befestigter Radweg	Befestigung des Radweges	mittel	kurz-fristig
KL04	Radverbindung nach Mutschel-bach und Karlsbad: kein befestigter Radweg	Befestigung des Radweges	mittel	lang-fristig
KL06	Spielplatz beim Hagwald (Kur-ve)	Baum fällen (Prüfen)	gering	lang-fristig
KL08	Radverbindung nach Rem-chingen östl. der Pfinz: kein befestigter Radweg	Befestigung Radstrecke	gering	lang-fristig
Kl09	Bei Planung Südumfahrung im Bereich “Hoher Rain”	Radweg (Planung) mitbe-achten)	gering	lang-fristig
Wöschbach				
WÖ02	Wesostraße Ortseingang: ungesicherte Führung des Radverkehrs auf die Straße	Umbau zu einer gesicher-ten Führung	hoch	kurz-fristig
WÖ01	Radverbindung Berghausen: Unbeleuchtete Strecke (Über-örtliche Radstrecke und Schul-wegnutzung)	Beleuchtung der Radstre-cke (entlang K3541)	hoch	lang-fristig

Tab. 3: Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Kleinsteinbach, Wöschbach



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Radroutennetz Bestand

Plan 3

- Landesradfernweg (Stromberg-Murrtal-Weg)
- RadNETZ BW
- Hauptradstrecke
- Radstrecke

Datenquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; RadROUTENPLANER Baden-Württemberg; Landkreis Karlsruhe: Radverkehrsnetz
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 1

Radroutennetz Bestand.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 07.10.2019

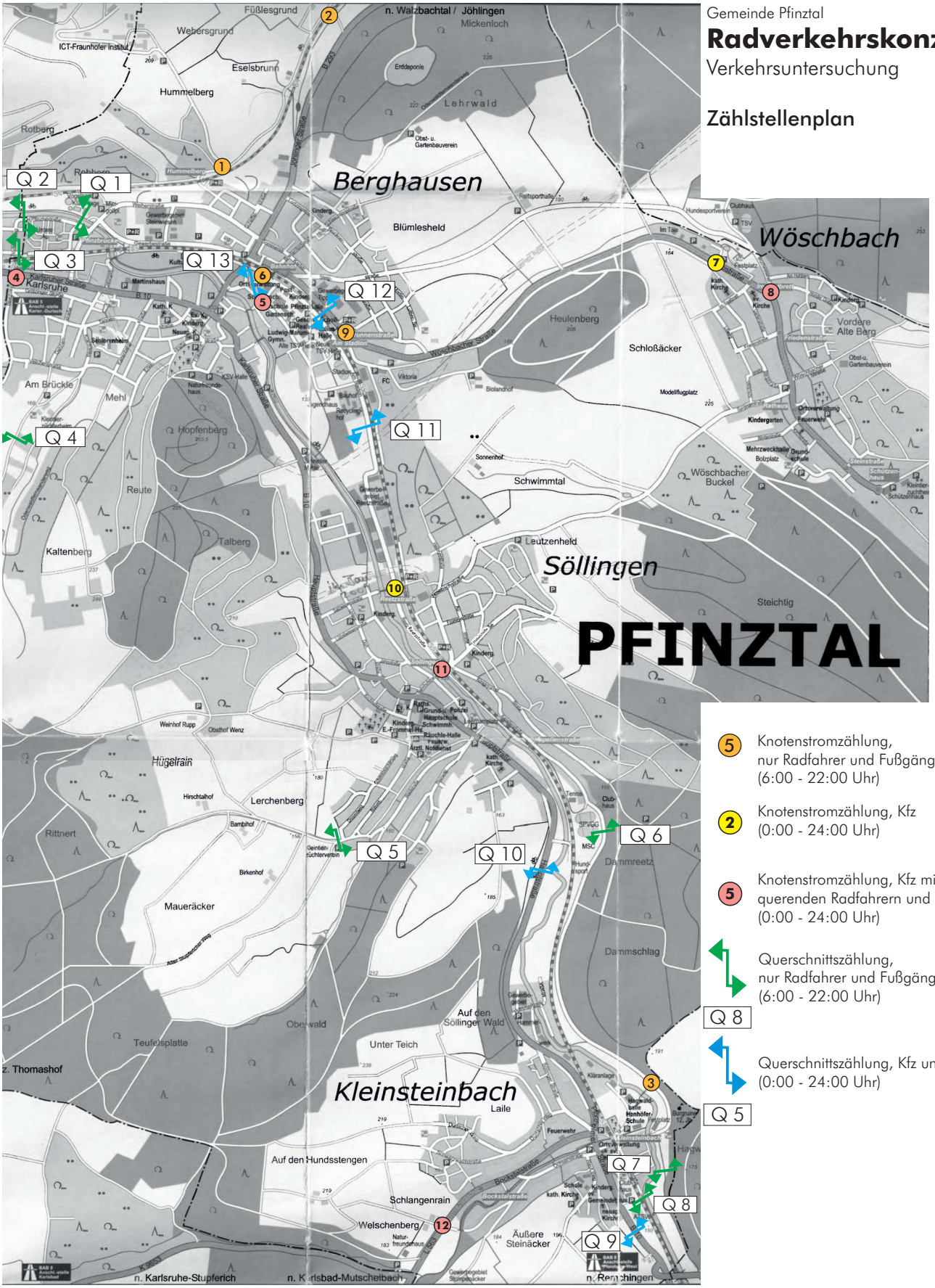
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Zählstellenplan



5 Knotenstromzählung, nur Radfahrer und Fußgänger (6:00 - 22:00 Uhr)

2 Knotenstromzählung, Kfz (0:00 - 24:00 Uhr)

5 Knotenstromzählung, Kfz mit querenden Radfahrern und Fußgängern (0:00 - 24:00 Uhr)

Querschnittszählung, nur Radfahrer und Fußgänger (6:00 - 22:00 Uhr)
Q 8

Querschnittszählung, Kfz und Radfahrer (0:00 - 24:00 Uhr)
Q 5

Plan

2

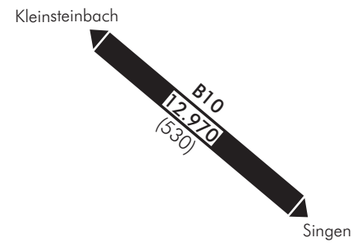
Zählstellenplan.cdr, sg, ab, Karlsruhe, 23.07.2018

MODUS CONSULT

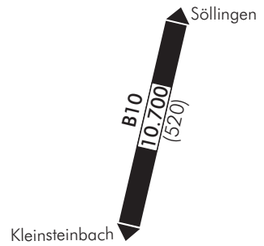
Querschnittsbelastungen Kfz/d und SV>3,5t/d

Analyse 2018

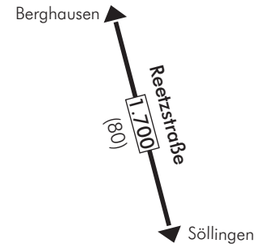
Q 9: In Richtung Singen (Süd) und in Richtung Kleinsteinbach (Nord)



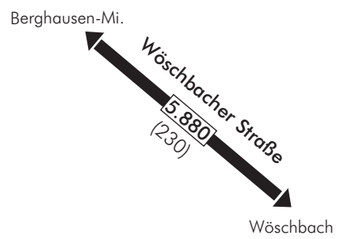
Q 10: In Richtung Kleinsteinbach (Süd) und in Richtung Söllingen (Nord)



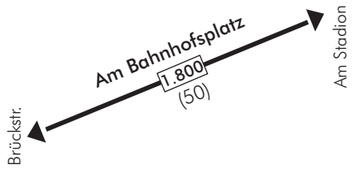
Q 11: In Richtung Söllingen (Süd) und in Richtung Berghausen (Nord)



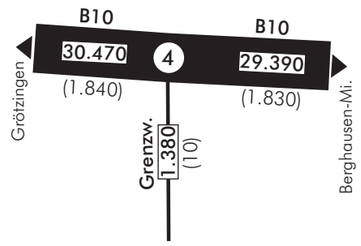
Q 12: In Richtung Wöschbach (Süd) und in Richtung Berghausen-Mi. (Nord)



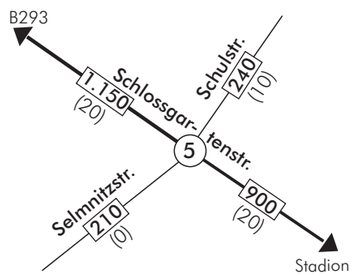
Q 13: In Richtung Wöschbach (Süd) und in Richtung Berghausen-Mi. (Nord)



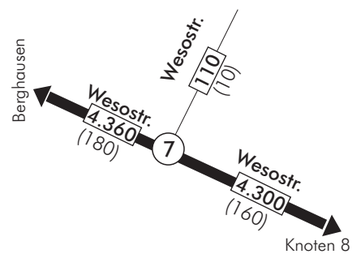
KP 4: B10 / Grenzweg



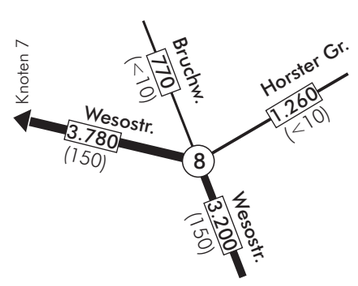
KP 5: Schlossgartenstraße / Schulstr.



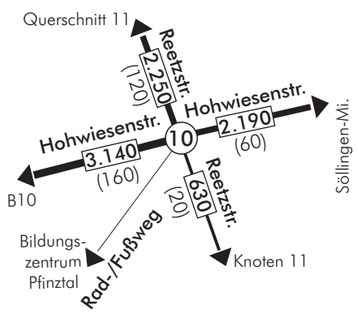
KP 7: Wesostraße



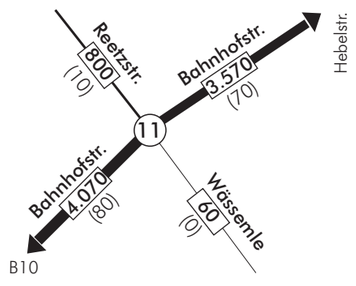
KP 8: Wesostraße / Bruchweg



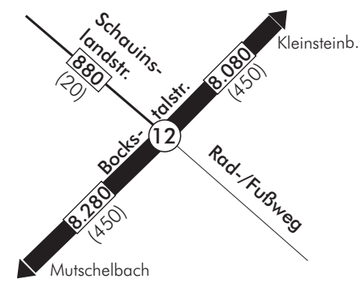
KP 10: Hohwiesenstraße / Reetzstr.



KP 11: Bahnhofstraße / Reetzstraße



KP 12: Bockstalstr. / Schauinslandstr.



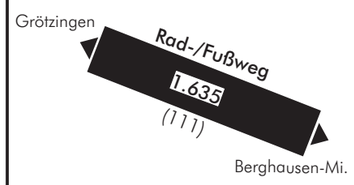
* Kfz-/SV-Werte auf 10 gerundet

Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Mi., den 06.06.2018,
und am Fr., den 08.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr

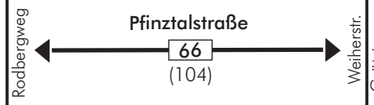
Plan
3

Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT

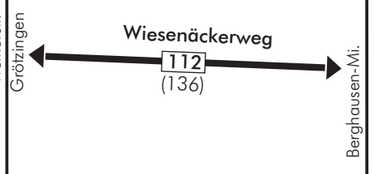
Q 1: In Richtung Berghausen-Mi. (Ost) und in Richtung Grötzingen (West)



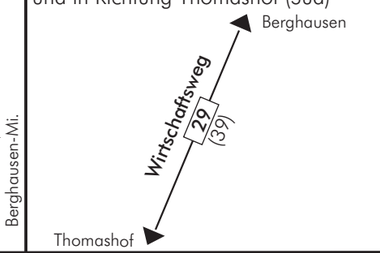
Q 2: In Richtung Weiherstr. (Ost) und in Richtung Rodbergweg (West)



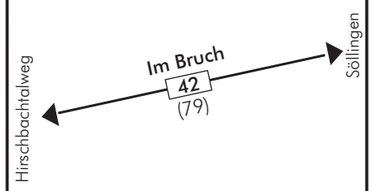
Q 3: In Richtung Berghausen-Mi. (Ost) und in Richtung Grötzingen (West)



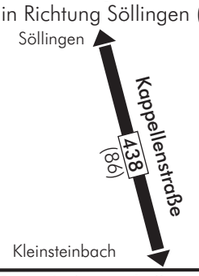
Q 4: In Richtung Berghausen (Nord) und in Richtung Thomashof (Süd)



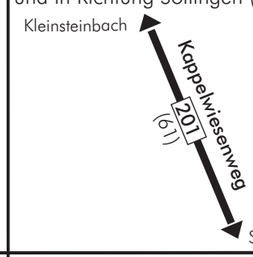
Q 5: In Richtung Söllingen (Ost) und in Richtung Hirschbachtalweg (West)



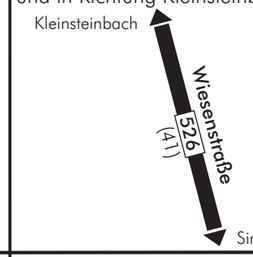
Q 6: In Richtung Kleinsteinbach (Süd) und in Richtung Söllingen (Nord)



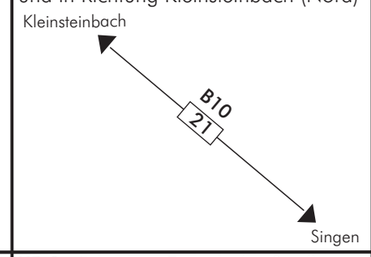
Q 7: In Richtung Kleinsteinbach (Süd) und in Richtung Söllingen (Nord)



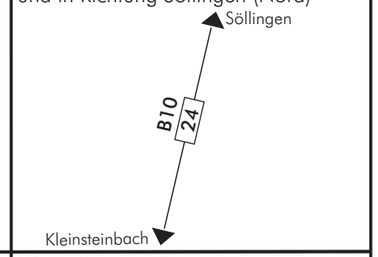
Q 8: In Richtung Singen (Süd) und in Richtung Kleinsteinbach (Nord)



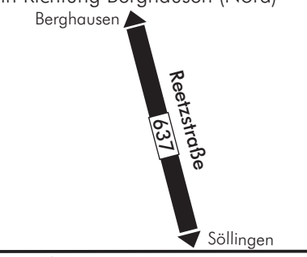
Q 9: In Richtung Singen (Süd) und in Richtung Kleinsteinbach (Nord)



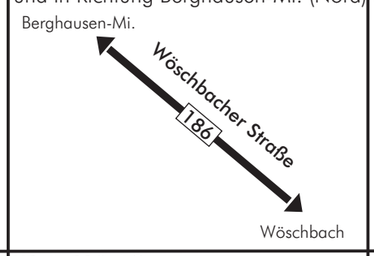
Q 10: In Richtung Kleinsteinbach (Süd) und in Richtung Söllingen (Nord)



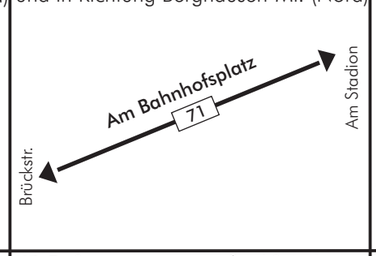
Q 11: In Richtung Söllingen (Süd) und in Richtung Berghausen (Nord)



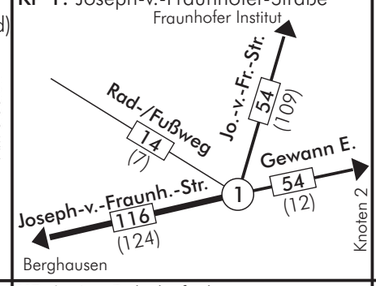
Q 12: In Richtung Wöschbach (Süd) und in Richtung Berghausen-Mi. (Nord)



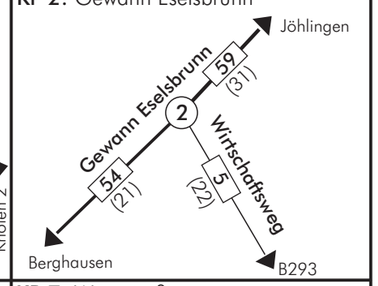
Q 13: In Richtung Wöschbach (Süd) und in Richtung Berghausen-Mi. (Nord)



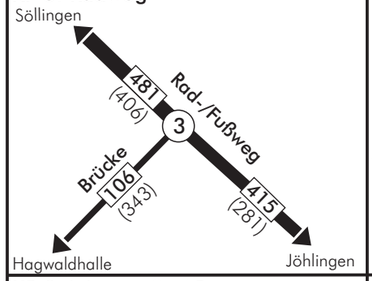
KP 1: Joseph-v.-Fraunhofer-Straße



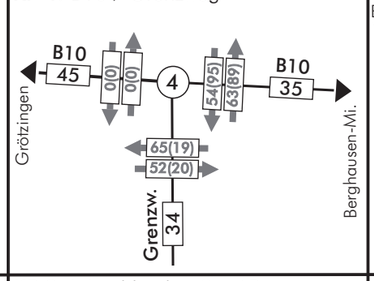
KP 2: Gewann Eselsbrunn



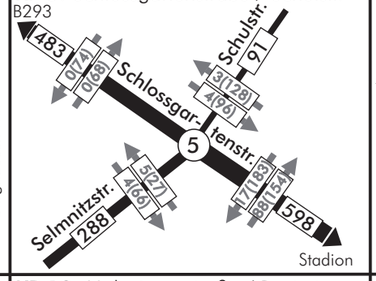
KP 3: Radweg



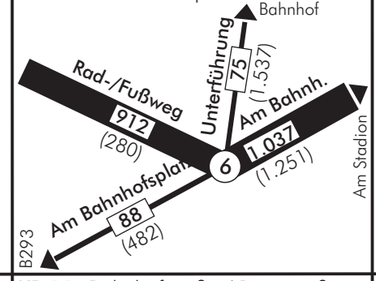
KP 4: B10 / Grenzweg



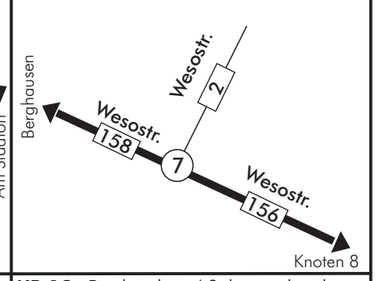
KP 5: Schlossgartenstraße / Schulstr.



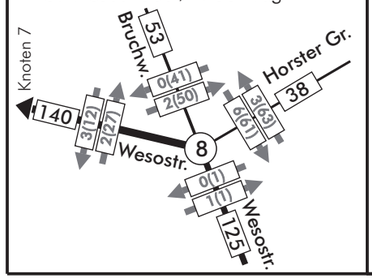
KP 6: Am Bahnhofsplatz



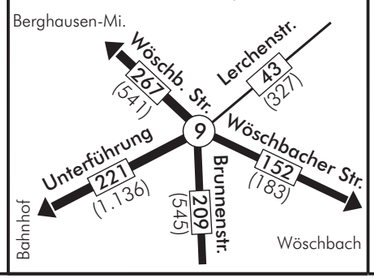
KP 7: Wesostraße



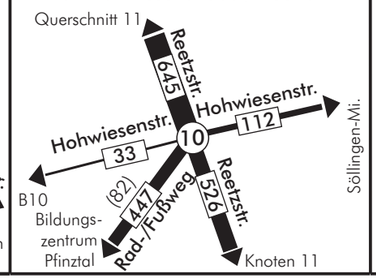
KP 8: Wesostraße / Bruchweg



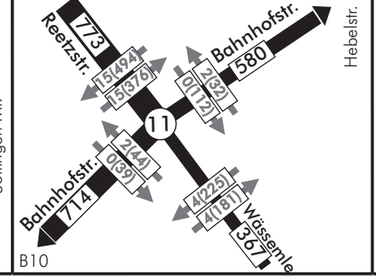
KP 9: Wöschbacher Str. / Brunnenstr



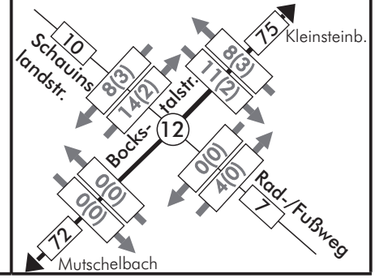
KP 10: Hohwiesenstraße / Reetzstr.



KP 11: Bahnhofstraße / Reetzstraße



KP 12: Bockstalstr. / Schauinslandstr.



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen Radfahrer/16h und Fußgänger/16h

Analyse 2018

(7) Knotennummer

112 Anzahl Radfahrer am Querschnitt

(18) Anzahl Fußgänger am Querschnitt

3(128) 4(96) Anzahl querender Radfahrer u. (Fußgänger)

Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Mi., den 06.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 und am Mi., den 13.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

4

Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT

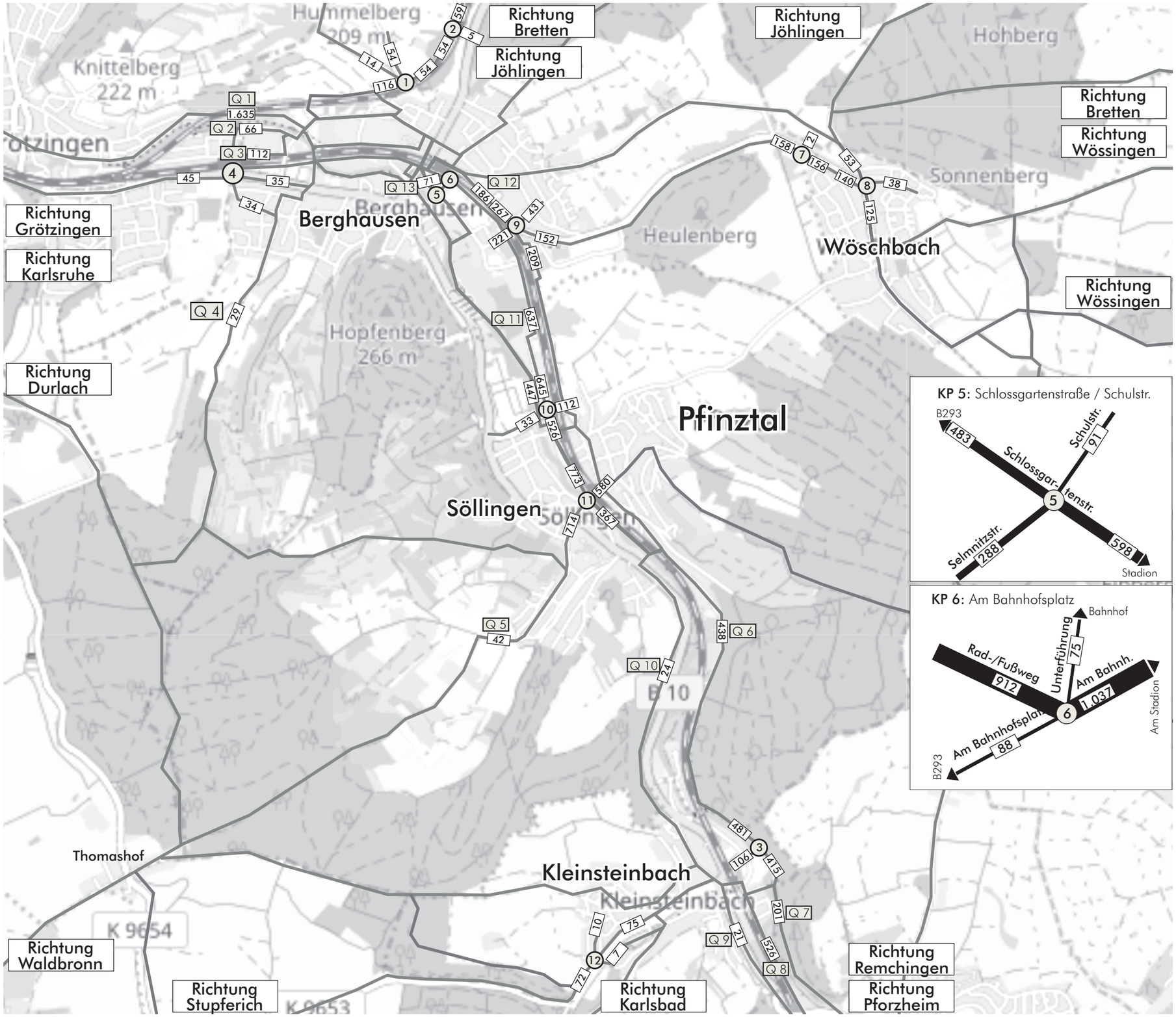
Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen Radfahrer/16h

Analyse 2018



(12) Knotennummer

Q 13 Querschnittsnummer

112 Anzahl Radfahrer am Querschnitt

Radrouten

Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Mi., den 06.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 und am Mi., den 13.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 5

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

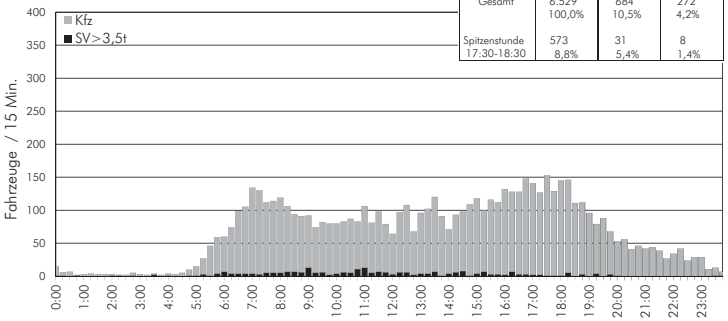
Querschnittsbelastungen_Analyse 2018_Rad_16h_Gesamtnetz.cdr, ro, hw, rb, Karlsruhe, 08.10.2019

Tagesganglinie Q9

B 10: Südlich Kleinsteinbach

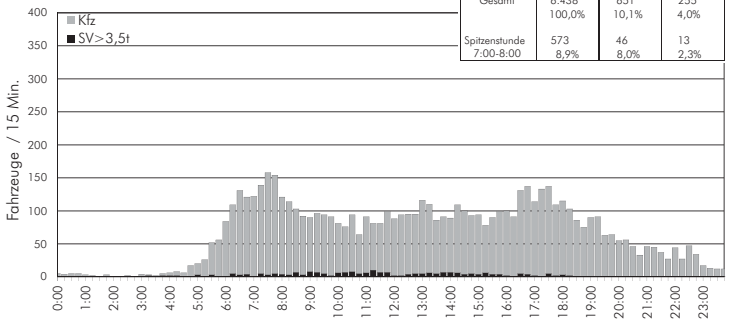
Q 09: B10
In Fahrtrichtung Kleinsteinbach

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.566 24,0%	213 13,6%	87 5,6%
15-19 Uhr	2.046 31,3%	157 7,7%	47 2,3%
Tag (6-22)	6.105 93,5%	646 10,6%	251 4,1%
Nacht (22-6)	424 6,5%	38 9,0%	21 5,0%
Gesamt	6.529 100,0%	684 10,5%	272 4,2%
Spitzenstunde 17:30-18:30	573 8,8%	31 5,4%	8 1,4%

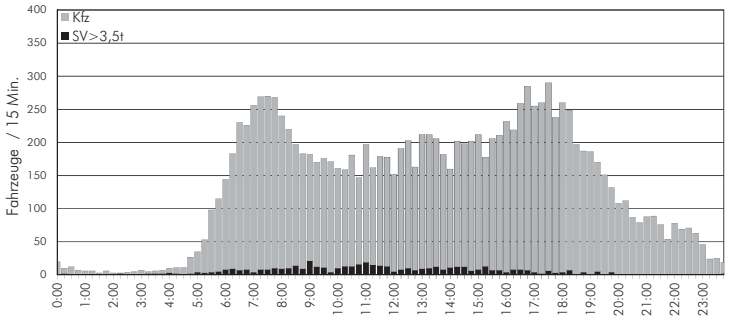


Q 09: B10
In Fahrtrichtung Remchingen

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.819 28,3%	190 10,4%	65 3,6%
15-19 Uhr	1.692 26,3%	138 8,2%	46 2,7%
Tag (6-22)	5.997 93,2%	606 10,1%	232 3,9%
Nacht (22-6)	441 6,8%	45 10,2%	23 5,2%
Gesamt	6.438 100,0%	651 10,1%	255 4,0%
Spitzenstunde 7:00-8:00	573 8,9%	46 8,0%	13 2,3%



Q 09: B10
Querschnitt



ZEIT	KFZ	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lk >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	3.385 26,1%	49 1,4%	2.933 86,6%	251 7,4%	1 0,0%	113 3,3%	38 1,1%	403 11,9%	152 4,5%
15-19 Uhr	3.738 28,8%	86 2,3%	3.357 89,8%	202 5,4%	0 0,0%	70 1,9%	23 0,6%	295 7,9%	93 2,5%
Tag (6-22)	12.102 93,3%	233 1,9%	10.617 87,7%	769 6,4%	4 0,0%	351 2,9%	128 1,1%	1.252 10,3%	483 4,0%
Nacht (22-6)	865 6,7%	28 3,2%	754 87,2%	39 4,5%	0 0,0%	17 2,0%	27 3,1%	83 9,6%	44 5,1%
Gesamt	12.967 100,0%	261 2,0%	11.371 87,7%	808 6,2%	4 0,0%	368 2,8%	155 1,2%	1.335 10,3%	527 4,1%
Spitzenstunde 16:45-17:45	1.090 8,4%	27 2,5%	986 90,5%	58 5,3%	0 0,0%	15 1,4%	4 0,4%	77 7,1%	19 1,7%

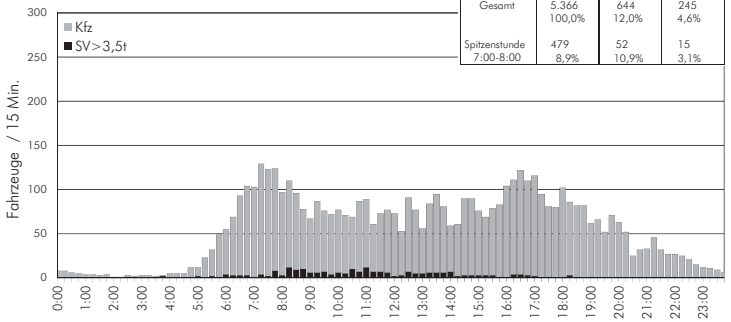
Erhebung: Mi., 06.06.2018 (0:00-24:00 Uhr)

Plan

6

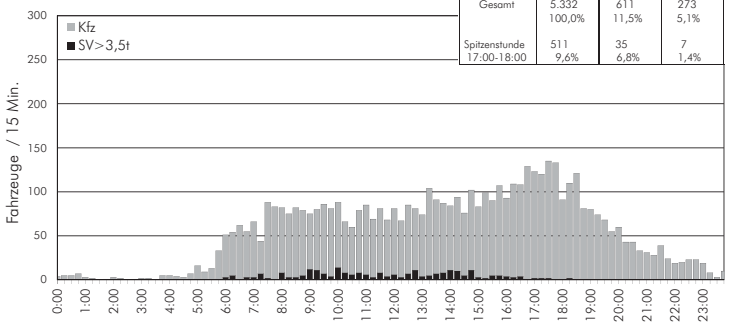
Q 10: B10
In Fahrtrichtung Söllingen

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.483 27,6%	218 14,7%	85 5,7%
15-19 Uhr	1.478 27,5%	126 8,5%	30 2,0%
Tag (6-22)	5.036 93,9%	624 12,4%	234 4,6%
Nacht (22-6)	330 6,1%	20 6,1%	11 3,3%
Gesamt	5.366 100,0%	644 12,0%	245 4,6%
Spitzenstunde 7:00-8:00	479 8,9%	52 10,9%	15 3,1%

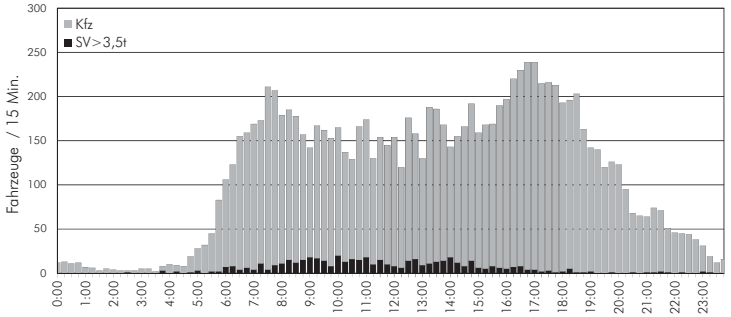


Q 10: B10
In Fahrtrichtung Kleinsteinbach

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.143 21,4%	160 14,0%	78 6,8%
15-19 Uhr	1.732 32,5%	150 8,7%	38 2,2%
Tag (6-22)	5.075 95,2%	599 11,8%	266 5,2%
Nacht (22-6)	257 4,8%	12 4,7%	7 2,7%
Gesamt	5.332 100,0%	611 11,5%	273 5,1%
Spitzenstunde 17:00-18:00	511 9,6%	35 6,8%	7 1,4%



Q 10: B10
Querschnitt



ZEIT	KFZ	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	2.626 24,5%	41 1,6%	2.207 84,0%	215 8,2%	5 0,2%	133 5,1%	25 1,0%	378 14,4%	163 6,2%
15-19 Uhr	3.210 30,0%	88 2,7%	2.846 88,7%	208 6,5%	3 0,1%	48 1,5%	17 0,5%	276 8,6%	68 2,1%
Tag (6-22)	10.111 94,5%	220 2,2%	8.668 85,7%	723 7,2%	13 0,1%	406 4,0%	81 0,8%	1.223 12,1%	500 4,9%
Nacht (22-6)	587 5,5%	19 3,2%	536 91,3%	14 2,4%	0 0,0%	14 2,4%	4 0,7%	32 5,5%	18 3,1%
Gesamt	10.698 100,0%	239 2,2%	9.204 86,0%	737 6,9%	13 0,1%	420 3,9%	85 0,8%	1.255 11,7%	518 4,8%
Spitzenstunde 16:15-17:15	928 8,7%	23 2,5%	818 88,1%	64 6,9%	2 0,2%	13 1,4%	8 0,9%	87 9,4%	23 2,5%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q10

B 10: Südlich Söllingen

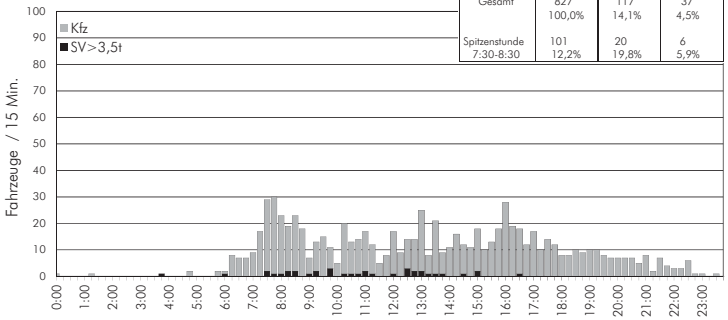
Erhebung: Di., 05.06.2018 (0:00-24:00 Uhr)

Plan

7

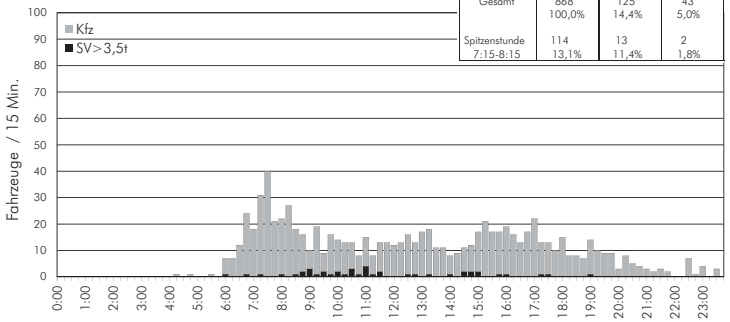
Q 11: Reetzstraße
In Fahrtrichtung Berghausen

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	238 28,8%	47 19,7%	15 6,3%
15-19 Uhr	224 27,1%	14 6,3%	3 1,3%
Tag (6-22)	805 97,3%	116 14,4%	36 4,5%
Nacht (22-6)	22 2,7%	1 4,5%	1 4,5%
Gesamt	827 100,0%	117 14,1%	37 4,5%
Spitzenstunde 7:30-8:30	101 12,2%	20 19,8%	6 5,9%

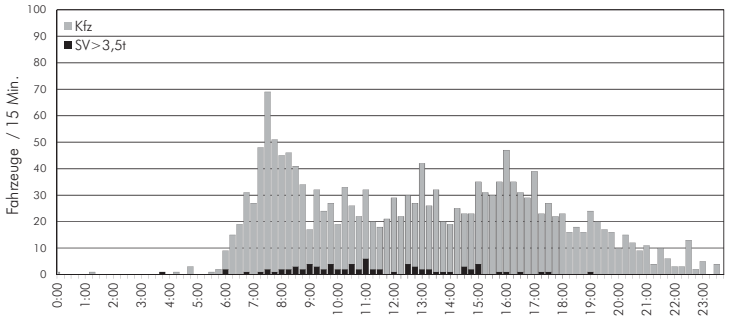


Q 11: Reetzstraße
In Fahrtrichtung Söllingen

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	297 34,2%	39 13,1%	14 4,7%
15-19 Uhr	233 26,8%	25 10,7%	6 2,6%
Tag (6-22)	850 97,9%	124 14,6%	43 5,1%
Nacht (22-6)	18 2,1%	1 5,6%	0 0,0%
Gesamt	868 100,0%	125 14,4%	43 5,0%
Spitzenstunde 7:15-8:15	114 13,1%	13 11,4%	2 1,8%



Q 11: Reetzstraße
Querschnitt



ZEIT	KFZ	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	535 31,6%	11 2,1%	438 81,9%	57 10,7%	0 0,0%	24 4,5%	5 0,9%	86 16,1%	29 5,4%
15-19 Uhr	457 27,0%	18 3,9%	400 87,5%	30 6,6%	1 0,2%	8 1,8%	0 0,0%	39 8,5%	9 2,0%
Tag (6-22)	1.655 97,6%	57 3,4%	1.358 82,1%	161 9,7%	1 0,1%	70 4,2%	8 0,5%	240 14,5%	79 4,8%
Nacht (22-6)	40 2,4%	3 7,5%	35 87,5%	1 2,5%	0 0,0%	1 2,5%	0 0,0%	2 5,0%	1 2,5%
Gesamt	1.695 100,0%	60 3,5%	1.393 82,2%	162 9,6%	1 0,1%	71 4,2%	8 0,5%	242 14,3%	80 4,7%
Spitzenstunde 7:15-8:15	213 12,6%	3 1,4%	178 83,6%	26 12,2%	0 0,0%	6 2,8%	0 0,0%	32 15,0%	6 2,8%

Tagesganglinie Q11

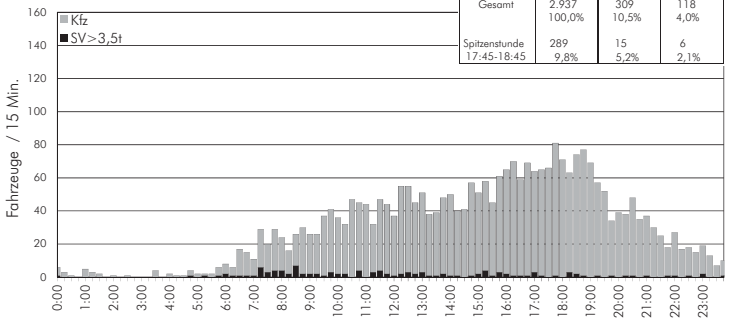
Reetzstraße: Südlich Möbelmarkt Mayer

Erhebung: Di., 05.06.2018 (0:00-24:00 Uhr)

Plan
8

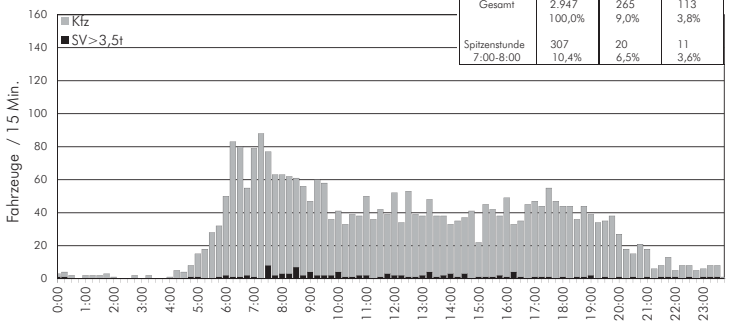
Q 12: Wöschbacher Straße
In Fahrtrichtung Wöschbach

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	361 12,3%	89 24,7%	42 11,6%
15-19 Uhr	1.039 35,4%	78 7,5%	26 2,5%
Tag (6-22)	2.765 94,1%	295 10,7%	109 3,9%
Nacht (22-6)	172 5,9%	14 8,1%	9 5,2%
Gesamt	2.937 100,0%	309 10,5%	118 4,0%
Spitzenstunde 17:45-18:45	289 9,8%	15 5,2%	6 2,1%

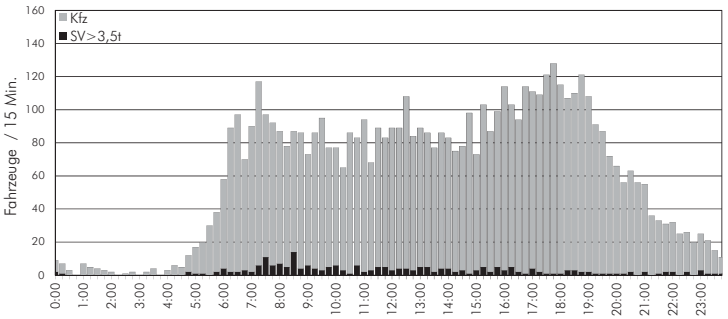


Q 12: Wöschbacher Straße
In Fahrtrichtung Berghausen Bahnhof

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.018 34,5%	76 7,5%	42 4,1%
15-19 Uhr	670 22,7%	52 7,8%	17 2,5%
Tag (6-22)	2.764 93,8%	248 9,0%	103 3,7%
Nacht (22-6)	183 6,2%	17 9,3%	10 5,5%
Gesamt	2.947 100,0%	265 9,0%	113 3,8%
Spitzenstunde 7:00-8:00	307 10,4%	20 6,5%	11 3,6%



Q 12: Wöschbacher Straße
Querschnitt



ZEIT	KFZ	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	1.379 23,4%	27 2,0%	1.187 86,1%	81 5,9%	23 1,7%	59 4,3%	2 0,1%	165 12,0%	84 6,1%
15-19 Uhr	1.709 29,0%	47 2,8%	1.532 89,6%	87 5,1%	22 1,3%	20 1,2%	1 0,1%	130 7,6%	43 2,5%
Tag (6-22)	5.529 94,0%	132 2,4%	4.854 87,8%	331 6,0%	83 1,5%	122 2,2%	7 0,1%	543 9,8%	212 3,8%
Nacht (22-6)	355 6,0%	15 4,2%	309 87,0%	12 3,4%	16 4,5%	3 0,8%	0 0,0%	31 8,7%	19 5,4%
Gesamt	5.884 100,0%	147 2,5%	5.163 87,7%	343 5,8%	99 1,7%	125 2,1%	7 0,1%	574 9,8%	231 3,9%
Spitzenstunde 17:15-18:15	473 8,0%	11 2,3%	443 93,7%	14 3,0%	5 1,1%	0 0,0%	0 0,0%	19 4,0%	5 1,1%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q12

Wöschbacher Straße: Höhe Gewerbepark

Erhebung: Mi., 06.06.2018 (0:00-24:00 Uhr)

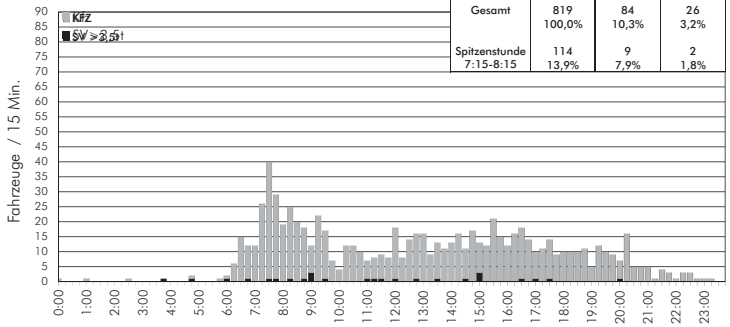
Plan

9

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

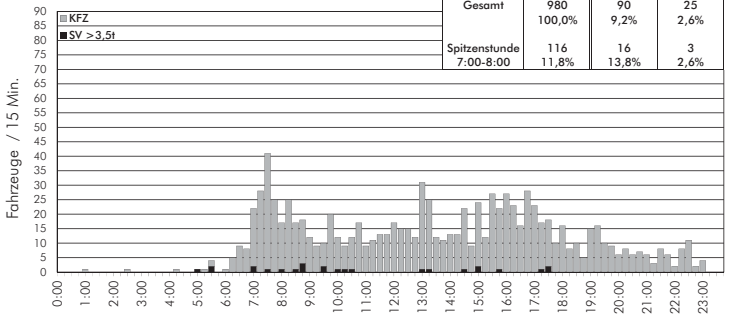
Q 13: Am Bahnhofsplatz
In Fahrtrichtung West

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	282 34,4%	31 11,0%	10 3,5%
15-19 Uhr	206 25,2%	16 7,8%	6 2,9%
Tag (6-22)	802 97,9%	81 10,1%	24 3,0%
Nacht (22-6)	17 2,1%	3 17,6%	2 11,8%
Gesamt	819 100,0%	84 10,3%	26 3,2%
Spitzenstunde 7:15-8:15	114 13,9%	9 7,9%	2 1,8%

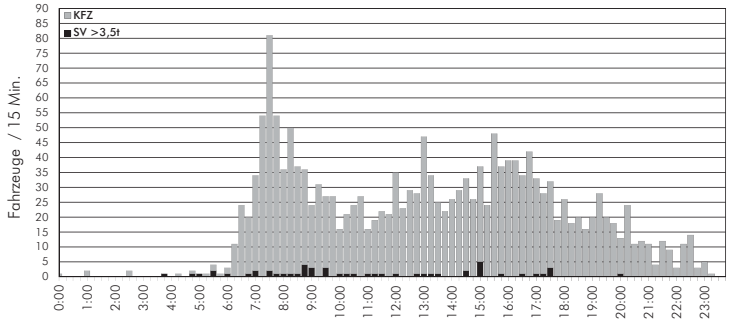


Q 13: Am Bahnhofsplatz
In Fahrtrichtung Ost

ZEIT	KFZ	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	267 27,2%	32 12,0%	10 3,7%
15-19 Uhr	286 29,2%	16 5,6%	6 2,1%
Tag (6-22)	944 96,3%	86 9,1%	22 2,3%
Nacht (22-6)	36 3,7%	4 11,1%	3 8,3%
Gesamt	980 100,0%	90 9,2%	25 2,6%
Spitzenstunde 7:00-8:00	116 11,8%	16 13,8%	3 2,6%



Q 13: Am Bahnhofsplatz
Querschnitt



ZEIT	KFZ	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw >3,5t	Lastzug/ Sattelzug	Lfw./Lkw/ Bus/Lz/Sz	SV >3,5t gesamt
6-10 Uhr	549 30,5%	11 2,0%	475 86,5%	43 7,8%	0 0,0%	19 3,5%	1 0,2%	63 11,5%	20 3,6%
15-19 Uhr	492 27,3%	8 1,6%	452 91,9%	20 4,1%	0 0,0%	11 2,2%	1 0,2%	32 6,5%	12 2,4%
Tag (6-22)	1.746 97,1%	38 2,2%	1.541 88,3%	121 6,9%	0 0,0%	43 2,5%	3 0,2%	167 9,6%	46 2,6%
Nacht (22-6)	53 2,9%	1 1,9%	45 84,9%	2 3,8%	0 0,0%	4 7,5%	1 1,9%	7 13,2%	5 9,4%
Gesamt	1.799 100,0%	39 2,2%	1.586 88,2%	123 6,8%	0 0,0%	47 2,6%	4 0,2%	174 9,7%	51 2,8%
Spitzenstunde 7:15-8:15	225 12,5%	3 1,3%	200 88,9%	18 8,0%	0 0,0%	4 1,8%	0 0,0%	22 9,8%	4 1,8%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q13

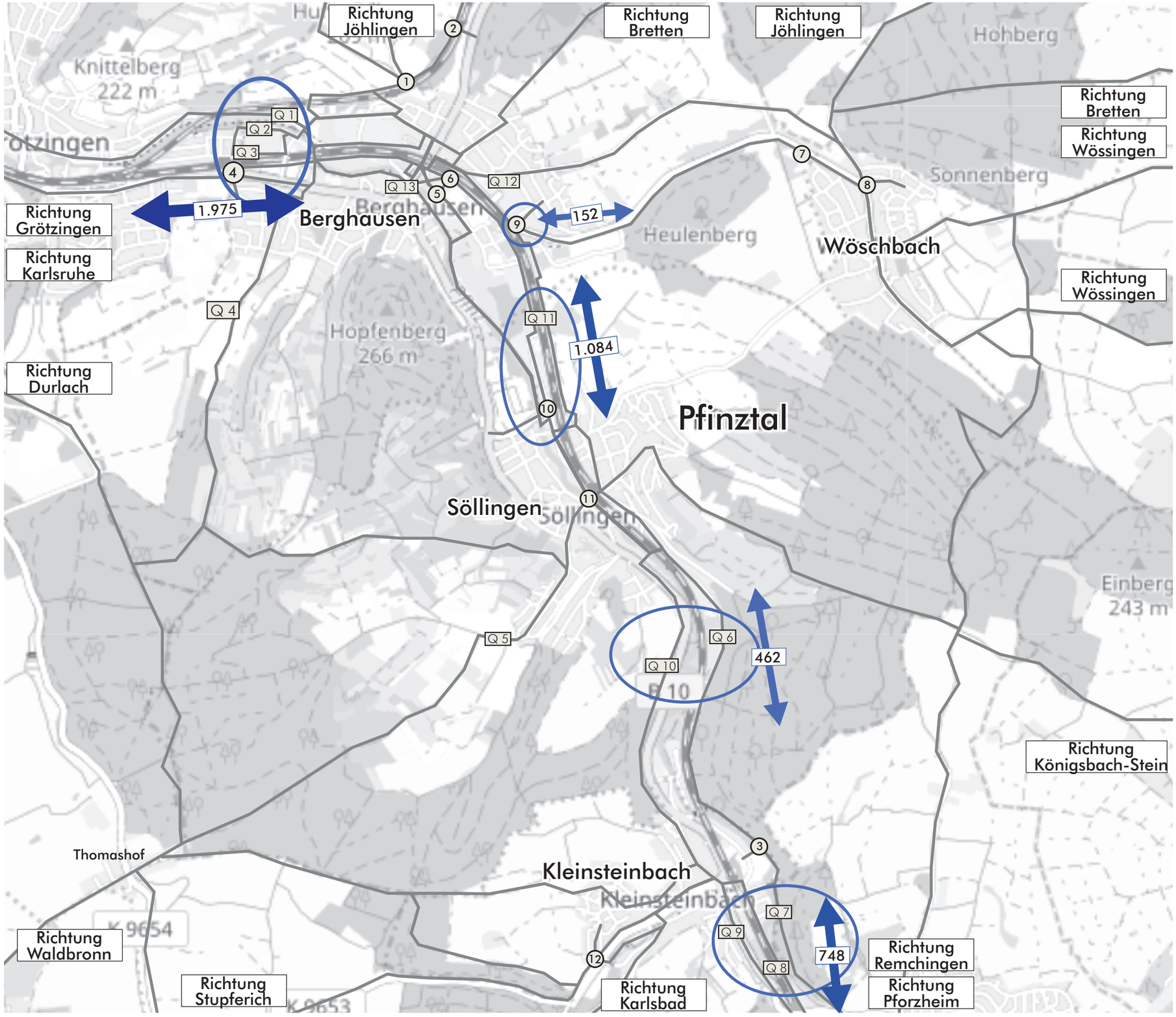
Am Bahnhofsplatz

Erhebung: Di., 05.06.2018 (0:00-24:00 Uhr)

Plan

10

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Querschnittsbelastungen Radfahrer/16h

Analyse 2018

(12) Knotenpunktnummer

Q 13 Querschnittsnummer

Radrouten

Hauptachsen zwischen den Ortsteilzentren

Markierung der zusammengefassten Querschnitts- und Knotenstromzählungen

1.975 Summe Radfahrer für die Zählungen der Hauptachse

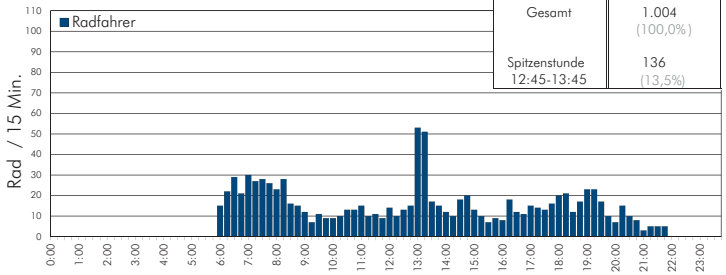
Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Mi., den 06.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 und am Mi., den 13.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

11

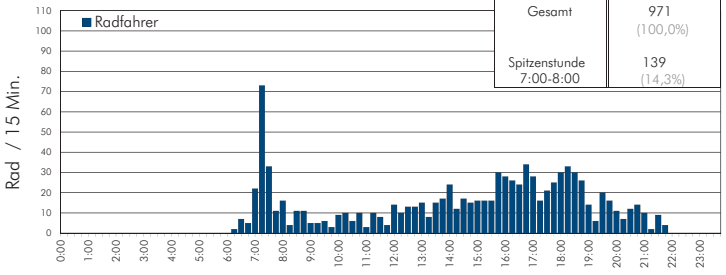
Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT

Radverkehr Berghausen - Karlsruhe
In Richtung Karlsruhe / Grötzingen



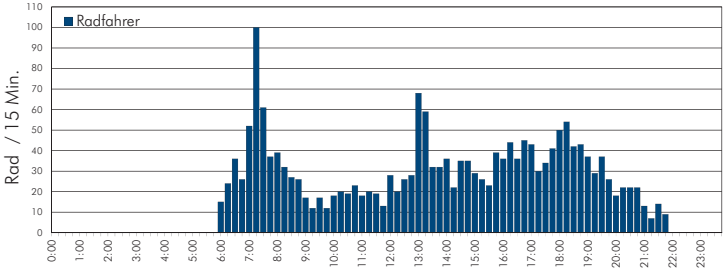
ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	319 (31,8%)
15-19 Uhr	216 (21,5%)
Gesamt	1.004 (100,0%)
Spitzenstunde 12:45-13:45	136 (13,5%)

Radverkehr Berghausen - Karlsruhe
In Richtung Berghausen



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	214 (22,0%)
15-19 Uhr	399 (41,1%)
Gesamt	971 (100,0%)
Spitzenstunde 7:00-8:00	139 (14,3%)

Radverkehr Berghausen - Karlsruhe
Querschnitt



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	533 (27,0%)
15-19 Uhr	615 (31,1%)
Gesamt	1.975 (100,0%)
Spitzenstunde 7:00-8:00	250 (12,7%)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q1, Q2, Q3, KP4

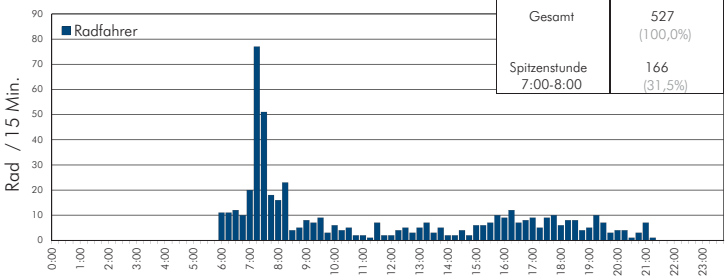
Radverkehr Berghausen - Karlsruhe

Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 und am Mi., den 13.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

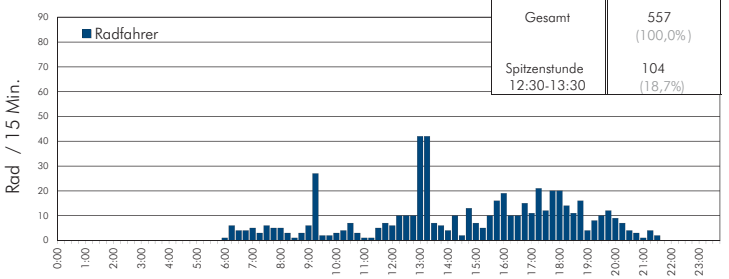
12

Radverkehr Berghausen - Söllingen
In Richtung Berghausen



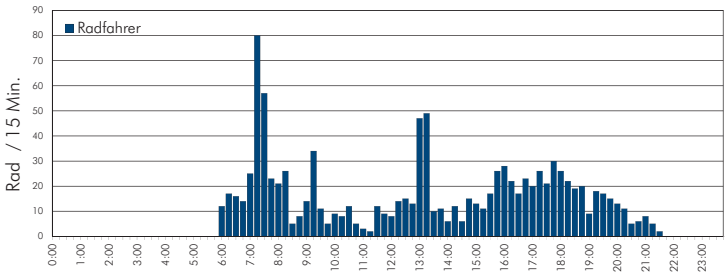
ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	285 (54,1%)
15-19 Uhr	124 (23,5%)
Gesamt	527 (100,0%)
Spitzenstunde 7:00-8:00	166 (31,5%)

Radverkehr Berghausen - Söllingen
In Richtung Söllingen



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	83 (14,9%)
15-19 Uhr	217 (39,0%)
Gesamt	557 (100,0%)
Spitzenstunde 12:30-13:30	104 (18,7%)

Radverkehr Berghausen - Söllingen
Querschnitt



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	368 (33,9%)
15-19 Uhr	341 (31,5%)
Gesamt	1.084 (100,0%)
Spitzenstunde 7:00-8:00	185 (17,1%)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP10, Q11

Radverkehr
Berghausen - Söllingen

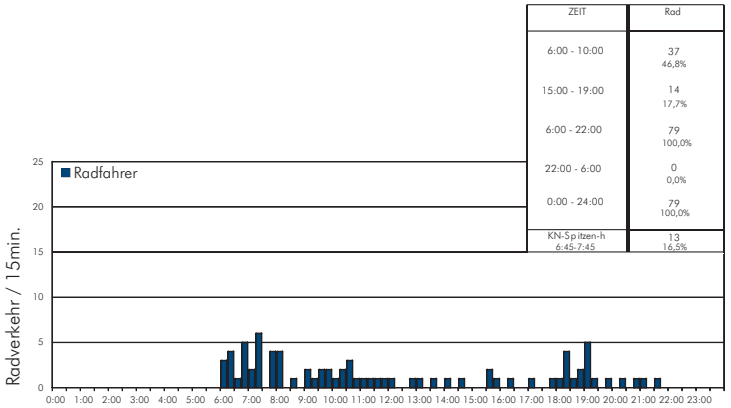
Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

13

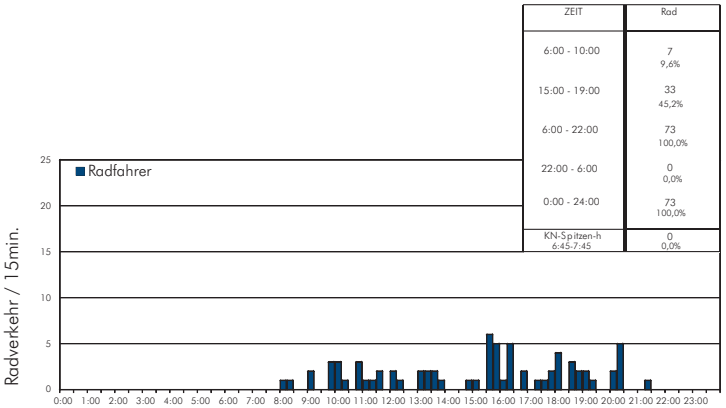
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Radverkehr Berghausen - Wöschbach
In Richtung Berghausen



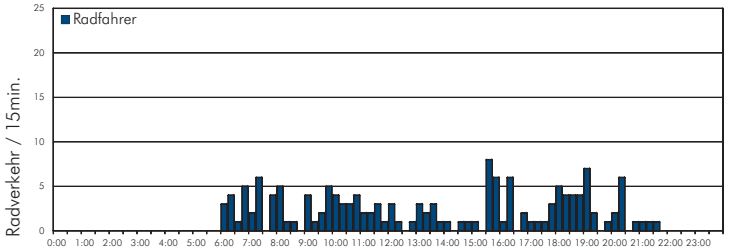
ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	37 46,8%
15:00 - 19:00	14 17,7%
6:00 - 22:00	79 100,0%
22:00 - 6:00	0 0,0%
0:00 - 24:00	79 100,0%
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	13 16,5%

Radverkehr Berghausen - Wöschbach
In Richtung Wöschbach



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	7 9,6%
15:00 - 19:00	33 45,2%
6:00 - 22:00	73 100,0%
22:00 - 6:00	0 0,0%
0:00 - 24:00	73 100,0%
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	0 0,0%

Radverkehr Berghausen - Wöschbach
Querschnitt



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	44 28,9%
15:00 - 19:00	47 30,9%
6:00 - 22:00	152 100,0%
22:00 - 6:00	0 0,0%
0:00 - 24:00	152 100,0%
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	13 8,6%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP9

Radverkehr
Berghausen - Wöschbach

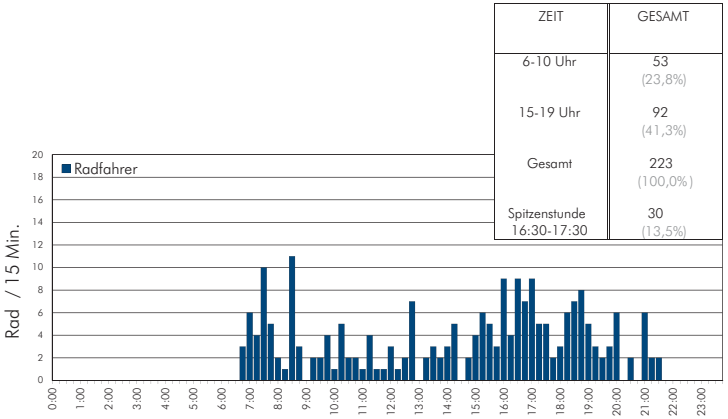
Erhebung: am Mi., den 06.06.2018
von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

14

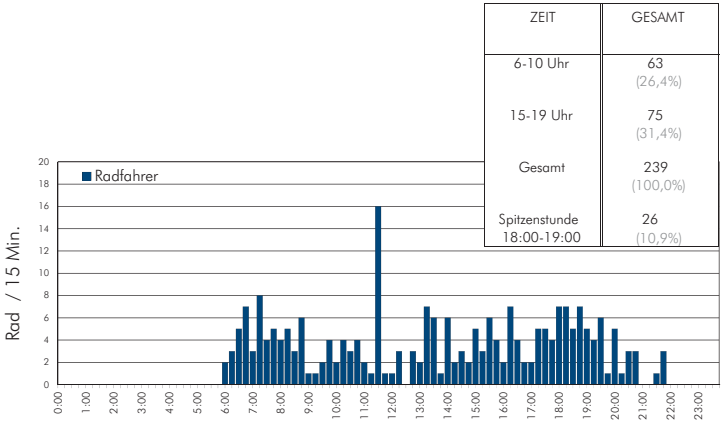
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Radverkehr Söllingen - Kleinsteinbach
In Richtung Kleinsteinbach



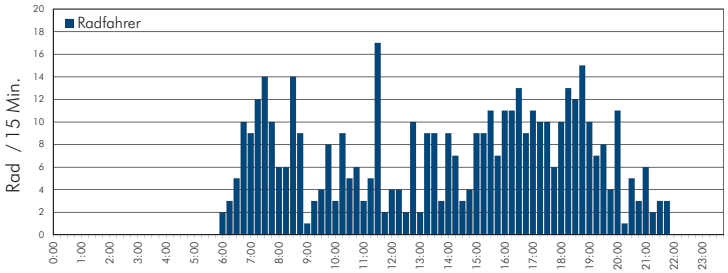
ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	53 (23,8%)
15-19 Uhr	92 (41,3%)
Gesamt	223 (100,0%)
Spitzenstunde 16:30-17:30	30 (13,5%)

Radverkehr Söllingen - Kleinsteinbach
In Richtung Söllingen



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	63 (26,4%)
15-19 Uhr	75 (31,4%)
Gesamt	239 (100,0%)
Spitzenstunde 18:00-19:00	26 (10,9%)

Radverkehr Söllingen - Kleinsteinbach
Querschnitt



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	116 (25,1%)
15-19 Uhr	167 (36,1%)
Gesamt	462 (100,0%)
Spitzenstunde 18:00-19:00	50 (10,8%)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q6, Q10

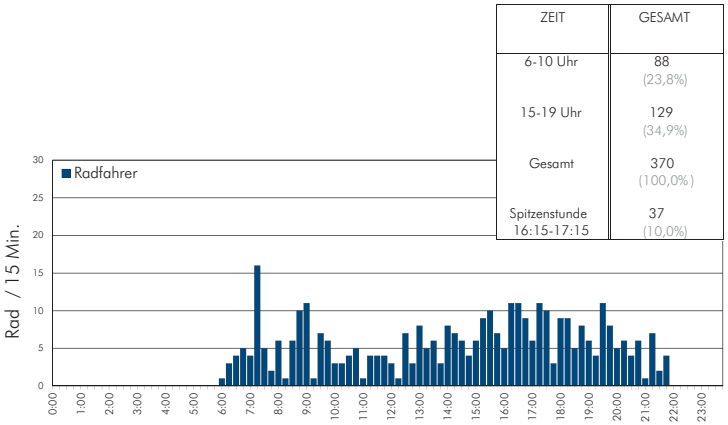
Radverkehr
Söllingen - Kleinsteinbach

Erhebung: am Di., den 05.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

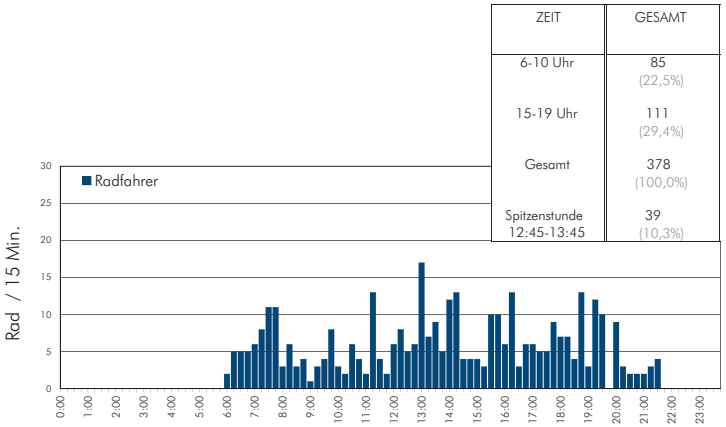
15

Radverkehr Kleinsteinbach - Remchingen
In Richtung Remchingen



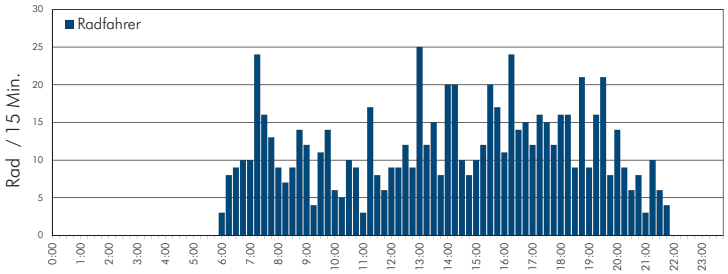
ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	88 (23,8%)
15-19 Uhr	129 (34,9%)
Gesamt	370 (100,0%)
Spitzenstunde 16:15-17:15	37 (10,0%)

Radverkehr Kleinsteinbach - Remchingen
In Richtung Kleinsteinbach



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	85 (22,5%)
15-19 Uhr	111 (29,4%)
Gesamt	378 (100,0%)
Spitzenstunde 12:45-13:45	39 (10,3%)

Radverkehr Kleinsteinbach - Remchingen
Querschnitt



ZEIT	GESAMT
6-10 Uhr	173 (23,1%)
15-19 Uhr	240 (32,1%)
Gesamt	748 (100,0%)
Spitzenstunde 15:30-16:30	72 (9,6%)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie Q7, Q8, Q9

Radverkehr Kleinsteinbach - Remchingen

Erhebung: am Mi., den 06.06.2018, am Fr., den 08.06.2018 und am Mi., den 13.06.2018 von 6:00 bis 22:00 Uhr

Plan

16

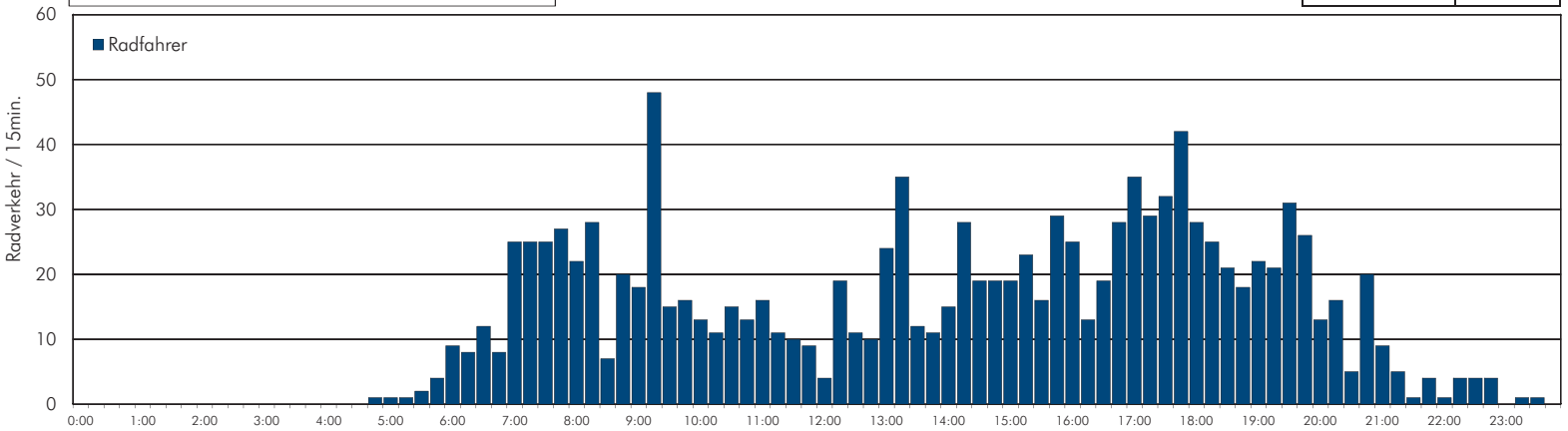
Tagesganglinie KP11

Summe aller in den Knoten einfahrenden Radfahrer

Übersicht KP11:

ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	313 25,7%
15:00 - 19:00	402 33,0%
6:00 - 22:00	1.193 98,0%
22:00 - 6:00	24 2,0%
0:00 - 24:00	1.217 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	138 11,3%

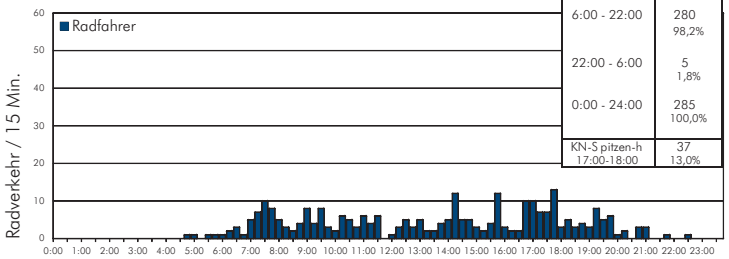
KP 11:
Summe aller in den Knoten einfahrenden Radfahrer



Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr
Quelle Luftbild: Geoportal BW

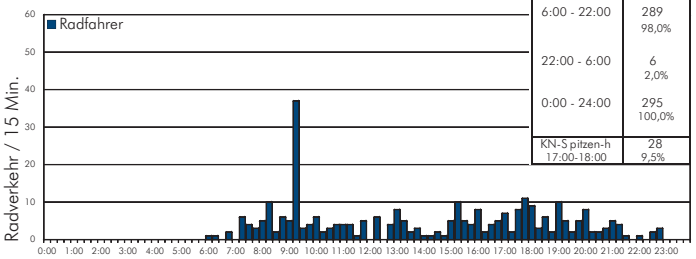
Plan
17

KP 11: Bahnhofstraße (NO)
In Fahrtrichtung Bahnhofstraße (SW)



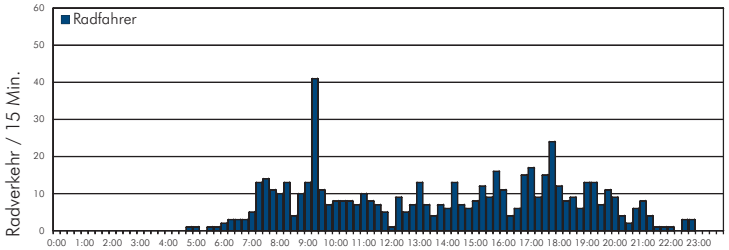
ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	74 26,0%
15:00 - 19:00	90 31,6%
6:00 - 22:00	280 98,2%
22:00 - 6:00	5 1,8%
0:00 - 24:00	285 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	37 13,0%

KP 11: Bahnhofstraße (NO)
In Fahrtrichtung Hebelstraße



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	89 30,2%
15:00 - 19:00	91 30,8%
6:00 - 22:00	289 98,0%
22:00 - 6:00	6 2,0%
0:00 - 24:00	295 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	28 9,5%

KP 11: Bahnhofstraße (NO)
Querschnitt



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	163 28,1%
15:00 - 19:00	181 31,2%
6:00 - 22:00	569 98,1%
22:00 - 6:00	11 1,9%
0:00 - 24:00	580 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	65 11,2%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Radverkehr

Bahnhofsstraße (NO)

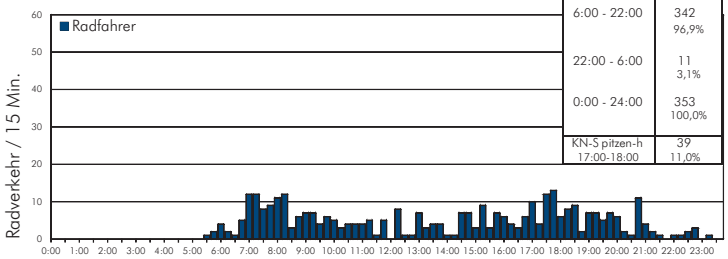
Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr

Plan

18

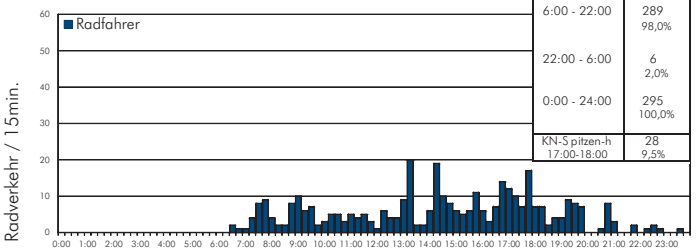
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

KP 11: Bahnhofstraße (SW)
In Fahrtrichtung Bahnhofstraße (NO)



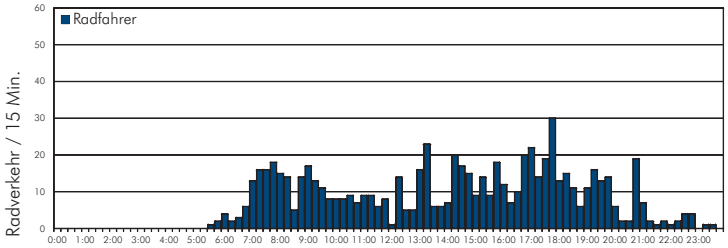
ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	109 30,9%
15:00 - 19:00	105 29,7%
6:00 - 22:00	342 96,9%
22:00 - 6:00	11 3,1%
0:00 - 24:00	353 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	39 11,0%

KP 11: Bahnhofstraße (SW)
In Fahrtrichtung Hauptstraße



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	89 30,2%
15:00 - 19:00	91 30,8%
6:00 - 22:00	289 98,0%
22:00 - 6:00	6 2,0%
0:00 - 24:00	295 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	28 9,5%

KP 11: Bahnhofstraße (SW)
Querschnitt



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	175 24,5%
15:00 - 19:00	229 32,1%
6:00 - 22:00	698 97,8%
22:00 - 6:00	16 2,2%
0:00 - 24:00	714 100,0%
KN-S pitzen-h 17:00-18:00	85 11,9%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Radverkehr

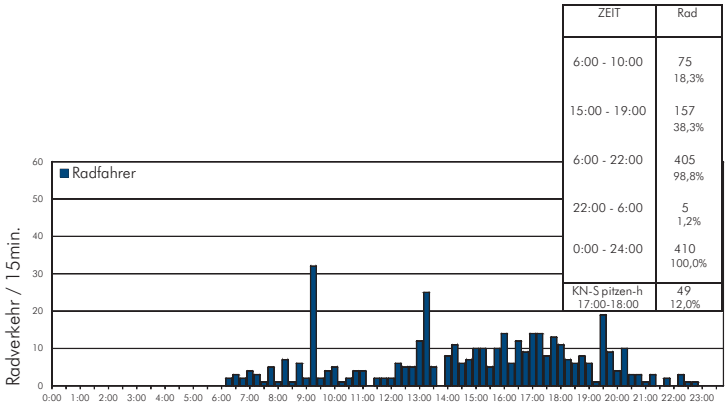
Bahnhofstraße (SW)

Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr

Plan

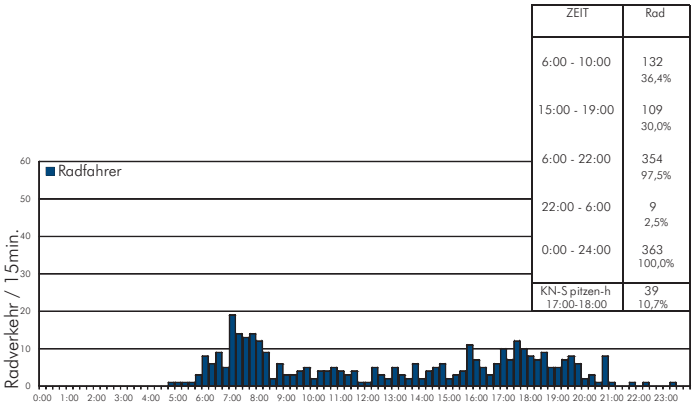
19

KP 11: Reetzstraße
In Fahrtrichtung Bahnhofstraße



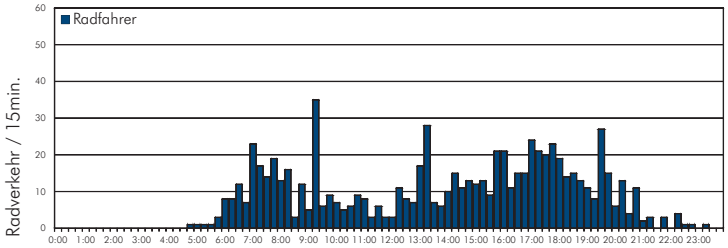
ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	75 18,3%
15:00 - 19:00	157 38,3%
6:00 - 22:00	405 98,8%
22:00 - 6:00	5 1,2%
0:00 - 24:00	410 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	49 12,0%

KP 11: Reetzstraße
In Fahrtrichtung im Bahnwinkel



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	132 36,4%
15:00 - 19:00	109 30,0%
6:00 - 22:00	354 97,5%
22:00 - 6:00	9 2,5%
0:00 - 24:00	363 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	39 10,7%

KP 11: Reetzstraße
Querschnitt Reetzstraße



ZEIT	Kfz
6:00 - 10:00	207 26,8%
15:00 - 19:00	266 34,4%
6:00 - 22:00	759 98,2%
22:00 - 6:00	14 1,8%
0:00 - 24:00	773 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	88 11,4%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Radverkehr

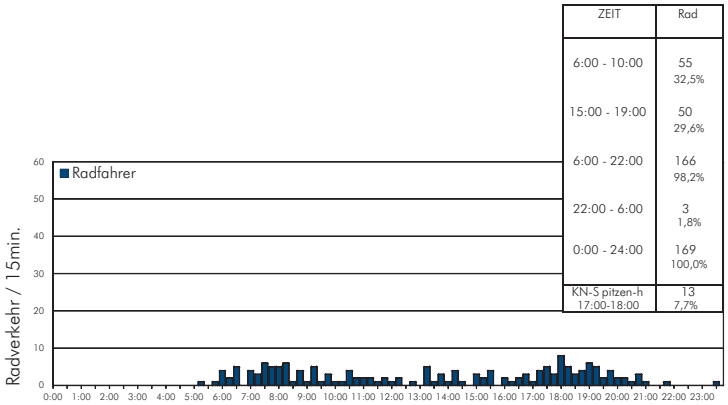
Reetzstraße

Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr

Plan

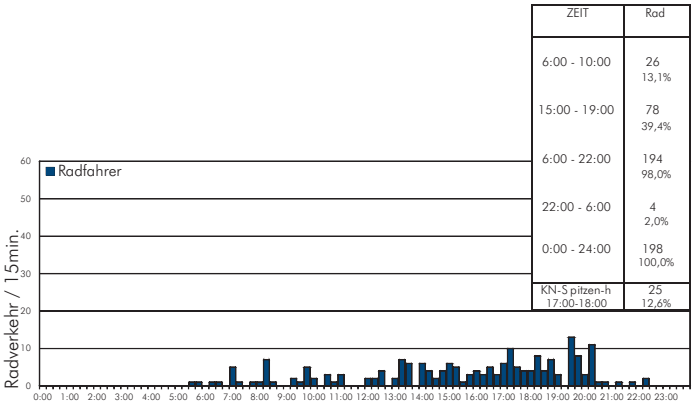
20

KP 11: Wässemle
In Fahrtrichtung Reetzstraße



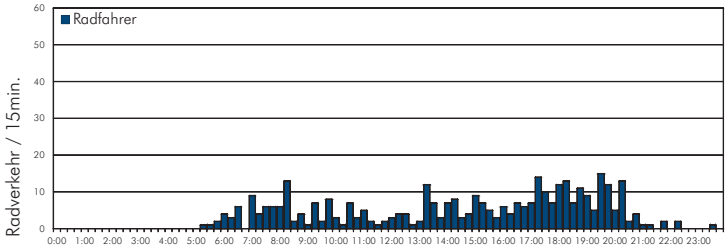
ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	55 32,5%
15:00 - 19:00	50 29,6%
6:00 - 22:00	166 98,2%
22:00 - 6:00	3 1,8%
0:00 - 24:00	169 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	13 7,7%

KP 11: Wässemle
In Fahrtrichtung Kapellenstraße



ZEIT	Rad
6:00 - 10:00	26 13,1%
15:00 - 19:00	78 39,4%
6:00 - 22:00	194 98,0%
22:00 - 6:00	4 2,0%
0:00 - 24:00	198 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	25 12,6%

KP 11: Wässemle
Querschnitt



ZEIT	Kfz
6:00 - 10:00	81 22,1%
15:00 - 19:00	128 34,9%
6:00 - 22:00	360 98,1%
22:00 - 6:00	7 1,9%
0:00 - 24:00	367 100,0%
KN-Spitzen-h 17:00-18:00	38 10,4%

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Radverkehr

Wässemle

Erhebung: am Di., den 05.06.2018
von 0:00 bis 24:00 Uhr

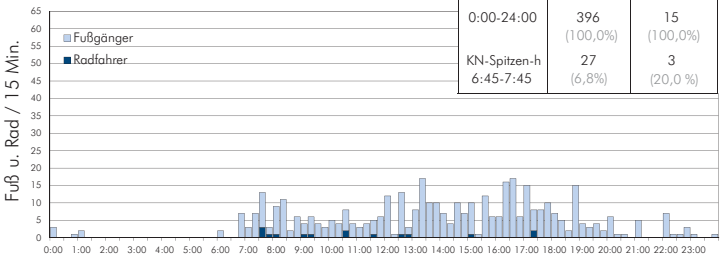
Plan

21

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

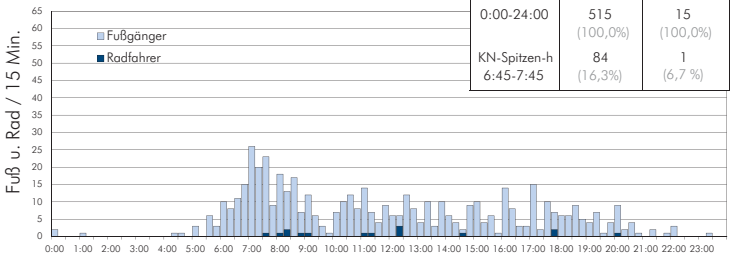
KP 11: Querung über Reetzstraße
von NO nach SW

ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	73 (18,4%)	7 (46,7%)
15:00-19:00	141 (35,6%)	3 (20,0 %)
0:00-24:00	396 (100,0%)	15 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	27 (6,8%)	3 (20,0 %)

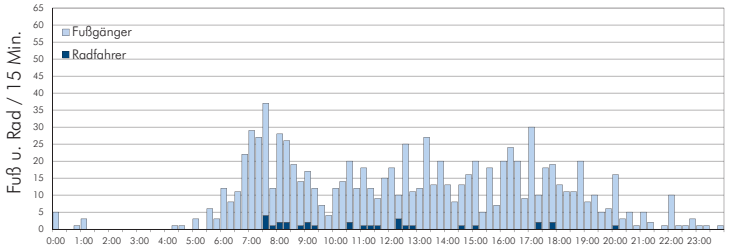


KP 11: Querung über Reetzstraße
von SW nach NO

ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	199 (38,6%)	6 (40,0%)
15:00-19:00	109 (21,2%)	2 (13,3%)
0:00-24:00	515 (100,0%)	15 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	84 (16,3%)	1 (6,7 %)



KP 11: Querung über Reetzstraße
beide Richtungen



ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	272 (29,9%)	13 (43,3 %)
15:00-19:00	250 (27,4%)	5 (16,7 %)
0:00-24:00	911 (100,0%)	30 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	11 (1,2%)	4 (13,3 %)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Querende Radfahrer und Fußgänger

Zufahrt Reetzstraße

Erhebung: am Di., den 05.06.2018,
von 0:00 bis 24:00 Uhr

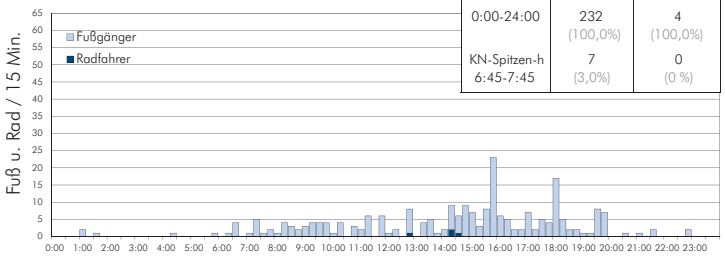
Plan

22

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

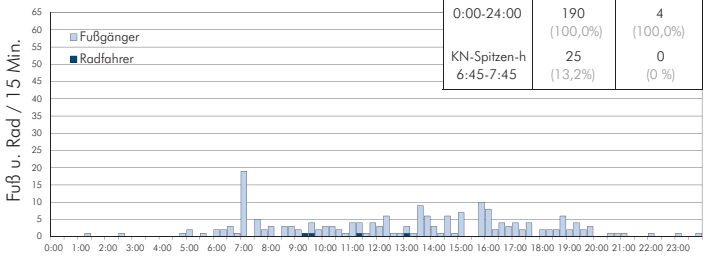
KP 11: Querung über Wässemle
von NO nach SW

ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	39 (16,8%)	0 (0 %)
15:00-19:00	100 (43,1%)	0 (0 %)
0:00-24:00	232 (100,0%)	4 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	7 (3,0%)	0 (0 %)

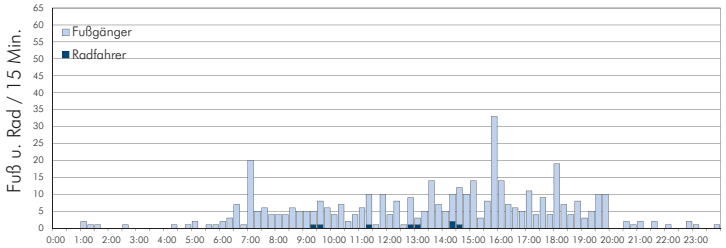


KP 11: Querung über Wässemle
von SW nach NO

ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	50 (26,3%)	2 (50,0 %)
15:00-19:00	56 (29,5%)	0 (0 %)
0:00-24:00	190 (100,0%)	4 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	25 (13,2%)	0 (0 %)



KP 11: Querung über Wässemle
Beide Richtungen



ZEIT	FUSS	RAD
6:00-10:00	89 (21,1%)	2 (50,0 %)
15:00-19:00	156 (37,0%)	0 (0 %)
0:00-24:00	422 (100,0%)	4 (100,0%)
KN-Spitzen-h 6:45-7:45	32 (7,6%)	0 (0 %)

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Tagesganglinie KP11

Querende Radfahrer und Fußgänger

Zufahrt Wässemle

Erhebung: am Di., den 05.06.2018,
von 0:00 bis 24:00 Uhr

Plan

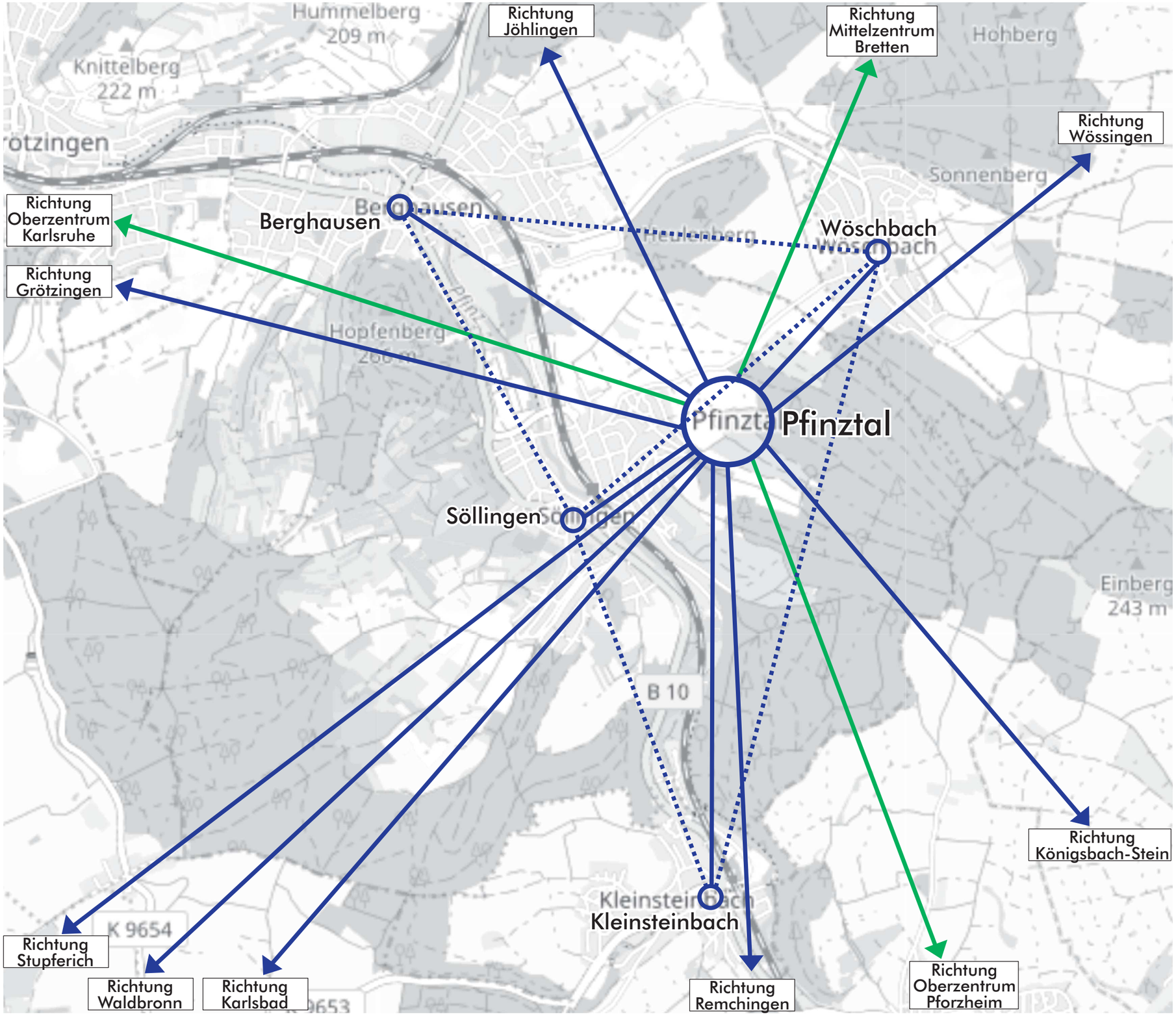
23

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Wunschliniennetz VFS II, III + IV regional nach Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)



Radverkehrsverbindung (VFS II - überregional)
Verbindung von Gemeindezentren mit Mittel-/ Oberzentrum

Radverkehrsverbindung (VFS III - regional)
Verbindung von Gemeindezentren mit Nachbargemeinden

Radverkehrsverbindung (VFS IV - nahräumig)
Verbindung zwischen Gemeindeteilzentren

Zentralitäten:

Gemeinde Pfinztal

Ortsteilzentrum

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

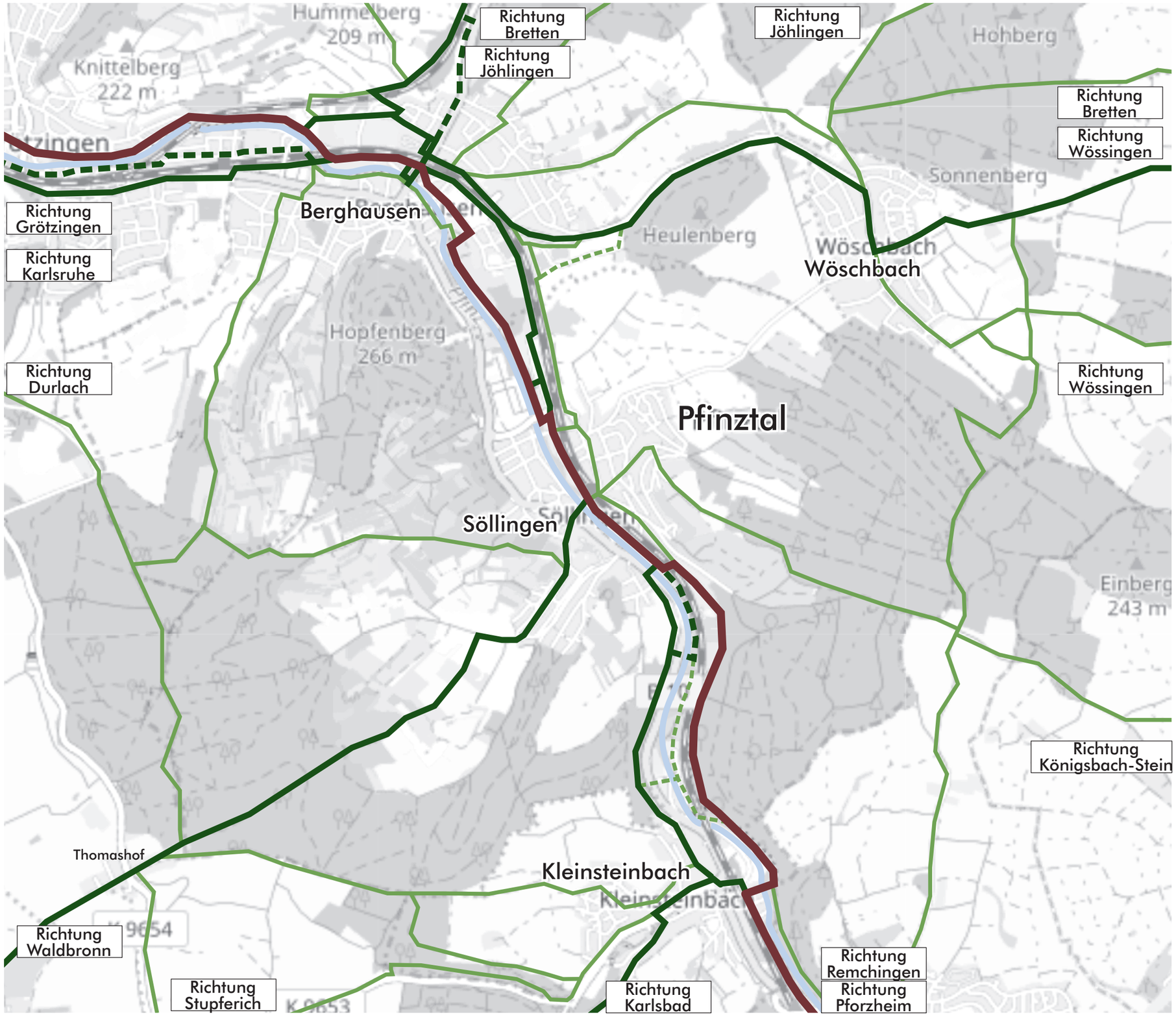
Plan

24

Radroutennetz_Wunschlinien.cdr, ro, Karlsruhe, 20.12.2018

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Regionales Hauptnetz des Radverkehrs



Überregionaler Radfernweg
Überörtliche Radstrecke
Alternativstrecke
Überörtliche Nebenradstrecke
Alternativstrecke

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan
25

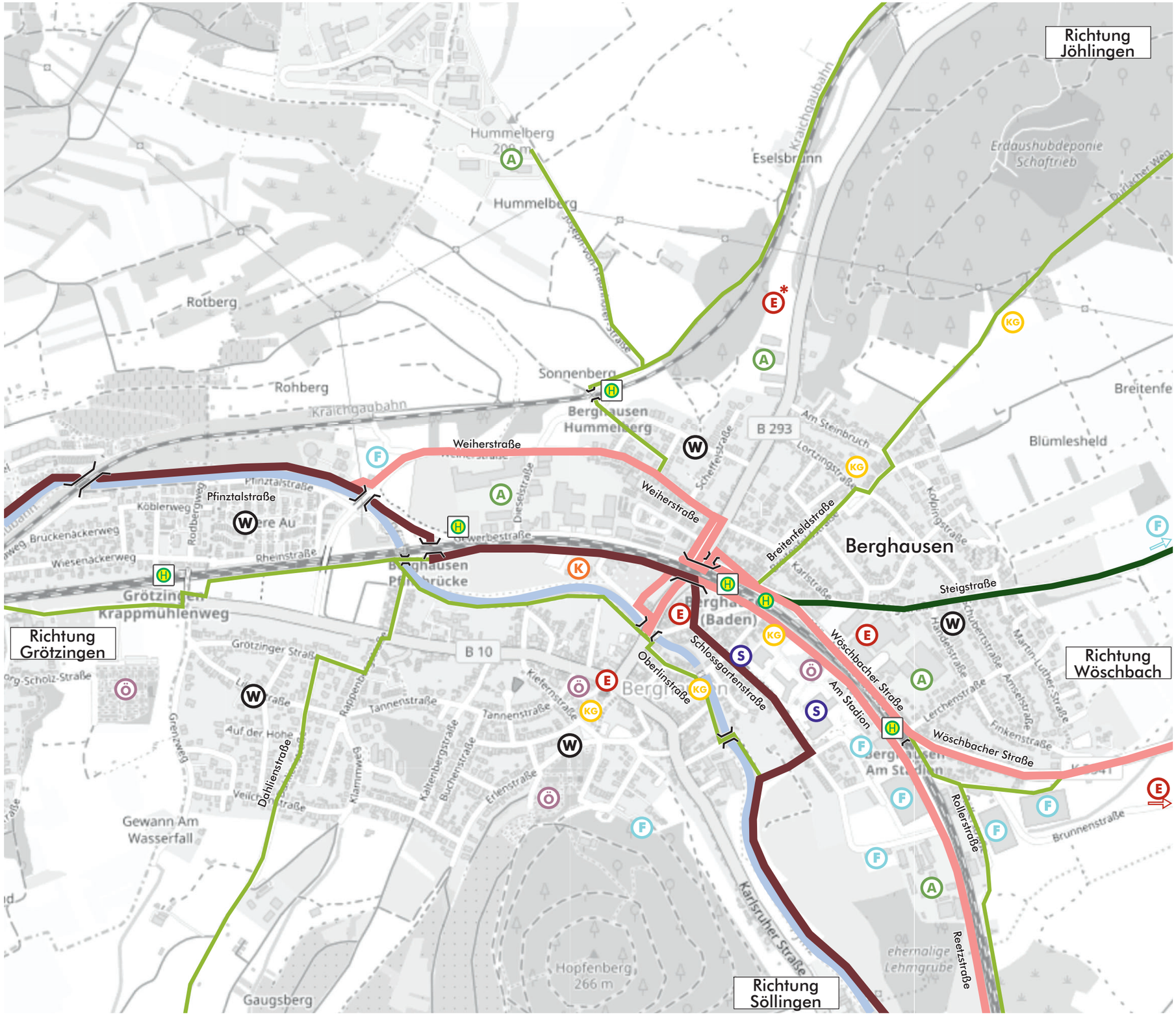
Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Quellen und Ziele des Radverkehrs Berghausen Bestand 2019



Quellen_Ziele_Berghausen.cdr, hw, ro, rb, Karlsruhe, 22.10.2019

- Landesradfernweg (Stromberg-Murrtal-Weg)
- RadNETZ BW
- Hauptradstrecke
- Radstrecke

Quellen und Ziele :

- Konzentration Arbeitsplätze
- Schule
- Nahversorgungszentrum
- Kulturelle Einrichtungen
- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeit, Sport
- Kindergarten, -tagesstätte
- Wohnen
- in Planung
- S-Bahn-Haltestelle
- Bushaltestelle

Datenquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; RadROUTENPLANER Baden-Württemberg; Landkreis Karlsruhe: Radverkehrsnetz
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 26

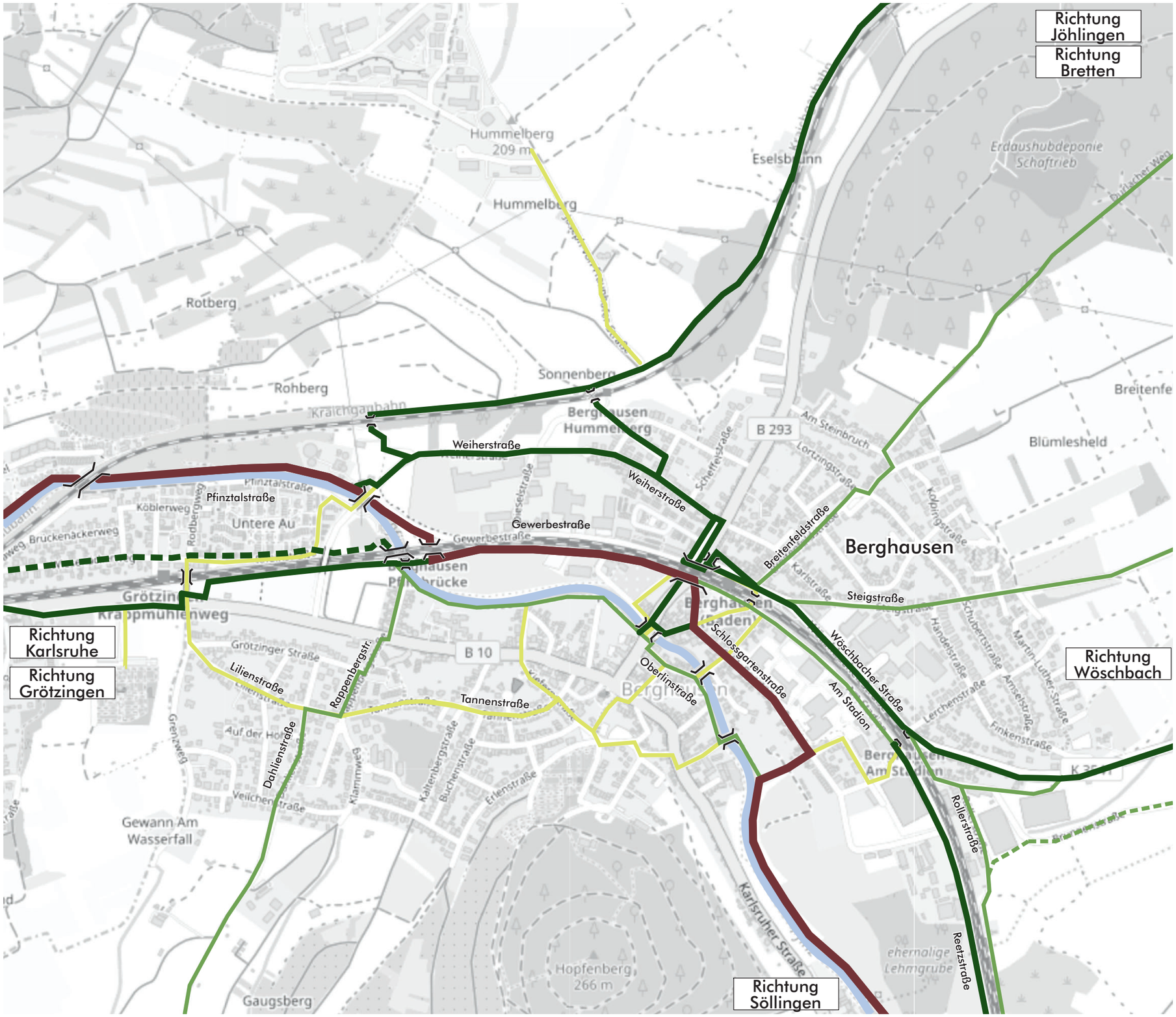
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Ortsteilspezifisches Hauptnetz - Berghausen



Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

27

Örtliches Hauptnetz_Berghausen.cdr, hw, ro, rb, Karlsruhe, 07.10.2019

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

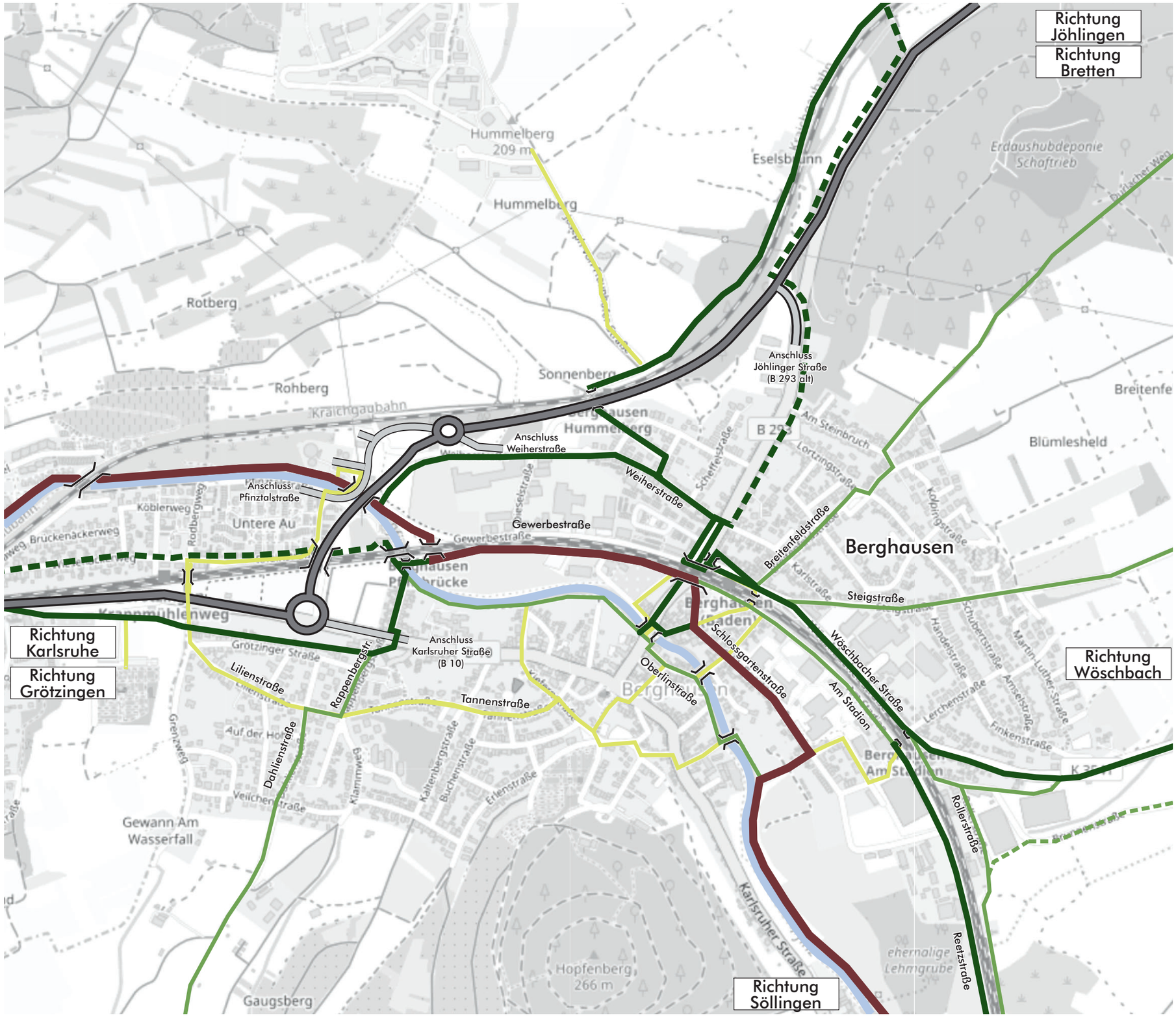
Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Ortsteilspezifisches Hauptnetz - Berghausen

Variante mit Ortsumgehung B 293



Örtliches Hauptnetz_Berghausen_Variante.cdr, rb, ab, Karlsruhe, 07.10.2019

- Geplante Trasse B 293
- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Alternativstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Alternativstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

28

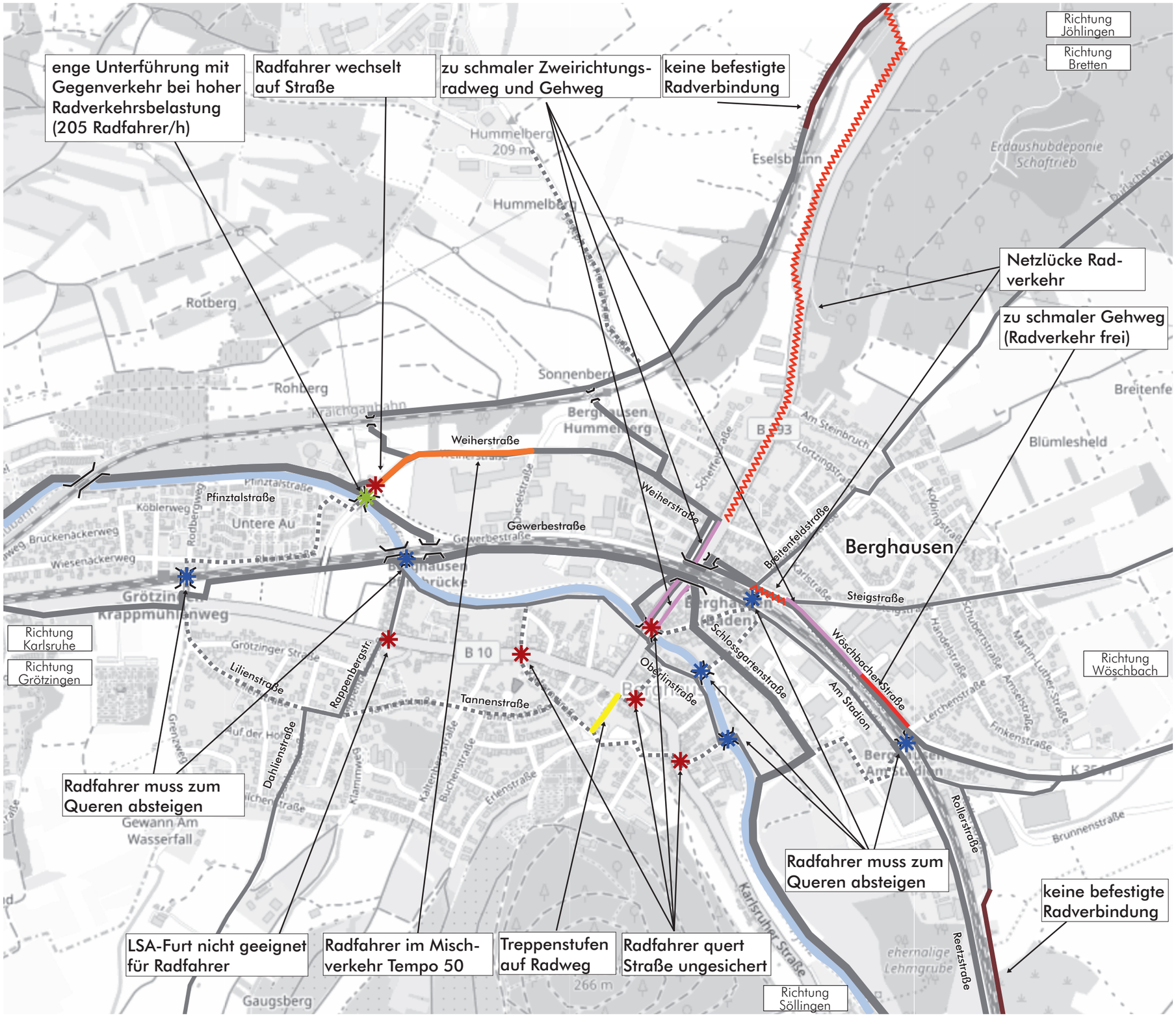
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Konfliktplan - Berghausen



Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

✱	Konfliktpunkt Pkw-Rad
✱	schmale Unterführung mit gegenläufigem Radverkehr
✱	Radfahrer muss zum Queren der Brücke / Unterführung absteigen
	zu schmaler Zweirichtungsrad- und Gehweg
	zu schmaler Gehweg (Radverkehr frei)
	Netzlücke Radverkehr
	Radfahrer im Mischverkehr Tempo 50
	Treppenstufen auf Radweg
	keine befestigte Radverbindung

	Überregionale Radfernstrecke
	Überörtliche Radstrecke
	Überörtliche Nebenradstrecke
	Innerörtliches Ergänzungsnetz

Plan

29

Konfliktplan_Berghausen.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 22.10.2019

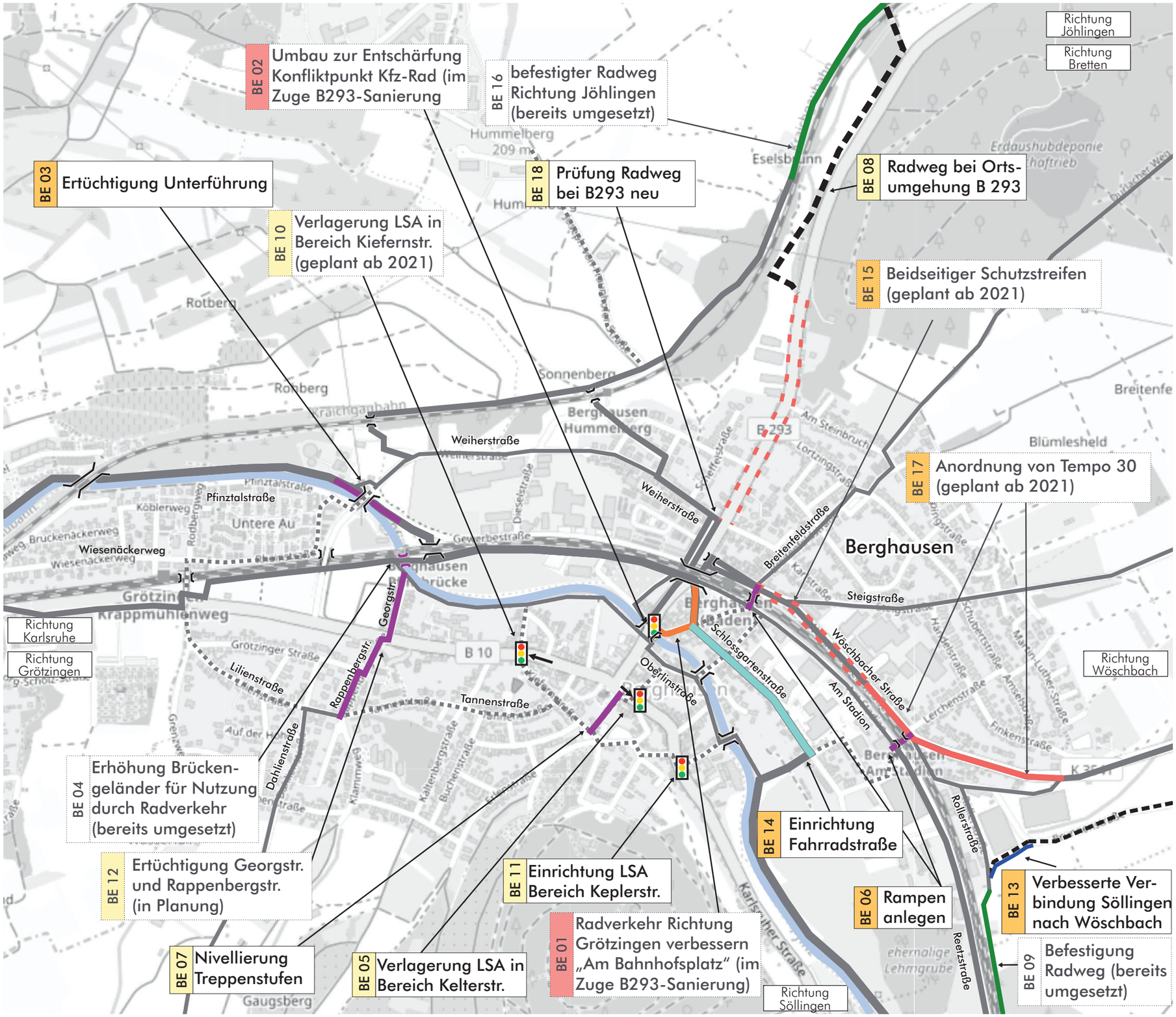
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Maßnahmenplan - Berghausen



BE 17 Maßnahmen-Nummer mit Priorisierung

- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität
- bereits umgesetzt / in Planung
- Befestigung Radweg
- Befahrbarkeit (Nivellierung Treppenstufen, Einrichtung von Rampen, Erhöhung Brückengeländer)
- Änderung der Radverkehrsführung
- Einrichtung Fahrradstraße
- Lichtsignalanlage
- Schutzstreifen
- Tempo 30-Zone
- neu anzulegender Radweg
- Alternativstrecke

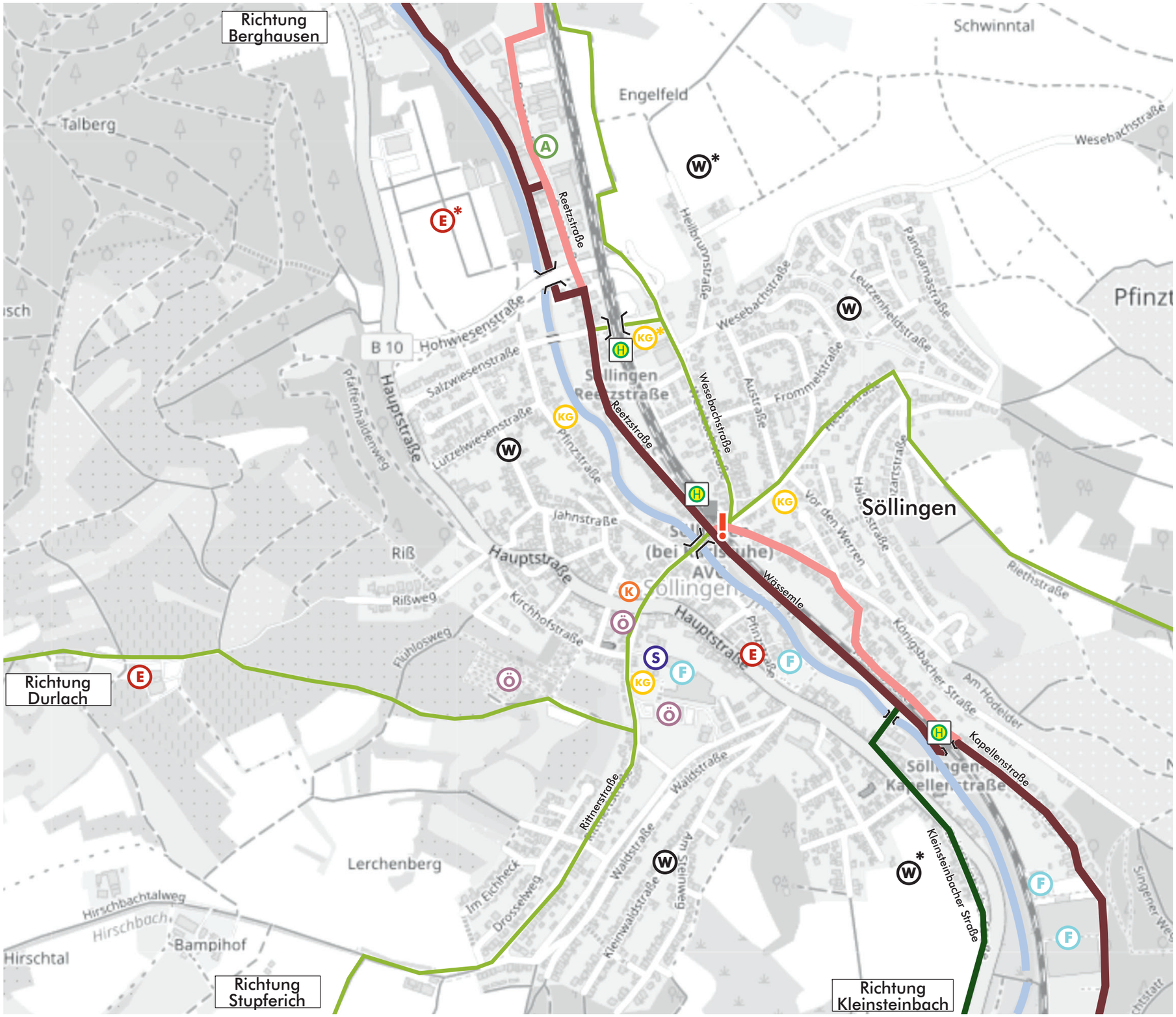
- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

30

Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT



Quellen_Ziele_Söllingen.cdr, ro, hw, rb, Karlsruhe, 22.10.2019

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Quellen und Ziele des Radverkehrs Söllingen Bestand 2019

- Sperrung Bahnübergang seit 2021
- Landesradfernweg (Stromberg-Murrtal-Weg)
- RadNETZ BW
- Hauptradstrecke
- Radstrecke

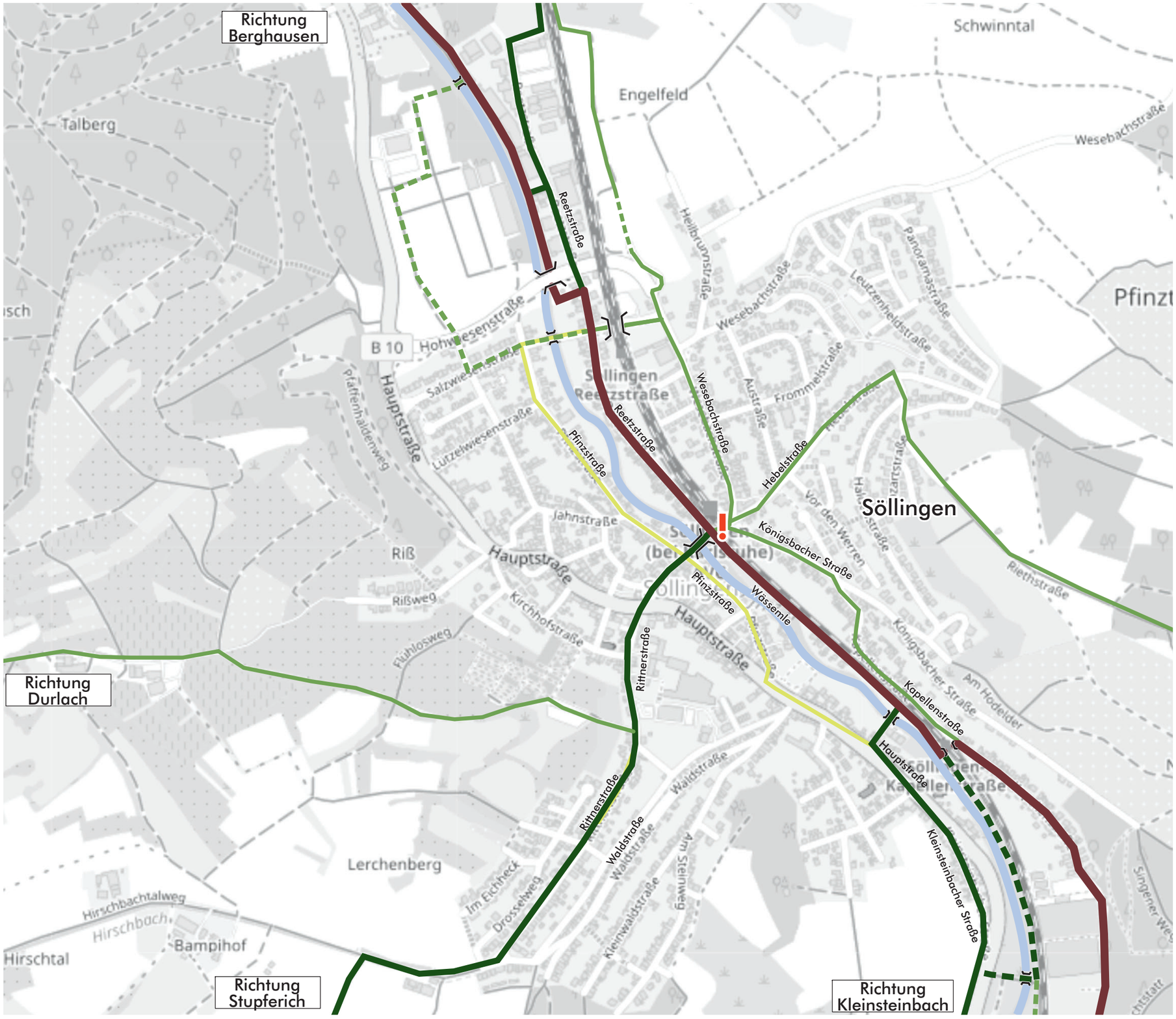
Quellen und Ziele :

- Konzentration Arbeitsplätze
- Schule
- Nahversorgungszentrum
- Kulturelle Einrichtungen
- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeit, Sport
- Kindergarten, -tagesstätte
- Wohnen
- in Planung
- S-Bahn-Haltestelle

Datenquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; RadROUTENPLANER Baden-Württemberg; Landkreis Karlsruhe: Radverkehrsnetz
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 31

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke



Örtliches Hauptnetz_Söllingen.cdr, hw, ro, rb, Karlsruhe, 08.10.2019

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Ortsteilspezifisches Hauptnetz - Söllingen

- ! Sperrung Bahnübergang seit 2021
- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Alternativstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Alternativstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

32

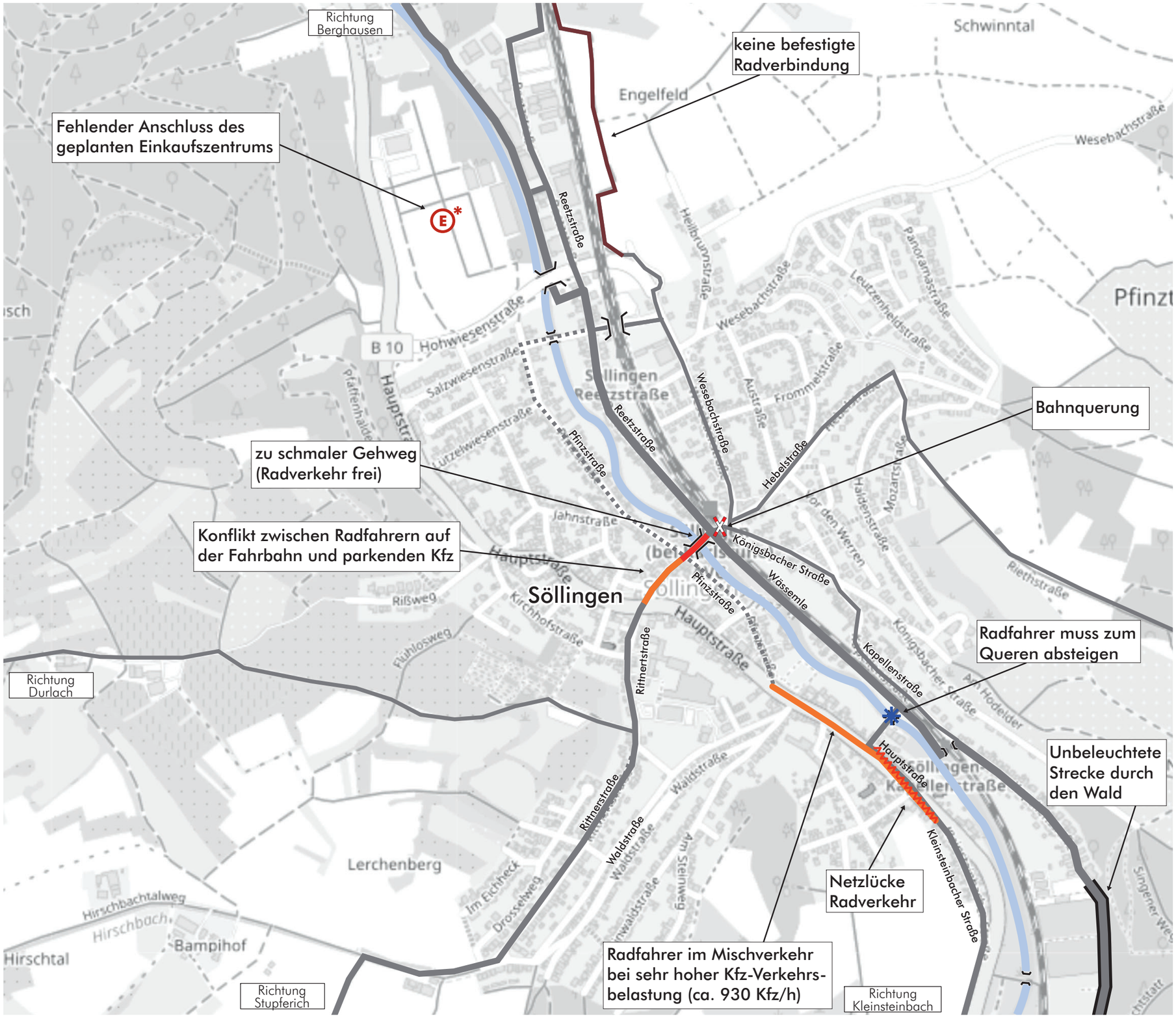
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Konfliktplan - Söllingen



- Radfahrer muss zum Queren der Brücke / Unterführung absteigen
- Netzlücke Radverkehr
- Bahnquerung (gesperrt seit 2021)
- Blockade Gehweg (Radverkehr frei) durch Falschparker
- zu schmaler Gehweg (Radverkehr frei)
- Konflikt durch Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- keine befestigte Radverbindung
- Unbeleuchtete Radstrecke

- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 33

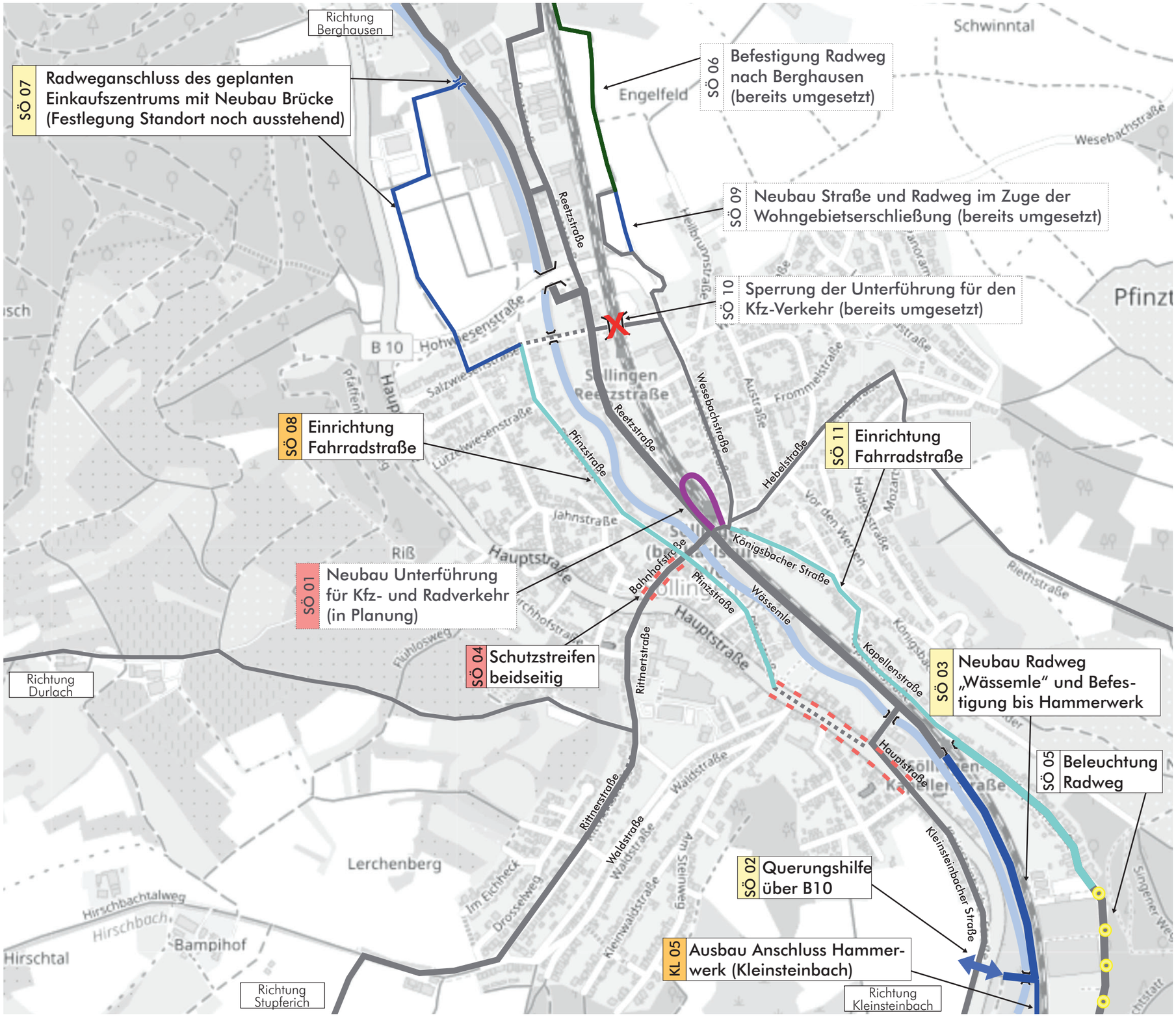
Dr.-Ing. Frank Gericke MODUS CONSULT

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Maßnahmenplan - Söllingen

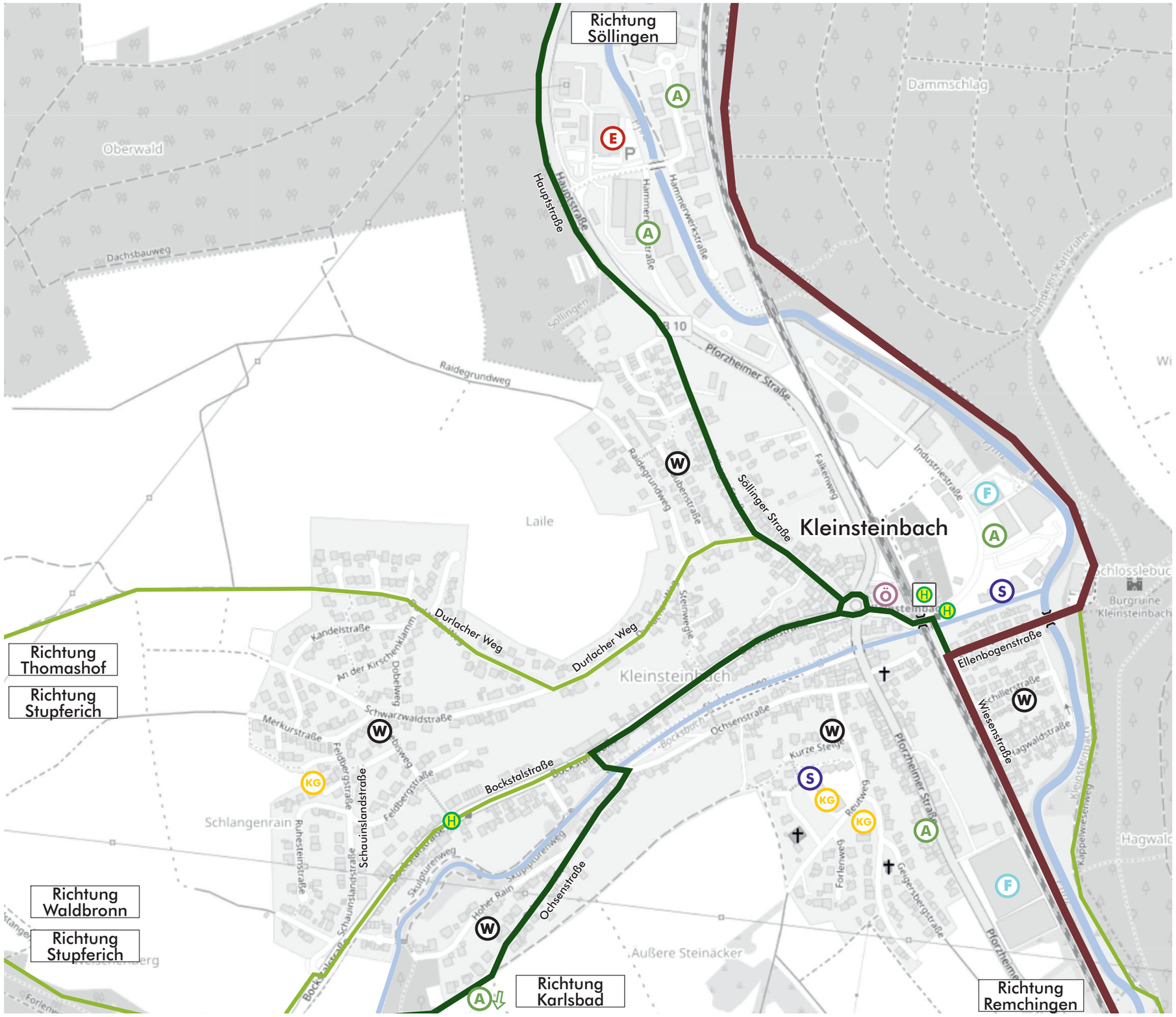


- SÖ 12 Maßnahmen-Nummer mit Priorisierung
- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität
- bereits umgesetzt / in Planung
- Querungshilfe
- Befestigung Radweg
- x Streckensperrung für Kfz
- neu anzulegender Radweg
- Unterführung Bahngleise
- Fahrradstraße
- Schutzstreifen
- Beleuchtung
- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 34

Dr.-Ing. Frank Gericke MODUS CONSULT



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Quellen und Ziele des Radverkehrs Kleinsteinbach Bestand 2019

- Landesradfernweg (Stromberg-Murrtal-Weg)
- RadNETZ BW
- Hauptradstrecke
- Radstrecke

Quellen und Ziele :

- A Konzentration Arbeitsplätze
- S Schule
- E Nahversorgungszentrum
- K Kulturelle Einrichtungen
- Ö Öffentliche Einrichtungen
- F Freizeit, Sport
- KG Kindergarten, -tagesstätte
- W Wohnen
- H S-Bahn-Haltestelle
- H Bushaltestelle

Datenquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; RadROUTENPLANER Baden-Württemberg; Landkreis Karlsruhe: Radverkehrsnetz
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 35

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

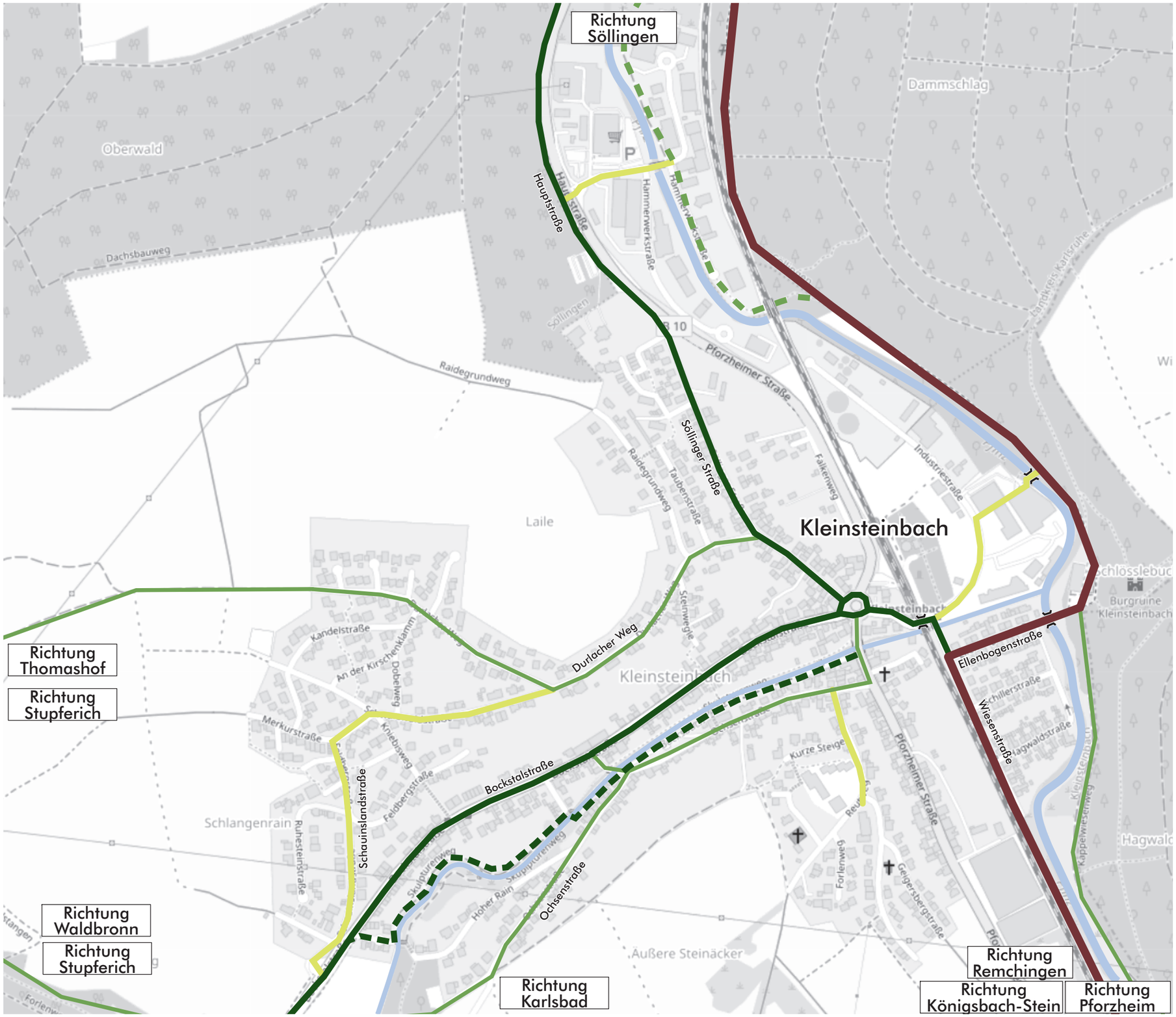
Quellen_Ziele_Kleinsteinbach.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 08.10.2019

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Ortsteilspezifisches Hauptnetz - Kleinsteinbach



- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Alternativstrecke (Freizeitradverkehr)
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Alternativstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

36

Radroutennetz Bestand_Kleinsteinbach.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 08.10.2019

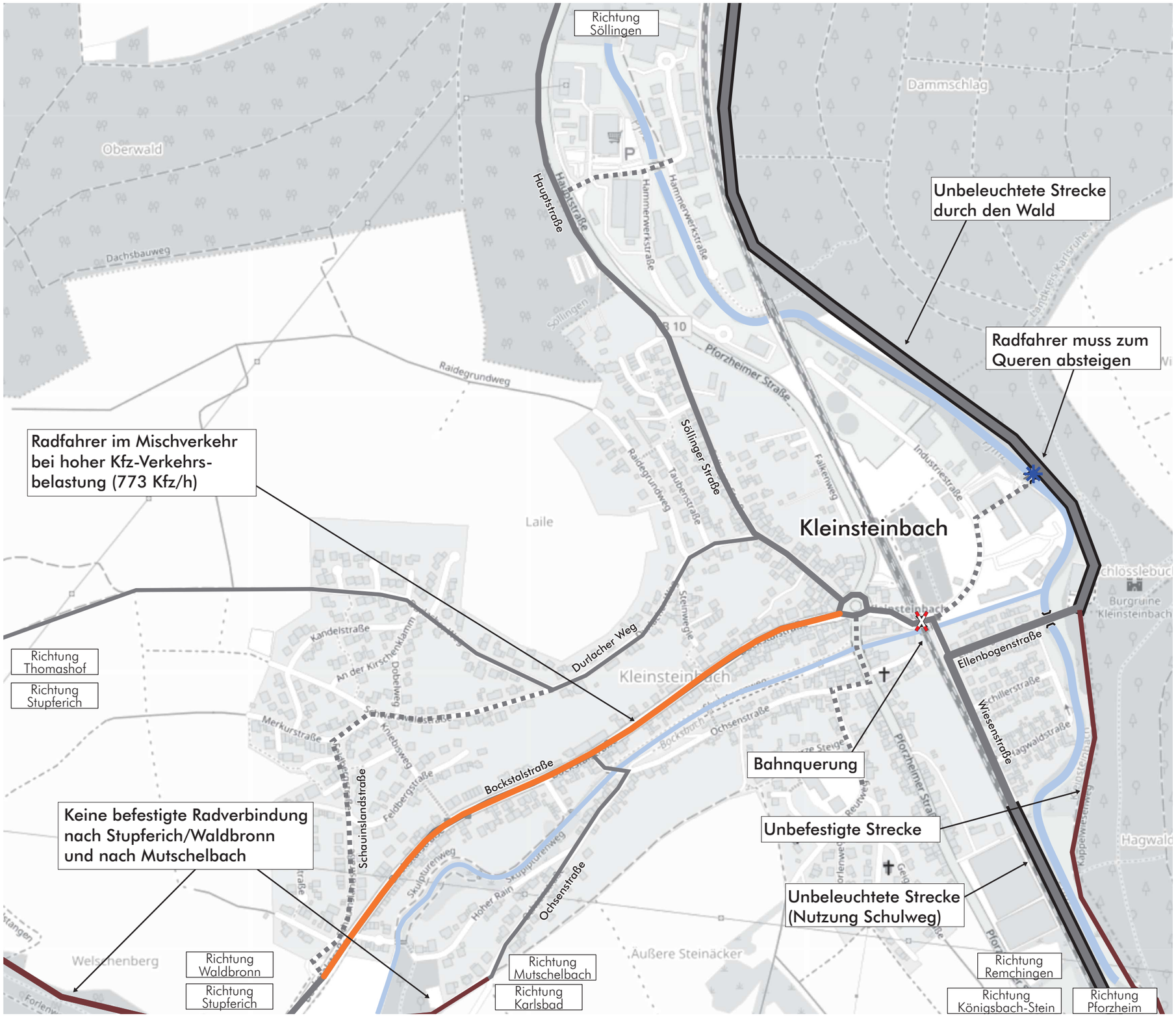
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Konfliktplan - Kleinsteinbach



Radfahrer muss zum Queren der Brücke absteigen

Radfahrer im Mischverkehr bei sehr hoher Kfz-Verkehrsbelastung

Bahnquerung

keine befestigte Radverbindung

Unbeleuchtete Radstrecke

Überregionale Radfernstrecke

Überörtliche Radstrecke

Überörtliche Nebenradstrecke

Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

37

Konfliktplan_Kleinsteinbach.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 23.09.2019

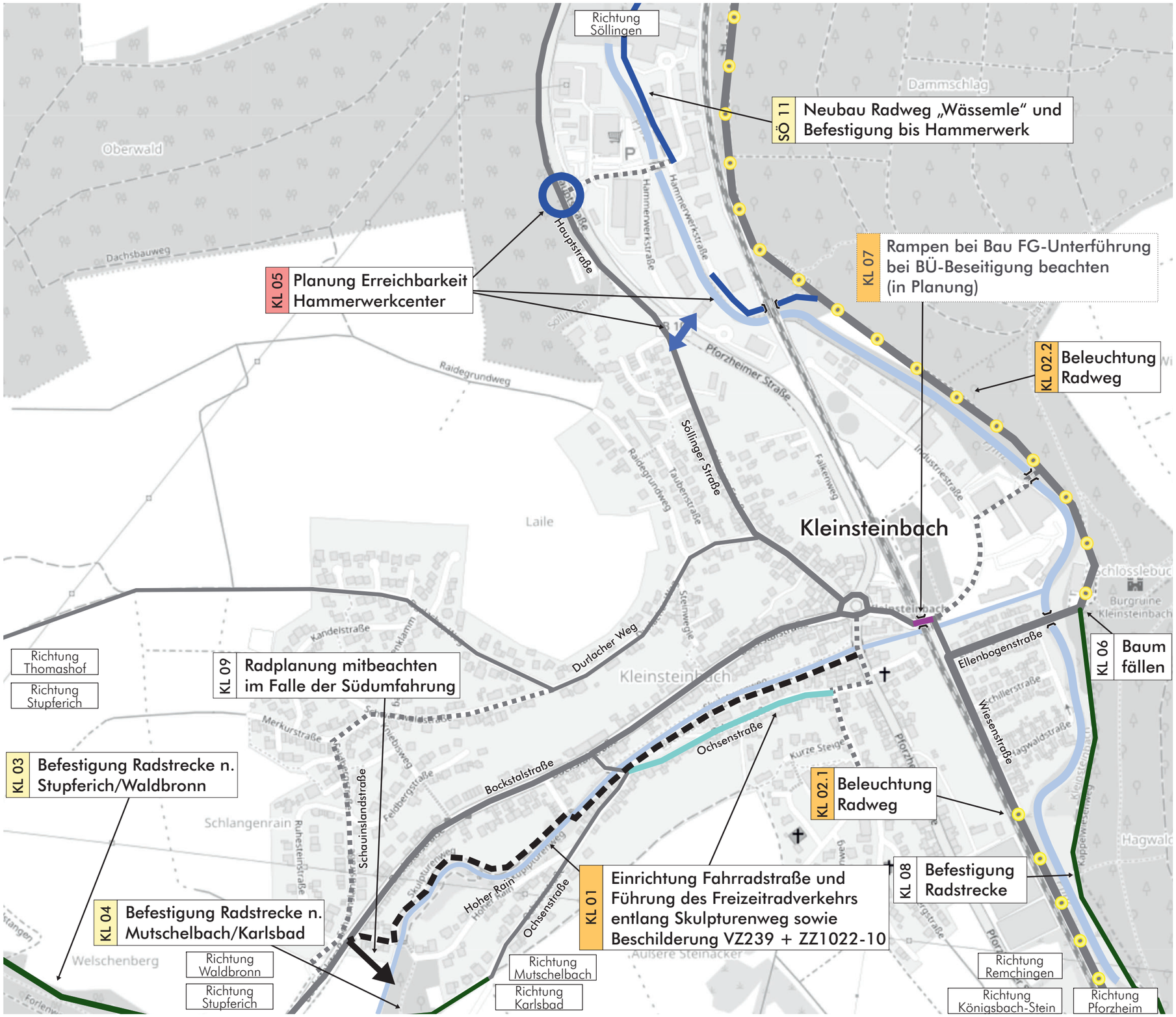
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Maßnahmenplan - Kleinsteinbach



KL 09 Maßnahmen-Nummer mit Priorisierung

- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringe Priorität
- bereits umgesetzt / in Planung

- Querungshilfe
- Planung Querung Knotenpunkt
- Fahrradstraße
- neu anzulegender Radweg
- Alternativstrecke (Freizeitradverkehr)
- Befestigung Radweg
- Befahrbarkeit (Nivellierung Treppenstufen, Einrichtung von Rampen, Erhöhung Brückengeländer)
- Beleuchtung
- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 38

Maßnahmenplan_Kleinsteinbach.cdr, ro, rb, ab, hw, Karlsruhe, 16.04.2021

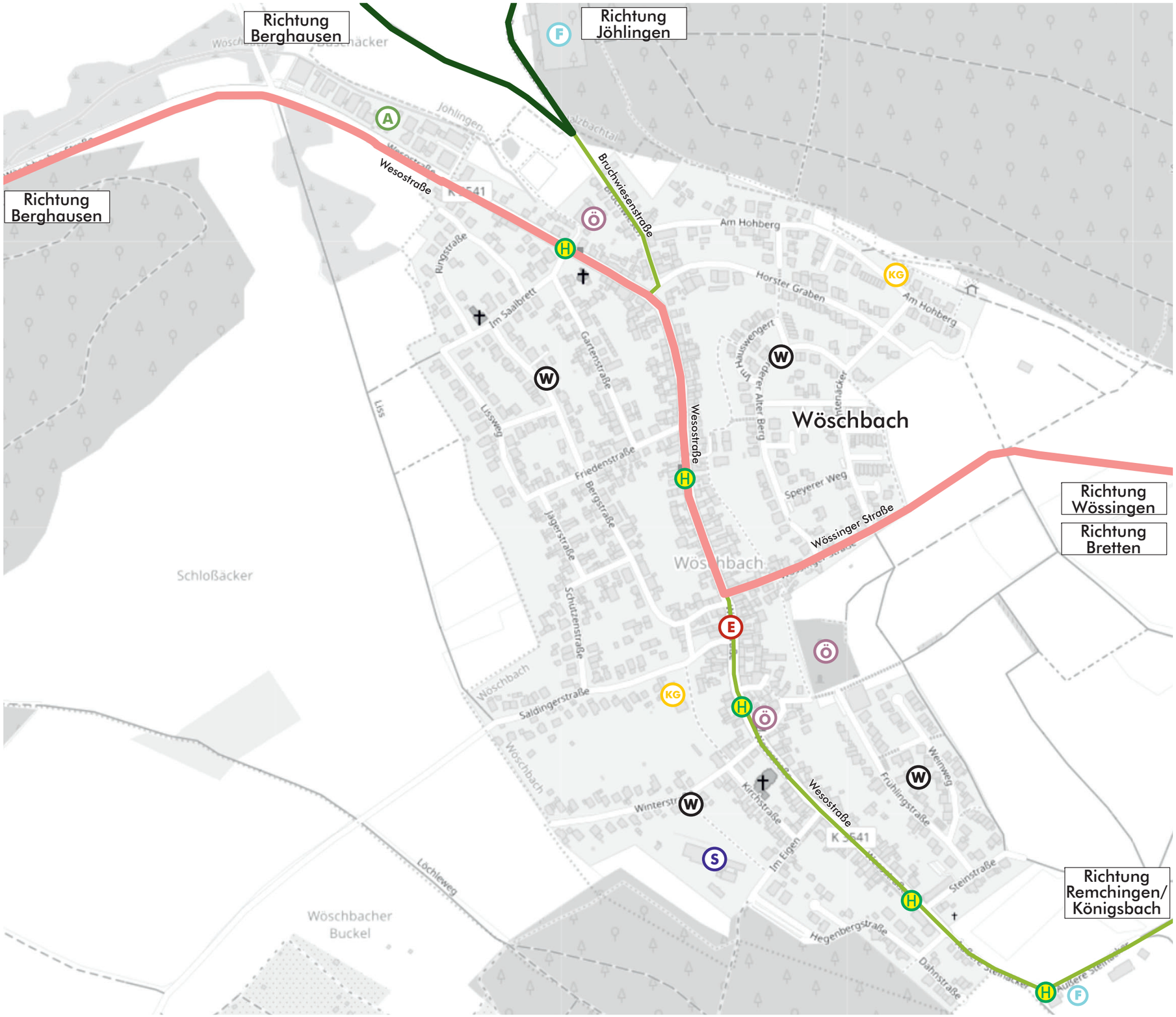
MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Quellen und Ziele des Radverkehrs Wöschbach Bestand 2019



Landesradfernweg (Stromberg-Murrtal-Weg)
RadNETZ BW
Hauptradstrecke
Radstrecke

Quellen und Ziele :

- Konzentration Arbeitsplätze
- Schule
- Nahversorgungszentrum
- Kulturelle Einrichtungen
- Öffentliche Einrichtungen
- Freizeit, Sport
- Kindergarten, -tagesstätte
- Wohnen
- S-Bahn-Haltestelle
- Bushaltestelle

Datenquelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ; RadROUTENPLANER Baden-Württemberg; Landkreis Karlsruhe: Radverkehrsnetz
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 39

Quellen_Ziele_Wöschbach.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 24.09.2019

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Ortsteilspezifisches Hauptnetz - Wöschbach

- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

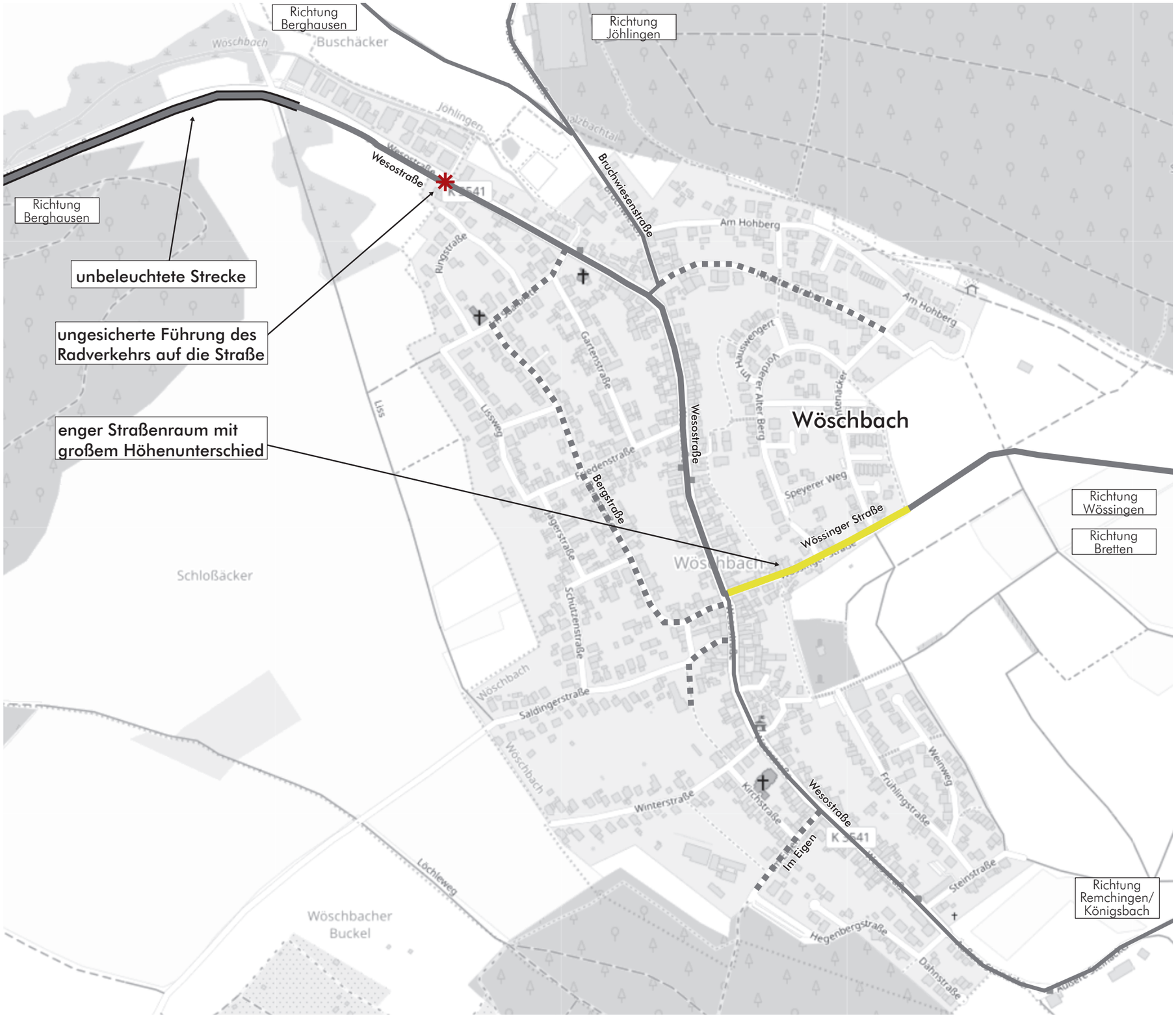
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

40

Örtliches Hauptnetz_Wöschbach.cdr, ro, Karlsruhe, 13.02.2019

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Konfliktplan - Wöschbach

- Konfliktpunkt Pkw-Rad
- Enger Straßenraum
- Unbeleuchtete Radstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke
- Innerörtliches Ergänzungsnetz

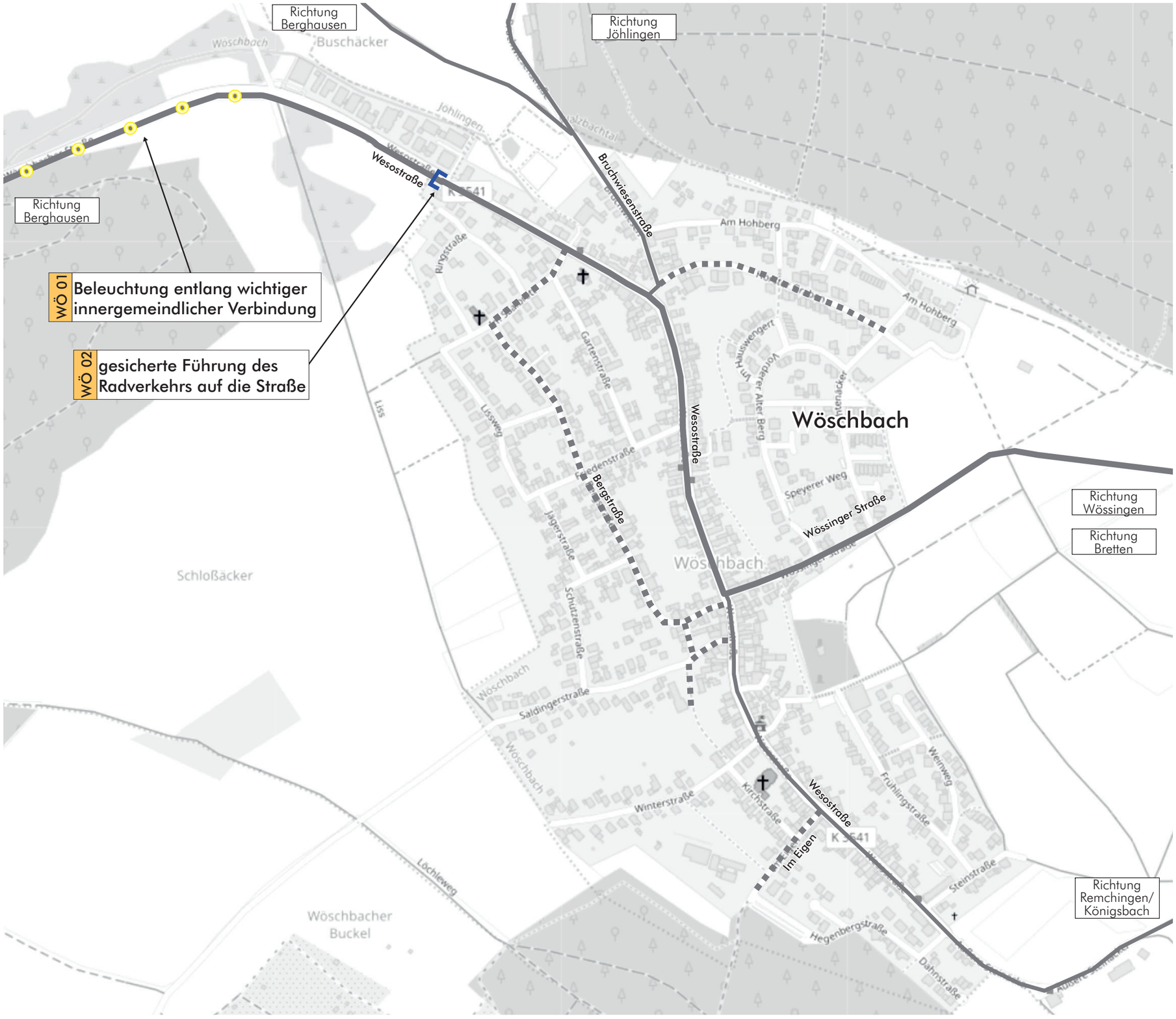
Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

41

Konfliktplan_Wöschbach.cdr, ro, rb, Karlsruhe, 24.09.2019

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke



Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Maßnahmenplan - Wöschbach

WÖ 02 Maßnahmen-Nummer mit Priorisierung

- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität
- mittlere Priorität

gesicherte Führung des Radverkehrs auf die Straße

Beleuchtung

Überörtliche Radstrecke

Überörtliche Nebenradstrecke

Innerörtliches Ergänzungsnetz

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan

42

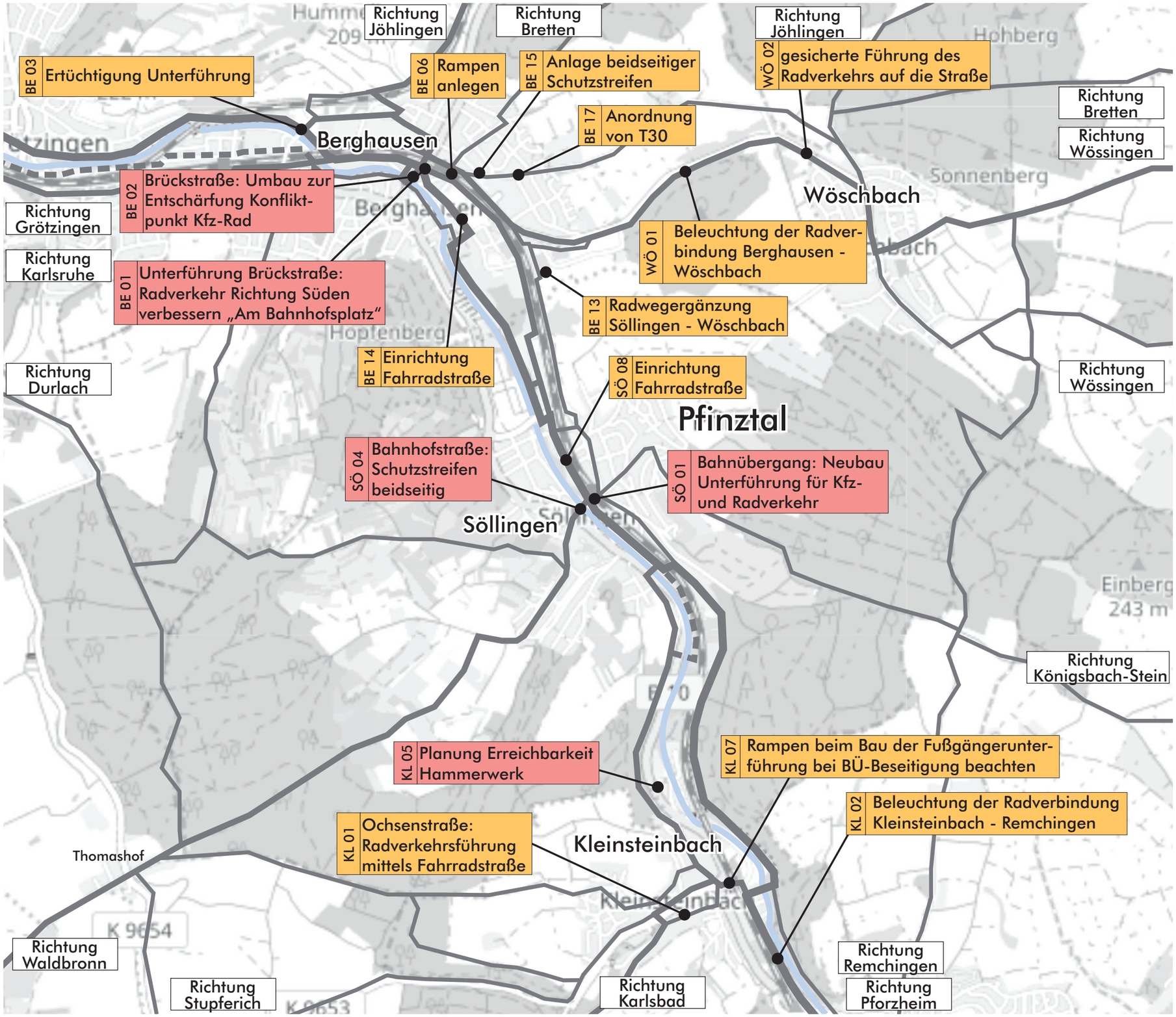
Dr.-Ing. Frank Gericke
MODUS CONSULT

Gemeinde Pfinztal

Radverkehrskonzept

Verkehrsuntersuchung

Maßnahmenplan (hohe Prioritäten) Gesamtgebiet



PF 17 Maßnahmen-Nummer mit Priorisierung

- sehr hohe Priorität
- hohe Priorität

- Überregionale Radfernstrecke
- Überörtliche Radstrecke
- Alternativstrecke
- Überörtliche Nebenradstrecke

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Plan 43

Maßnahmenplan_Gesamtgebiet.cdr, rb, ab, hw, Karlsruhe, 21.04.2021

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Ö 3

SIEBEN GUTE GRÜNDE

Für eine Mitgliedschaft in der AGFK-BW

Ansprechpartner/in
Sebastian Lenz

Telefon
(0711) 239 91-207

E-Mail
sebastian.lenz@agfk-bw.de

Aktenzeichen
--

Datum
15.06.2018

5 Jahre, mehr als 50 Mitglieder und fast 55% der Bevölkerung Baden-Württembergs – eindrucksvolle Zahlen, mit denen sich die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) anlässlich ihres fünften Geburtstags im November 2015 präsentierte. Bis Juni 2018 setzte sich der Mitgliederzuwachs auf insgesamt 73 Mitglieder und fast 70% der Bevölkerung fort.

Neben diesen Zahlen attestieren auch die Mitglieder ihrem Verein eine erfolgreiche Arbeit[1]: Für die meisten Mitglieder überwiegt der Nutzen einer Mitgliedschaft den Aufwand. Die Erwartungen, die mit dem Beitritt in den Verein verbunden waren, haben sich erfüllt. Den größten Vorteil sehen die Mitglieder bei den Themenfeldern ‚Netzwerk und Möglichkeit des Erfahrungsaustauschs', ‚inhaltliche Impulse für die kommunale Arbeit und Bereitstellung verwendbarer Materialien' sowie ‚Interessenvertretung / Lobbyarbeit'. Für die AGFK-Mitglieder ist die Zugehörigkeit zum kommunalen Netzwerk mittlerweile selbstverständlich und steht vor Ort nicht zur Diskussion.

Für das Land Baden-Württemberg ist die AGFK-BW ein zentraler Akteur der Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Dieser Stellenwert ist in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg dokumentiert, die Anfang 2016 vom Kabinett beschlossen wurde: So wird die „AGFK-BW dauerhaft personell und finanziell gesichert und vertritt als Träger öffentlicher Belange die Interessen der Kommunen (…) und die Mitglieder der AGFK-BW erhalten besondere Angebote, um die Attraktivität der Mitgliedschaft weiterhin zu verbessern"[2]. Eine über mehrere Jahre laufende Projektförderung durch das Ministerium für Verkehr unterstreicht die Bedeutung des kommunalen Netzwerks.

Die folgenden *sieben guten Gründe* zeigen den Nutzen der Mitgliedschaft für Kreise, Städte und Gemeinden im Detail auf. Überzeugen Sie sich und schwingen auch Sie sich auf den Sattel für eine neue Radkultur in Baden-Württemberg.

1. **Regelmäßiger Erfahrungs- und Informationsaustausch im Netzwerk**
   - Neueste Entwicklungen und Informationen verbreiten sich am schnellsten in gut organisierten Netzwerken. Die vielfältigen Kommunikationswege der AGFK-BW (Gremien- und Arbeitsgruppensitzungen, Webseite und Interner Bereich mit Diskussionsplattform, E-Mail und Telefon) bieten ideale Voraussetzungen. Die Geschäftsstelle übernimmt dabei eine Bündelungsfunktion und steht beratend zur Seite.
   - Von Bedeutung sind auch die „kurzen Wege" zum Land Baden-Württemberg.

[1] Ergebnis einer Mitgliederbefragung anlässlich des fünften Vereinsjubiläums im Herbst 2015.
[2] RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (www.fahrradland-bw.de/radstrategie)

- Über Baden-Württemberg hinaus steht die Geschäftsstelle in einem fachlichen Austausch mit Arbeitsgemeinschaften in anderen Bundesländern. So profitieren Sie auch von den kommunalen Erfahrungen aus anderen Bundesländern.

2. **Beratung und Hilfestellung bei spezifischen Fragen zur Rad- und Fußverkehrsförderung**
   - Gegenseitige Unterstützung und Beratung der Verantwortlichen untereinander bei Fragen rund um Planung/Infrastruktur, realisierten Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und weiteren Themenkreisen.
   - Bei konkreten Problemen (sei es zu einer Planung oder zu spezifischen Abläufen) finden Sie (fast) immer einen Ansprechpartner, der Ihnen weiterhelfen kann.
   - Fachbezogene Informationen und Hilfsmittel werden gesichtet, an Interessierte verteilt und an zentraler Stelle verfügbar gemacht.
   - Von der AGFK-BW entwickelte Materialien sind nicht nur vom Land gefördert, sondern auch entsprechend abgestimmt. Dies kann Ihnen die Umsetzung und Einführung vor Ort erleichtern.

3. **Entwicklung und Durchführung gemeinsamer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Kampagnen**
   - Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zählen zu den wichtigen Säulen einer erfolgreichen Radverkehrsförderung. Die AGFK-BW arbeitet nach dem Prinzip *zentral entwickeln - dezentral einsetzen*, und stelle Materialien bereit, damit die Mitglieder bei der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit professionell agieren können.
   - Sie haben die Möglichkeit, an Aktionen und Kampagnen teilzunehmen und das Kampagnenmaterial zu nutzen. Hier sind sowohl AGFK-Aktionen wie auch die Kampagne *Initiative RadKULTUR* des Landes eingeschlossen.
   - Die Materialien und Aktionen werden unter Beteiligung der AGFK-Agentur und weiterer professioneller Dienstleister erstellt. Bei der Pressearbeit unterstützt Sie das Pressebüro der AGFK-BW.
   - Sie profitieren von der Marke AGFK-BW, die sich in Fachkreisen ein hohes Ansehen erworben hat.
   - Sie können nicht nur Kosten sparen, sondern auch die Mitarbeiter entlasten.

4. **Durchführung von innovativen Modellprojekten und Forschungsvorhaben**
   - Die AGFK-BW beauftragt mit ihren Mitgliedskommunen Gutachten zu verschiedenen Themen der Radverkehrsförderung und testet neue Lösungen. So leisten wir einen Betrag zur Weitentwicklung des Standes der Technik und der Regelwerke. Bereits umgesetzte Modellprojekte sind: *Anwendung der Führungsform „Schutzstreifen“ auch bei schmaler Kernfahrbahn* und das *Pilotprojekt Radschulwegplan.*
   - Das Netzwerk strebt weiterhin an, dass innovative Vorhaben, die noch nicht über die bestehenden Regelwerke abgedeckt sind, in Mitgliedskommunen pilothaft erprobt werden.

5. **Interessenvertretung bei Land, Bund und EU sowie anderen Dritten**
   - Die AGFK-BW ist in Baden-Württemberg als Träger öffentlicher Belange anerkannt und wird von der Landesregierung zu ihrer Position bezüglich Rad- und Fußverkehrsthemen gefragt.

- Die AGFK-BW setzt sich erfolgreich bei Land, bei Bund und bei der EU für die spezifischen Interessen der Mitgliedskommunen in Sachen muskelbasierter Mobilität bzw. Aktivmobilität ein. Übergeordnetes Ziel ist es, dass insgesamt mehr Mittel für Investitionen in den Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden.
- Weitere AGFK-Mitglieder tragen dazu bei, dass die Argumentation der AGFK-BW weiter an Gewicht gewinnt und die kommunalen Interessen zum Rad- und Fußverkehr stärker gehört werden.
- Im Land ist die AGFK-BW als Treiber bei der Rad- und Fußverkehrsförderung bekannt und geschätzt. So haben gute Ideen aus den Mitgliedskommunen schnellere und bessere Chancen auf Umsetzung.

6. **Exklusiver Zugang zu Fördermöglichkeiten der Initiative RadKULTUR**
   - Die AGFK-BW ist Partner des Landes bei der Initiative RadKULTUR, einer Kampagne, die für eine positive Radkultur wirbt.
   - Förder- und Teilhabemöglichkeiten unterschiedlichen Umfangs stehen zur Verfügung. Sie werden den verschiedenen Erfahrungen und Bedürfnissen der Kommunen gerecht.

7. **Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“**
   - Nur Mitglieder der AGFK-BW können sich beim Land um die offizielle Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ bewerben.
   - Mit der Auszeichnung stellen Sie Ihre Radverkehrspolitik vor Ort öffentlichkeitswirksam sowohl nach innen gegenüber Politik und Verwaltung als auch nach außen gegenüber den Bürgern positiv dar.
   - Die bereits ausgezeichneten Mitglieder und die Geschäftsstelle unterstützen Sie gerne auf dem Weg zur Landesauszeichnung.

Weiterführende Informationen zur AGFK-BW erhalten Sie gerne von den AGFK-Mitgliedern (www.agfk-bw.de/verein/mitglieder/). Darüber hinaus berät die Geschäftsstelle bei der NVBW (Herr Lenz) Sie gerne bei Fragen zur Mitgliedschaft und der Vorbereitung des Beitritts.

Alle konkreten Angebote für Mitglieder können Sie dem Handbuch für AGFK-Mitglieder („Projektekatalog“) entnehmen: www.agfk-bw.de/verein/angebote-fuer-mitglieder/.

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme!

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/782/2021

Tagesordnungspunkt			
Parkraumkonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung			
Fachbereich:	Fachbereich 4 - Umwelt und Stadtentwicklung	Datum:	22.04.2021
Bearbeiter:	Schönhaar	AZ:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Behandlung**
Gemeinderat	04.05.2021	öffentlich

Beschlussvorschlag:	**1. Der Gemeinderat erkennt das Parkraumkonzept sowie die vorgestellte Priorisierung als Grundlage für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen an.** **2. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen nur in Verbindung mit der Bereitstellung von entsprechenden Haushaltsmitteln möglich ist und personelle Kapazitäten auf Verwaltungsebene bindet.**

Pflichtaufgabe ☒ **Freiwillige Aufgabe** ☒

Ziel der Verwaltung:
Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten und geeigneten Maßnahmen zur Minderung der Parkplatzproblematik

Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:

Produktgruppe/Name	54.70.03.00 Nahverkehrsplanung/-förderung
Ordentlicher Ertrag (gesamt)	--- €
Ordentlicher Aufwand (gesamt)	- 20.000 € (Konzept) - Kosten für die Umsetzung (investiv / laufend)

Personelle Auswirkungen:
Bindung Zeitanteile FB II / FB IV (SG Tiefbau / SG Stadtentwicklung / SG Hochbau)

Sachverhalt:

Der Erstentwurf des Parkraumkonzeptes wurde im Januar 2020 an die Mitglieder des Gemeinderats sowie die OrtsvorsteherInnen versandt. Eine Beratung in den politischen Gremien erfolgte bislang nicht.

Auf Wunsch der Verwaltung wird derzeit eine Priorisierung der Maßnahmen als Grundlage für das weitere Vorgehen (Planung und Umsetzung von Maßnahmen sowie Planung der erforderlichen finanziellen Mittel) erstellt – vgl. hierzu auch die Priorisierung zum Radverkehrskonzept. Das Parkraumkonzept ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt; die Priorisierung wird im Rahmen der Sitzung vorgestellt werden.

Herr Dr. Gericke, Modus Consult wird das Parkraumkonzept in der Sitzung am 04.05.2021 erläutern und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

Hinweise:

- *Die Ansätze „Radverkehrskonzept, Parkraumkonzept und integrierte Verkehrsplanung – Grundlagenermittlung“ sind eng miteinander verzahnt und müssen ganzheitlich betrachtet werden. Radverkehrskonzept und Parkraumkonzept leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der verkehrlichen Situation; stellen jedoch keinen Ersatz für ein kommunales Mobilitätskonzept dar. Sie sind vielmehr als einzelne Bausteine eines entsprechenden Gesamtkonzepts zu betrachten, das erstmalig aufgestellt werden und regelmäßig fortgeschrieben werden muss. Auf **BV 783/2021** wird verwiesen.*

- *Ziel der Beratung und Beschlussfassung am 04.05.2021 ist die grundsätzliche Anerkennung der Konzeptionen sowie der vorgestellten Priorisierungen als Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln.*

- *Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Thema „Parkraummanagement / Mobilitätsmanagement“ eine Aufgabe ist, die ausschließlich in enger und kooperativer Zusammenarbeit zwischen der Planungs- und der Vollzugsebene (Umsetzung und Überwachung) erfolgreich funktionieren kann.*

Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive

Gesamtbeurteilung: *Die Anerkennung des Parkraumkonzepts sowie die Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen stehen den Zielen des GEK / der Klimaoffensive nicht (hemmend) entgegen.*				
Ziele: **Pfinztal…**	**Bewertung**			**Bemerkung**
	Fördernd	**Kein Beitrag**	**hemmend**	
…macht mobil				
…ist aktiv				
…schafft Raum				
…bildet und betreut				
…verbindet				
…bietet Service				
…versorgt sich				
…ist stolz auf Nachhaltigkeit				
Querschnittsziele				
Umwelt-schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

Anlagen:
Parkraumkonzept, Modus Consult, Stand: Dezember 2019

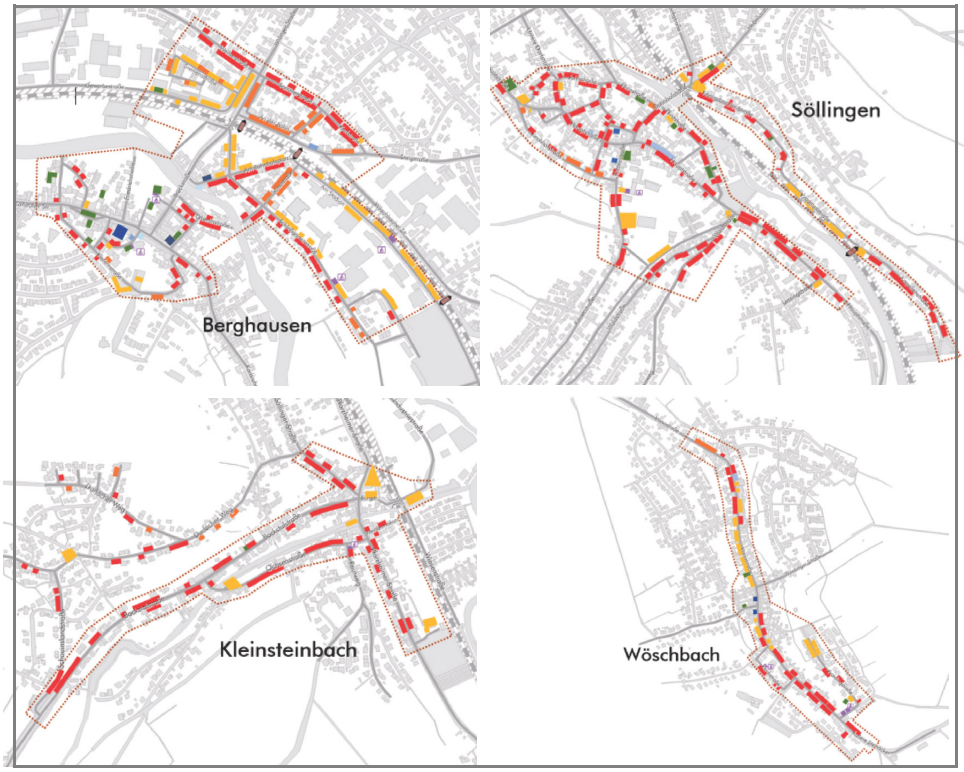
Ö 4

Gemeinde Pfinztal

Parkraumkonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht



Karlsruhe
Dezember 2019

MODUS CONSULT Dr.-Ing. Frank Gericke

Gemeinde Pfinztal

Parkraumkonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

M. Sc. Ricarda Börner (Verkehrsingenieurin)

M. Sc. Robin Oeden (Geograph)

Verfasser

MODUS CONSULT
Dr.-Ing. Frank Gericke

Pforzheimer Straße 15b
76227 Karlsruhe
0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Pfinztal

im Dezember 2019

Inhalt

1. Aufgabenstellung 7
1.1 Vorbemerkung 7
1.2 Methodische Vorgehensweise 8

2. Grundlagen 10
2.1 Räumliche Lage 10
2.2 Datengrundlagen 11

3. Bestandsanalyse 11
3.1 Nutzungen im Erdgeschoss 11
3.2 Angebot im ruhenden Verkehr 12
3.3 Fluktuation im ruhenden Verkehr 17
3.4 Konfliktanalyse 21

4. Bedarfsermittlung Stellplätze 27
4.1 Strukturdaten 27
4.2 Ermittelter Stellplatzbedarf 29

5. Maßnahmen für den ruhenden Verkehr 32
5.1 Ansätze der Parkraumregelung 32
5.2 Ortsbezogene Empfehlungen zur Parkraumregelung 33
5.3 Detailuntersuchung mit verkehrlich-städtebaulichen Empfehlungen . . . 37

6. Zusammenfassung 43

Abbildungen

Abb. 1: Übersichtslageplan Pfinztal, Quelle: www.pfinztal.de 9

Abb. 2: Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m) 13

Abb. 3: Berghausen Weiherstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg 22

Abb. 4: Berghausen Sommerstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg 22

Abb. 5: Berghausen Am Bahnhofsplatz: Parken auf dem Gehweg einseitig 22

Abb. 6: Söllingen Hauptstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg 23

Abb. 7: Söllingen Hauptstr. (Ortszentrum): Beidseitiges Parken auf dem Gehweg 23

Abb. 8: Söllingen Pfinzstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig 24

Abb. 9: Söllingen Bahnhofstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig 24

Abb. 10: Kleinsteinbach Ochsenstr.: Parken mit Nutzung Schrammbord 24

Abb. 11: Kleinsteinbach Bockstalstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig 25

Abb. 12: Kleinsteinb. Söllinger Str.: Parken auf dem Gehweg beidseitig 25

Abb. 13: Kleinsteinb. Pforzheimer Str.: Parken auf dem Gehweg einseitig 25

Abb. 14: Wöschbach Kirchstr.: einseitiges Parken auf dem Gehweg bei sehr geringer verbleibender Fahrbahnbreite 26

Abb. 15: Wöschbach Wesostr.: beidseitiges Parken auf dem Gehweg 26

Abb. 16: Söllingen Rittnertstr. - Auslastung Parkplätze am 12./13.04.18 38

Abb. 17: Söllingen Kapellenstr. - Auslastung Stellplätze in Haltestellenumgebung am 12./13.04.18 40

Abb. 18: Kleinsteinbach Ochsenstr. - Auslastung Parkplatz am 12./13.04.18 41

Tabellen

Tab. 1: Stellplätze je Stellplatzquartier 15

Tab. 2: Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier 18

Tab. 3: Strukturdaten Berghausen 27

Tab. 4: Strukturdaten Söllingen 28

Tab. 5: Strukturdaten Wöschbach 28

Tab. 6: Strukturdaten Kleinsteinbach 28

Tab. 7: Kenngrößen für den Stellplatzbedarf der Anwohner: Kfz/WE und Kfz/Stellplatz 30

Tab. 8: Strukturdaten der gesamten Teilgebiete in den Ortsteilen 44

Pläne

Plan 1 Erhebungskonzept
Plan 2 Berghausen - Erdgeschossnutzungen
Plan 3 Berghausen - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 4 Berghausen - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 5 Berghausen - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 6 Berghausen - Anwohner und Fremdparker
Plan 7 Berghausen - Konflikte
Plan 8 Berghausen - Stellplatzbedarf
Plan 9 Berghausen - Maßnahmen
Plan 10 Söllingen - Erdgeschossnutzungen
Plan 11 Söllingen - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 12 Söllingen - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 13 Söllingen - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 14 Söllingen - Anwohner und Fremdparker
Plan 15 Söllingen - Konflikte
Plan 16 Söllingen - Stellplatzbedarf
Plan 17 Söllingen - Maßnahmen
Plan 18 Kleinsteinbach - Erdgeschossnutzungen
Plan 19 Kleinsteinbach - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 20 Kleinsteinbach - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 21 Kleinsteinbach - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 22 Kleinsteinbach - Anwohner und Fremdparker
Plan 23 Kleinsteinbach - Konflikte
Plan 24 Kleinsteinbach - Stellplatzbedarf
Plan 25 Kleinsteinbach - Maßnahmen
Plan 26 Wöschbach - Erdgeschossnutzungen
Plan 27 Wöschbach - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 28 Wöschbach - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 29 Wöschbach - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 30 Wöschbach - Anwohner und Fremdparker
Plan 31 Wöschbach - Konflikte

Plan 32 Wöschbach - Stellplatzbedarf
Plan 33 Wöschbach - Maßnahmen
Plan 34 Detailerhebungsbereiche - Söllingen
Plan 35 Detailerhebungsbereiche - Kleinsteinbach
Plan 36.1 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Rittnertstraße - Bestand M1:500
Plan 36.2 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Rittnertstraße - Planung M1:500
Plan 37.1 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Königsbacher Straße u. Kapellenstraße - Bestand M1:500
Plan 37.2 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Königsbacher Straße u. Kapellenstraße - Planung M1:500
Plan 38.1 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Bockstalstraße - Bestand M1:500
Plan 38.2 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Bockstalstraße - Planung M1:500
Plan 39.1 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Schauinslandstraße u. Durlacher Weg - Bestand M1:500
Plan 39.2 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Schauinslandstraße u. Durlacher Weg - Planung M1:500

1. Aufgabenstellung

1.1 Vorbemerkung

In der Gemeinde Pfinztal führt der Mangel an Abstellflächen für Pkw im öffentlichen Straßenraum in verschiedenen Bereichen der Ortslage zu erheblichen Konflikten, die im Rahmen der Parkraumkonzeption zu erfassen und zu quantifizieren sind, um daraus geeignete Maßnahmen zur Minderung der Parkplatzprobleme abzuleiten.

Derzeit ist erkennbar, dass es in vielen untersuchten Bereichen wenig bis keine Parkraumkapazitäten gibt. Dies führt dazu, dass falsch abgestellte Fahrzeuge Engstellen und Probleme hervorrufen, die aus Sicherheitsaspekten z.B. bei Einsatzfahrten oder aus Sicht der Fußgänger durch Belegung des Gehwegs nicht mehr zu akzeptieren sind. Es werden Pkw an Stellen abgestellt, die zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs führen, zu Behinderung der Fußgänger aber auch zu Behinderung des Zu- und Abfahrtsverkehrs von Grundstücken.

Die betreffenden Straßen sind in der Ortslage meist sehr eng, weisen stellenweise keine Gehwege auf und sind in der Sicht eingeschränkt. Zusätzlich wird beobachtet, dass auch in Anliegerstraßen Fremdfahrzeugen abgestellt werden.

Ziel der Untersuchung ist eine qualifizierte Bestandserfassung des Parkraums und der Parkraumnutzung, d.h. der Parkintensität, der Parkdauer und der zu beobachtenden Falschparker, um daraus ein Konzept zur Lösung der Konfliktstellen abzuleiten. In die Bewertung fließen städtebauliche Kennwerte aus Dichte und Nutzungsmix ein, um die örtlichen Besonderheiten beachten zu können.

Das gemeindeübergreifende Konzept soll generelle Lösungsmöglichkeiten aufzeigen und bewerten, z.B. mit Anwohnerparkregelungen oder Parkzeitbegrenzungen in Verbindung mit der Ausweisung von Parkständen, die zu keiner Behinderung des Verkehrsflusses führen. Diese Lösungen werden für beispielhafte Quartiere angewendet und erläutern die Konzepte, ohne die endgültige Entscheidungen vorwegzunehmen, die nur in Abstimmung mit den Anliegern umsetzbar sind.

Auf Basis der Erhebungsergebnisse wird eine Gesamtbilanz der Stellplätze quartiersbezogen erstellt, so dass im Konzept aufgezeigt werden kann, welche Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Stellplätze ergriffen werden müssen. Insofern wird die Gesamtbilanz aufgestellt, die den Bedarf an Stellplätzen ausweist und die möglichen Standorte für das zu schaffende Potenzial benennt. In diesem Zusammenhang soll es durch ein Mobilitätsmanagement und durch Veränderungen im Parkraumangebot gelingen, ein integriertes Handlungskonzept zu entwickeln.

1.2 Methodische Vorgehensweise

Die Untersuchung basiert auf umfangreichen Erhebungen der Stellplätze im öffentlichen Raum, teilweise ergänzt Kundenstellplätze. Die Erhebung umfasst zwei unterschiedliche Methoden, die sich im Umfang und Erhebungstiefe unterscheiden.

A) Parkraumfluktuation

In vorab ausgewählten Bereichen wird die Stellplatzauslastung und die Fluktuation auf den Stellplätzen im Verlauf eines Werktags in einem Intervall von etwa 1,5 Stunden erhoben. Anhand von teilerfassten Kennzeichen, jeweils nur der Ziffern, wird von Rundgang zu Rundgang festgestellt, ob sich ein Fahrzeug bewegt hat oder nicht. Jede Wegfahrt oder Neubelegung kann auf diese Weise ermittelt werden, ebenso wie die Parkdauer der nicht bewegten Fahrzeuge. Die Erhebung wird an einem Freitag durchgeführt, da an diesem Tag die typische Werktagssituation am Vormittag und die erhöhte Nachfrage am Nachmittag erfasst wird. Ziel der Fluktuationserhebung ist es, im Verlauf die Auslastung und Wechselhäufigkeit zu erkennen, um daraus Anforderungen an eine Parkzeitregelung oder andere Arten der Parkraumbewirtschaftung abzuleiten. Darunter fällt auch die Frage nach der Mitnutzung der Gehwege durch parkende Fahrzeuge. Es soll grundsätzlich festgestellt werden, wo und wie häufig das Gehwegparken unerlaubt vorkommt und wie dies in Zukunft geregelt werden kann.

Zur Feststellung, ob es sich bei den Fahrzeugen um Anwohner handelt, wird in der Nacht vor der Fluktuationserhebung ein Rundgang vorgeschoben, da von der Annahme ausgegangen wird, dass damit Anwohner identifiziert werden. Die Fehlerquote in dieser Annahme ist in Bezug auf das Gesamtergebnis so gering, dass der unvergleichlich höhere Aufwand zur datenschutzrechtlich problematischen Kennzeichenvollerfassung mit Abgleich mit dem Melderegister verzichtbar ist. Ziel der Anwohnerauswertung ist es, im Verlauf des Tages zu erkennen, wie viele Fremdfahrzeuge in den jeweiligen Erhebungsquartieren auftreten, um daraus Anforderungen an Anwohnerregelungen abzuleiten.

B) Parkraumauslastung

Für weitere ausgewählte Bereiche wird die Erhebung reduziert auf eine Erhebung der Auslastung der Stellplätze an einem anderen Werktag, an dem die Belegung als durchschnittlich bis voll zu erwarten ist. Es soll grundsätzlich festgestellt werden, wo das Gehwegparken unerlaubt vorkommt und wie dies in Zukunft geregelt werden kann oder wie viele Stellplätze zukünftig regulär zur Verfügung stehen können.

Als Grundlage der auszuarbeitenden Parkraumkonzeption wird eine Ortsbesichtigung durchgeführt, die eine Beschreibung der Bestandssituation, d.h. Anzahl, Lage und Bewirtschaftungsart der Stellplätze erlaubt. Die Erhebungstage liegen nicht in den Schulferien und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf.

Abb. 1: Übersichtslageplan Pfinztal, Quelle: www.pfinztal.de

2. Grundlagen

2.1 Räumliche Lage

Plan 1 Die Gemeinde Pfinztal wird dem Mittelbereich Karlsruhe zugeordnet und liegt mittig zwischen den Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim. Pfinztal besitzt rund 18.300 Einwohner und liegt mit einer Einwohnerdichte von 586 Einwohnern pro Quadratkilometer deutlich über dem Landeswert von 309 EW/km² (2017). Diese Feststellung stimmt mit der Zuordnung des Gemeindegebiets zur Raumkategorie der "Verdichtungsräume" gemäß Landesentwicklungsplan überein. Verwaltungstechnisch ist die Gemeinde Pfinztal dem Landkreis Karlsruhe zugeordnet und besteht aus insgesamt vier Ortsteilen: Berghausen (7.328 EW), Söllingen (5.742 EW), Kleinsteinbach (2.361 EW) und Wöschbach (2.942 EW). Die Lage der Ortsteile ist in Abbildung 1 dargestellt. In der vorliegenden Untersuchung werden alle vier Ortsteilzentren von Pfinztal berücksichtigt. Der jeweilige Erhebungs- und somit auch Untersuchungsbereich ist in Plan 1 abgebildet.

Pfinztal liegt nördlich der A 8 und östlich des Stadtkreisgebiets Karlsruhe. In Berghausen wird die Gemeinde regional über die Achsen der Bundesstraße B 293 nach Bretten / Heilbronn und über die B 10 von Karlsruhe über Söllingen und Kleinsteinbach nach Pforzheim / Stuttgart erschlossen. Wöschbach liegt davon abseits im Nordosten und ist v.a. über die Wöschbacher Straße (K 3541) von Berghausen aus zu erreichen.

Grundsätzlich wird auf Hauptverkehrsstraßen innerörtlich eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Seit einigen Jahren ist entlang der Bundesstraßen B 10 und B 293 im Ortsteilzentrum Berghausen, entlang der B 10 in Söllingen (nördlicher Ortseingang bis Kreuzung Pfinzstraße) und in Kleinsteinbach (Kreisverkehr bis südlicher Ortsausgang) eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet. Seit Februar 2019 gilt in Kleinsteinbach auch für die Bockstalstraße aus Lärmschutzgründen eine ganztägige Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Im Ortsteilzentrum Wöschbach gilt entlang der Wesostraße im Bereich zwischen der Einmündung Saldingerstraße und der Einmündung Im Eigen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Die Nähe zu den beiden Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim und die entsprechende infrastrukturelle Anbindung über Straße und Schiene geht mit einer hohen Berufspendlerzahl der Gemeinde Pfinztal einher. Von den insgesamt 7.391 in Pfinztal wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pendeln 6.243 zu ihrer Arbeitsstätte außerhalb des Gemeindegebiets, was einem Anteil von ca. 85% entspricht. Außerdem gibt es 2.027 Einpendler in das Gemeindegebiet Pfinztal (Stand Juni 2018, Statistik der Bundesagentur für Arbeit).

Im Straßenraum müssen die Ansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs einerseits mit denen des fließenden Kfz-Verkehrs, andererseits mit denen des Rad- und Fußgängerverkehrs in Einklang gebracht werden. Insbesondere der Nutzungsanspruch des Radverkehrs gewinnt aufgrund zunehmender Radverkehrsmengen, sowie dem Ziel der Reduzierung von Emissionen und der Stärkung des Umweltverbunds immer mehr an Bedeutung, sodass die Radverkehrskonzeption im Rahmen der Parkraumkonzeption zu beachten ist.

Aus Sicht der Störungen, die vom ruhenden Verkehr ausgehen können, ist insbesondere der Fußgänger auf Gehwegen zu beachten, wenn die Mindestbreite unterschritten wird und die Nutzung durch die Fahrzeuge eingeschränkt wird. Außerdem ist die Restfahrbahnbreite zu beachten, damit die Befahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge stets gewährleistet bleibt oder die Begegnung von Fahrzeugen – zumindest abschnittsweise – ermöglicht werden kann.

2.2 Datengrundlagen

Die folgenden Datengrundlagen werden von der Gemeinde Pfinztal übernommen:

- Kataster,
- Statistische Datengrundlagen zu Anzahl Personen und gemeldete Kfz differenziert nach Stellplatzquartieren, 2018.
- Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau.
- Planungsziele der Gemeinde allgemein.

Hinzu kommen die hier durchgeführten Erhebungen zum Stellplatzangebot und der Fluktuation des ruhenden Verkehrs.

3. Bestandsanalyse

3.1 Nutzungen im Erdgeschoss

Plan 2,10,18,26 In den Untersuchungsgebieten der einzelnen Ortsteilzentren werden die verkehrsanziehenden Nutzungen auf Erdgeschossebene erhoben. Hierzu zählen Einzelhandel, Anbieter von Dienstleistungen, Gastronomie, Schulen und Kindergärten, öffentliche Einrichtungen sowie Einrichtungen mit sozialem, kulturellen oder kirchlichem Zweck. Die Ergebnisse sind in den Plänen 2, 10, 18 und 26 enthalten. In Berghausen befinden sich die meisten besonderen Nutzungen im

Bereich der Karlsruher Straße, der Brückstraße und der Straße “Am Bahnhofsplatz”. Hinzu kommt das Schulzentrum mit mehreren Schuleinrichtungen zwischen der Schloßgartenstraße und der Straße “Am Stadion”. In den weiteren drei Ortsteilzentren konzentrieren sich die besonderen Nutzungen entlang der jeweiligen Verkehrsachsen: die Hauptstraße in Söllingen, die Bockstalstraße in Kleinsteinbach und die Wesostraße in Wöschbach.

3.2 Angebot im ruhenden Verkehr

- **Vorgehen**

Plan 3,11,19,27 Es werden öffentliche Stellplätze (inkl. Straßenrandparken) und teilweise halböffentliche Pkw-Stellplätze (öffentlich zugängliche Kundenparkplätze) in den vier Ortsteilzentren der Gemeinde Pfinztal erfasst. Für eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse wird der Untersuchungsraum in kleinräumige Stellplatzquartiere unterteilt. Diese sind in den Plänen Plänen 3, 11, 19 und 27 markiert. Für die erfassten Stellplätze wird die jeweilige Bewirtschaftungsart dokumentiert, sodass Anzahl, Lage und Nutzungsmöglichkeit im Bestand dargestellt werden können.

Für die Straßenräume ohne Stellplatzmarkierungen wird die Anzahl regelkonformer Parkmöglichkeiten durch Längsparken am Fahrbahnrand annähernd bestimmt. Gemäß §12 StVO ist “das Halten [...] an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen” unzulässig. Eine genauere Definition der “engen Straßenstellen” erfolgt an dieser Stelle nicht. Die Rechtsprechung legte in mehreren Urteilen fest, dass eine lichte Mindestbreite der Fahrbahn von 3,05 m neben parkenden Kfz erforderlich ist. Dieses Maß setzt sich zusammen aus der gemäß §32 StVZO höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m und einem Sicherheitsabstand von 0,5 m. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sind für längsparkende Kfz 2,0 m Breite anzusetzen. Damit ergibt sich die nötige Fahrbahnbreite zu 5,05 m. Da es sich um absolute Mindestmaße handelt, sollten sie nur punktuell auftreten und nicht entlang ganzer Straßenzüge. Der Regelfall gemäß RASt 2006 sieht eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor. Das Breitenmaß von 2,0 m für Kfz fällt für die aktuell zunehmenden Fahrzeugbreiten auch relativ gering aus. Für die Parkraumanalyse des Straßenraums sind die Verkehrsstärke, der Schwerverkehrsanteil und die Funktionsstufe der Straße zu berücksichtigen. Bei hoher Verkehrsbelastung und insbesondere bei hohem SV-Anteil sollte der Begegnungsfall Lkw-Pkw neben am Fahrbahnrand parkenden Kfz möglich sein, für den die RASt 2006 eine Mindestbreite von 5,0 m ansetzen. In diesem Fall ist für regelkonformes Längsparken eine Fahrbahnbreite von 7,0 m erforderlich. Die beschriebenen Querschnitte sind in Abb. 2 schematisch dargestellt.

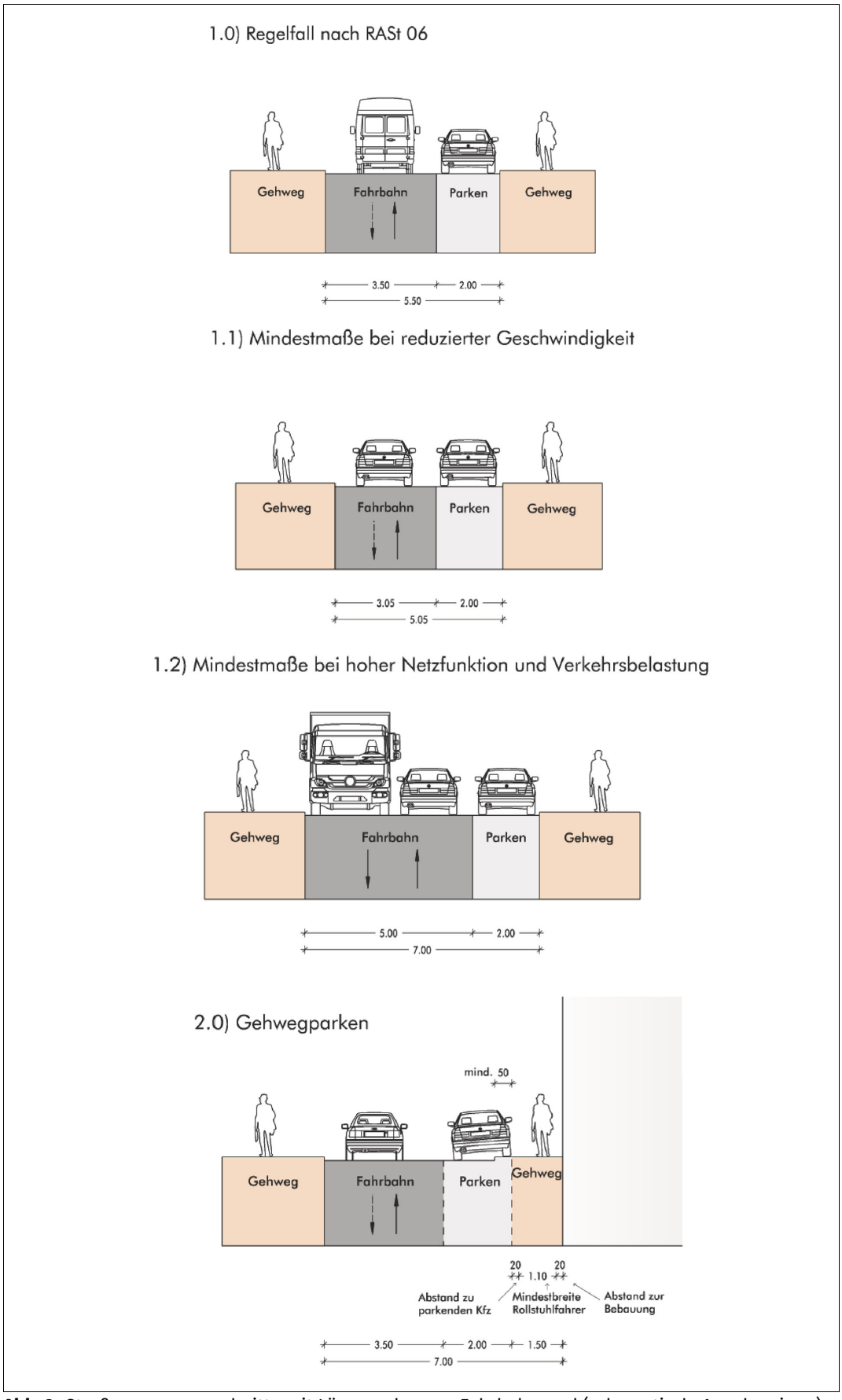


Abb. 2: Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m)

Die Breiten 5,05 m und 7,0 m werden in der vorliegenden Analyse als Mindestbreite für das regelkonforme Parken am Fahrbahnrand als erste Annäherung angesetzt. Eine endgültige Aussage über die vor Ort mögliche Anzahl an Stellplätzen erfordert eine weitergehende Untersuchung der einzelnen Straßenabschnitte, die hier nur für ausgewählte Abschnitte durchgeführt wird.

- **Ergebnisse**

Die zulässigen Stellplätze im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum sind getrennt nach den vier Ortsteilzentren in den Plänen 4, 12, 20 und 28 wiedergegeben. Sowohl die Kundenstellplätze als auch die Behindertenstellplätze sind hier dokumentiert, allerdings werden sie in der weiteren Untersuchung im Stellplatzangebot nicht berücksichtigt, da sie einen sehr eingeschränkten Benutzerkreis aufweisen. Insgesamt stehen im Untersuchungsraum ca. 1.200 Stellplätze zur Verfügung.

Plan 4 In Berghausen stehen 67 Stellplätze mit Beschränkung der Parkdauer zur Verfügung, wobei hiervon 44 im ortseigenen Parkhaus zu finden sind. Die erste Stunde Parken ist hier kostenlos, danach ist im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr eine Gebühr von 50 Cent/30 Minuten zu entrichten. Hinzu kommen 334 Stellplätze auf markierten Flächen ohne Beschränkung der Parkdauer, 65 Kundenstellplätze, 6 Behindertenstellplätze und ca. 200 Stellplätze am Fahrbahnrand.

Plan 12 In Söllingen gibt es 43 Stellplätze mit Beschränkung der Parkdauer und 144 Stellplätze auf markierten Flächen ohne zeitliche Beschränkung. Außerdem stehen 54 Kundenstellplätze, 2 Behindertenstellplätze (im Bereich des Hallenbades) und ca. 160 regelkonforme Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand zur Verfügung.

Plan 20 Im Untersuchungsgebiet in Kleinsteinbach liegen keine Stellplätze mit zeitlicher Beschränkung vor. Es gibt 58 Stellplätze auf markierten Flächen, einen Kunden- und einen Behindertenstellplatz, sowie ca. 90 Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand. In Kleinsteinbach wurde außerdem eine ergänzende Erhebung des Parkraums für den Bereich der Schauinslandstraße, der Schwarzwaldstraße und des Durlacher Wegs durchgeführt. In diesem Bereich stehen 4 markierte Stellplätze und ca. 90 Stellplätze am Fahrbahnrand zur Verfügung.

Plan 28 In Wöschbach gibt es im Untersuchungsgebiet 20 Stellplätze mit beschränkter zulässiger Parkdauer und 82 markierte Stellplätze ohne Beschränkung. Hinzu kommen 18 Kundenstellplätze, 4 Behindertenstellplätze und ca. 70 Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

Neben der Menge der verfügbaren Stellplätze ist deren Verortung im Gemeindegebiet von Bedeutung. Die Menge der vorhandenen Stellplätze (ohne Kunden-

und Behindertenstellplätze) ist in Tabelle 1 sowie in den Plänen 4, 12, 20 und 28 für die Ortsteile und jeweils unterteilt nach den Stellplatzquartieren angegeben.

	Quartiers Nr.	Lage	Anzahl Stellplätze	
			auf markierten Flächen	am Fahrbahnrand
Berghausen	1	Karlsruher Str.	62	3
	2	Kiefernstr.	44	16
	3	Friedrichstr./Seltenbachstr.	3	3
	4	Kiefernstr./Oberlinstr.	0	16
	5	Am Bahnhosplatz/Schulstr.	46	42
	6	Schloßgartenstr.	61	35
	7	Am Stadion	103	0
	8	An der Bahn	3	25
	9	Sommerstr./Karlstr.	1	41
	10	Gewerbestr.	61	0
	11	Weiherstr.	17	18
		Gesamt:	401	199
Söllingen	1	Zentrum West	37	18
	2	Zentrum Ost	9	9
	3	Pfinzstr. Ost	3	7
	4	Jahnstr./Pfinzstr. West/Blumenstr.	5	24
	5	Hauptstr. West	11	10
	6	Kirchhofstr./Rittnertstr.	43	32
	7	Waldstr.	12	14
	8	Hauptstr. Ost	9	20
	9	Bahnhofstr./Hebelstr.	28	3
	10	Königsbacher Str./Kapellenstr.	30	27
		Gesamt:	187	164
Kleinsteinb.	1	Pforzheimer Str.Nord/Söllinger Str.	32	22
	2	Pforzheimer Str. Süd	8	15
	3	Ochsenstr.	9	10
	4	Bockstalstr.	0	46
	5	Industriestr.	9	0
	6	Nacherhebung Durlacher Weg	4	90
		Gesamt:	62	183
Wöschbach	1	Wöschbach Mitte	53	0
	2	Wöschbach Süd	23	44
	3	Wöschbach Nord	26	28
		Gesamt:	102	72

Tab. 1: Stellplätze je Stellplatzquartier

3.3 Fluktuation im ruhenden Verkehr

▪ Vorgehen

Bei der Fluktuationserhebung wird am Vorabend der Erhebung zwischen 22:00 und 2:00 Uhr durch eine Bestandsaufnahme festgestellt, welche Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet abgestellt sind. Erfasst werden dabei die Teilkennzeichen (nur Ziffern) aller geparkten Fahrzeuge, die auf öffentlichen Stellplätzen und im öffentlichen Straßenraum stehen. Aufgrund des Zeitpunkts der Erhebung wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um Fahrzeuge von Anwohnern handelt. Am darauffolgenden Erhebungstag, Freitag den 13.04.18, werden zwischen 8:00 und 18:00 Uhr insgesamt 6 Durchläufe durch das Erhebungsgebiet vorgenommen, wobei in einem Abstand von etwa 1,5 Stunden erneut alle Teilkennzeichen der parkenden Fahrzeuge notiert werden.

Auf diese Weise liegen Erhebungsergebnisse vor, die einen differenzierten Tagesverlauf wiedergeben. So ist unter anderem erkennbar, welche Stellplätze nicht besetzt waren, wie lang ein Fahrzeug dort stand und wie häufig der Stellplatz im Tagesverlauf neu belegt wurde. Zusätzlich wurde notiert, an welchen Stellen Fahrzeuge regelwidrig abgestellt wurden (sog. Falschparker), um daraus den “Parkdruck” in besonderen Bereichen abzuleiten.

▪ Ergebnisse

a) Maximal- und Durchschnittsbelegung

Als erster Anhaltspunkt für die Analyse dienen die maximale und durchschnittliche Auslastung je Stellplatzquartier, welche aus der Erhebung abgeleitet werden können. Die entsprechenden Werte sind in Tabelle 2 wiedergegeben.

Auftretende hohe durchschnittliche Auslastungswerte (> 90%) sind ein Hinweis auf hohen Parkdruck und unzureichende Parkmöglichkeiten im Quartiersgebiet. Diese Quartiere können anhand der Einfärbung des Tabellenfeldes schnell erkannt werden. Dies gilt in Berghausen für das Gebiet 3 und 9. In Söllingen ist die Gesamtsituation des ruhenden Verkehrs angespannt, denn es weisen 5 der 10 Quartiere eine durchschnittliche Stellplatzauslastung von über 90% auf. In Kleinsteinbach ist das Gebiet 3 entlang der Ochsenstraße mit 73% und in Wöschbach das Gebiet 1 mit 85% am höchsten ausgelastet.

	Quartiers-Nr.	Lage	Max. Auslastung	Durchschnittl. Auslastung
Berghausen	1	Karlsruher Str.	63%	57%
	2	Kiefernstr.	92%	62%
	3	Friedrichstr./Seltenbachstr.	167%	119%
	4	Kiefernstr./Oberlinstr.	100%	86%
	5	Am Bahnhofsplatz/Schulstr.	73%	62%
	6	Schloßgartenstr.	77%	59%
	7	Am Stadion	76%	42%
	8	An der Bahn	61%	55%
	9	Sommerstr./Karlstr.	124%	105%
	10	Gewerbestr.	79%	69%
	11	Weiherstr.	103%	62%
Söllingen	1	Zentrum West	89%	67%
	2	Zentrum Ost	117%	93%
	3	Pfinzstr. Ost	260%	223%
	4	Jahnstr. / Pfinzstr. West / Blumenstr.	97%	71%
	5	Hauptstr. West	157%	114%
	6	Kirchhofstr./Rittnertstr.	83%	66%
	7	Waldstr.	123%	109%
	8	Hauptstr. Ost	93%	90%
	9	Bahnhofstr. / Hebelstr.	106%	73%
	10	Königsbacher Str. / Kapellenstr.	79%	64%
Kleinsteinbach	1	Pforzheimer Str. Nord /Söllinger Str.	67%	60%
	2	Pforzheimer Str. Süd	61%	32%
	3	Ochsenstr.	132%	73%
	4	Bockstalstr.	44%	24%
	5	Industriestr.	78%	56%
Wöschbach	1	Wöschbach Mitte	96%	85%
	2	Wöschbach Süd	113%	80%
	3	Wöschbach Nord	96%	74%

Tab. 2: Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier

b) Tageszeitliche Belegung mit Erfassung Falschparker

Durch die Fluktuationserhebung kann, neben den genannten Maximal- und Durchschnittswerten, insbesondere der tageszeitliche Verlauf der Stellplatzauslastung näher analysiert werden. Der Tagesverlauf der Stellplatzauslastung ist für die Stellplatzquartiere der vier Ortsteile in den Plänen 5, 13, 21 und 29 dargestellt. Die Diagramme zeigen den Auslastungsgrad innerhalb der Quartiere zu jedem

Erhebungsintervall differenziert nach regelkonform und regelwidrig abgestellten Kfz (Falschparker). Es werden somit Gebiete identifiziert, in denen durchgehend ein hoher Parkdruck herrscht und solche, die nur in bestimmten Zeiträumen hoch ausgelastet sind. Außerdem ist ersichtlich, wo ein ausgeprägtes Problem mit Falschparkern vorliegt. Die Gebiete mit einer durchschnittlichen Auslastung von über 90% weisen beispielsweise alle einen hohen Anteil an Falschparkern auf. Die häufigste Form des Falschparkens ist dabei das Parken auf dem Gehweg.

Plan 5 In Berghausen liegt in den meisten Stellplatzquartieren eine relativ gleichbleibende Auslastung im Tagesverlauf vor. In den Gebieten 6 (Schloßgartenstr.) und 7 (Am Stadion) gibt es morgens um 8 Uhr eine deutliche Zunahme in der Auslastung. Dies wird durch die Park&Ride-Nutzung der Stellplätze in Nähe der S-Bahn-Haltestelle “Berghausen Am Stadion” und durch den Schulbeginn des dort liegenden Schulzentrums verursacht. In Gebiet 2 (Kiefernstr.) liegt eine deutliche Zunahme um 14 Uhr vor. Die auffälligen Schwankungen im Gebiet 11 (Weiherstr.) sind durch die dort erfolgte Nacherhebung der Siemensstraße in drei Durchgängen zu erklären.

Im Gebiet 3 (Friedrichstr. / Seltenbachstr.) im Ortskern wurden besonders viele Falschparkern identifiziert, was mit der geringen Menge von nur 6 verfügbaren regulären Stellplätzen zu erklären ist. In den Gebieten 9 (Sommerstr./Karlstr.) und 11 (Weiherstr.) wurde eine große Anzahl an Falschparkern erfasst, bei denen es sich zum Großteil um Gehwegparker handelt.

Plan 13 In Söllingen sind in den Tagesverläufen der Auslastung generell größere Schwankungen vorhanden als in Berghausen. Dies kann teilweise mit dem hohen Anteil an Falschparkern zusammenhängen, die für eine ungeregelte Parksituation im Straßenraum sorgen. Eine besonders deutliche Zunahme der Stellplatzauslastung liegt in den Gebieten 1 und 9 um 8 Uhr morgens vor. Beide Gebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle “Söllingen”, weswegen hier ein erhöhter Stellplatzbedarf durch Berufspendler zu vermuten ist.

Die relativ hohe Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet in Söllingen geht einher mit einem ebenfalls recht hohen Anteil an Falschparkern. Insbesondere in den Gebieten 1 bis 5 im Ortszentrum, sowie im Gebiet 7 (Waldstr.) und im Gebiet 8 entlang der Hauptstraße wurde eine große Menge an Falschparkern erfasst.

Plan 21 In Kleinsteinbach liegt im Gebiet 5 eine vergleichbare Situation der durch Berufspendler verursachten Zunahme der Stellplatzauslastung um 8 Uhr vor. Auch hier grenzt das Gebiet direkt an eine S-Bahn-Haltestelle. In den Gebieten 2 (Pforzheimer Str. Süd) und 3 (Ochsenstraße) ist der gegenteilige Effekt zu erkennen. Die größere Anzahl nachts dort parkender Kfz reduziert sich bis 8 Uhr sehr stark, da

sich die Anwohner auf den Weg zur Arbeit machen. Falschparker treten v.a. in den Gebieten 1 und 2 entlang der Söllinger bzw. Pforzheimer Straße und im Gebiet 4 entlang der Bockstalstraße auf.

Plan 29 Wöschbach weist in den drei Erhebungsquartieren insgesamt zwischen 8 und 16 Uhr eine gering schwankende Stellplatzauslastung auf. Lediglich zwischen der nächtlichen und der 8 Uhr-Erhebung ist eine starke Abnahme identifizierbar, woran wiederum die Berufstätigen zu erkennen sind, die den Pkw für den Arbeitsweg nutzen. Falschparker treten in Wöschbach überwiegend im südlichen Ortsteil in form von Gehwegparkern entlang der Wesostraße auf.

Vereinzelt gibt es im Untersuchungsraum Gebiete, deren Auslastung nicht auffällig hoch ist, in denen allerdings der Anteil Falschparker trotzdem hoch ausfällt. Dies ist z.B. im südlichen Teil von Wöschbach (Gebiet 2) der Fall. Ursache hierfür sind viele regelwidrig auf dem Gehweg geparkte Kfz, die statt dessen regelkonform am Fahrbahnrand abgestellt werden könnten. Eine entsprechende Ordnung des Straßenraums mit Markierung wäre in diesem Fall behilflich.

c) Durchschnittliche Parkdauer

In den Plänen zur Stellplatzauslastung ist ebenfalls die durchschnittliche Parkdauer je Quartier angegeben. Diese bezieht sich auf die regelkonform abgestellten Kfz, welche im Zeitraum von 8:00 bis 16:00 Uhr erhoben wurden.

In Berghausen liegt dieser Wert für alle Gebiete im Bereich von 3 bis 5 Stunden. Das Gebiet 4 im Ortskern (Kiefernstr./Oberlinstr.) weist mit 3,25 h die geringste durchschnittliche Parkdauer auf. In Söllingen liegt im Großteil der Gebiete eine etwas längere Parkdauer von ca. 5 h vor. Davon abweichend waren im Gebiet 3 (Pfinzstr. Ost) die erhobenen Kfz nur für ca. 3,5 h abgestellt und in den Gebieten 7 (Waldstr.) und 8 (Hauptstr. Ost) mit ca. 8 h deutlich länger. In Kleinsteinbach wurden größtenteils recht lange Parkdauern von 7 bis 10 h ermittelt, lediglich im Gebiet 4 (Bockstalstr.) lag eine kürzere Dauer von ca. 5 h vor. In den drei Quartieren in Wöschbach wurde eine durchschnittliche Parkdauer zwischen 4 und 4,5 h erhoben.

d) Anwohner und Fremdparker

Die im nächtlichen Erhebungszeitraum erhobenen Kfz werden annäherungsweise als Kfz der Anwohner eingestuft. So kann im Tagesverlauf die Zusammensetzung der parkenden Kfz aus Anwohnern und Fremdparkern abgeleitet werden. Diese Information ist in den Plänen 6, 14, 22 und 30 wiedergegeben.

Plan 6 In Berghausen fällt das Gebiet 4 (Kiefernstr. / Oberlinstr.) mit einem im Tagesverlauf konstant hohen Anteil der Anwohner auf. In diesem Gebiet liegt eine Misch-

verkehrsfläche vor, bei der das Parken am Rand des Straßenraums, direkt neben der Bebauung für insgesamt 16 Kfz möglich ist. Die Gebiete 6 und 7 weisen wiederum einen sehr hohen Anteil an Fremdparkern auf. Da diese Gebiete die S-Bahn-Haltestelle “Berghausen Am Stadion” und das Schulzentrum umfassen ist hier von parkenden Pendlern (Park&Ride) und von parkenden Lehrern bzw. älteren Schülern auszugehen.

Plan 14 In Söllingen fällt der Anteil an Fremdparkern im Großteil des Erhebungsgebiets relativ hoch aus. Besonders stark ausgeprägt ist er in den Gebieten 2 (Zentrum Ost), 3 (Pfinzstraße Ost) und 9 (Bahnhofstr. / Hebelstr.). In den zentralen Gebieten 2 und 3 liegen eine Vielzahl der besonderen Nutzungen (siehe Plan 9), wodurch das verstärkte Aufkommen von Fremdparkern zu erklären ist. Das Gebiet 9 enthält zwei Parkplätze mit insgesamt 21 Stellplätzen, direkt neben der S-Bahn-Haltestelle “Söllingen”. Die vielen Fremdparker ergeben sich aus der Park & Ride-Nutzung dieser Parkplätze durch Berufspendler.

Plan 22 Die beschriebene Park & Ride-Situation ist auch in Kleinsteinbach im Gebiet 5 ersichtlich, wo sich ein Parkplatz mit 9 Stellplätzen neben der S-Bahn-Haltestelle befindet. Im Gebiet 3 von Kleinsteinbach entlang der Ochsenstraße ist wiederum ein hoher Anteil an parkenden Kfz von Anwohnern auszumachen. Das Gebiet 4 entlang der Bockstalstraße weist nachts durch die Anwohner mit Abstand die höchste Auslastung im Tagesverlauf auf.

Plan 30 In Wöschbach liegt im gesamten Erhebungsbereich ein relativ hoher Anteil von Anwohner-Kfz vor. Lediglich im Ortskern (Gebiet 1) fällt der Anteil der Fremdparker höher aus als in den anderen beiden Gebieten.

3.4 Konfliktanalyse

Im Rahmen der Konfliktanalyse werden die Aspekte “hoher Parkdruck”, “hoher Anteil Fremdparker” und “nicht regelkonformes Parken (Falschparker)” berücksichtigt. Die Kriterien werden aus der Stellplatz- und Fluktuationserhebung abgeleitet und durch Situationsbilder aus den Ortsbegehungen ergänzt. Eine Übersicht zu den ermittelten Konflikten geben die Pläne 7, 15, 23 und 31. Der hohe Parkdruck und der hohe Anteil Fremdparker sind auf der Ebene der Stellplatzquartiere dargestellt, während die Falschparker den Straßenabschnitten zugeordnet sind, in denen sie während der Erhebung auftraten.

Plan 7 In Berghausen liegt gemäß den Erhebungsergebnissen insbesondere in den Gebieten 3 und 4 im Ortszentrum und ebenfalls in den Gebieten 9 (Sommerstr. / Karlstr.) und 11 (Weiherstr.) ein erhöhter Parkdruck vor. Die Falschparker konzentrieren sich v.a. auf den Straßenzug der Weiher-, Sommer- und Karlstraße im nördlichen Teil von Berghausen, sowie auf die Schloßgartenstraße und die Straße

Am Bahnhofsplatz. Die Parksituationen in einigen der genannten Straßen sind beispielhaft in den Abbildungen 3 bis 5 dargestellt.

Abb. 3: Berghausen Weiherstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Abb. 4: Berghausen Sommerstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Abb. 5: Berghausen Am Bahnhofsplatz: Parken auf dem Gehweg einseitig

Plan 15 In Söllingen ist in allen Gebieten ein hoher Anteil an Fremdparkern und außerdem in fast allen Gebieten ein hoher Parkdruck zu verzeichnen. Lediglich im Gebiet 6 entlang der Kirchhof- und Rittnertstraße wurde im Rahmen der Erhebung eine Stellplatzauslastung unterhalb der Kapazitätsgrenze festgestellt. Der vorliegende hohe Parkdruck geht einher mit einer großen Menge an Falschparkern im gesamten Untersuchungsgebiet. Dies gilt sowohl für die Hauptverkehrsachsen der Haupt- und Bahnhofstraße, als auch für die Erschließungsstraßen in den Wohngebieten, wie beispielsweise die Waldstraße und die Königsbacher Straße. Grundsätzlich ist ein Defizit an markierten öffentlichen Stellplätzen festzuhalten, wodurch die jetzige sehr ungeordnete Situation im Straßenraum entsteht. Die folgenden Abbildungen 6 bis 9 vermitteln einen Eindruck der bestehenden Parksituation, die insbesondere geprägt ist von vielen Gehwegparkern.

Abb. 6: Söllingen Hauptstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Abb. 7: Söllingen Hauptstr. (Ortszentrum): Beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Abb. 8: Söllingen Pfinzstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Abb. 9: Söllingen Bahnhofstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Plan 23 In Kleinsteinbach wurde im Gebiet 3 (Ochsenstr.) ein hoher Parkdruck ermittelt. In der Ochsenstraße ist in der Bestandssituation ein regelkonformes Parken am Fahrbahnrand teilweise möglich, unter Mitbenutzung des höhengleichen Schrammbords auf der südlichen Seite (siehe Abb.10). Es handelt sich um nur ca. 10 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand entlang der Ochsenstraße, da an zahlreichen Stellen Grundstückszufahrten freizuhalten sind.

Abb. 10: Kleinsteinbach Ochsenstr.: Parken mit Nutzung Schrammbord

Abb. 11: Kleinsteinbach Bockstalstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Entlang der Bockstalstraße ist das regelkonforme einseitige Parken am Fahrbahnrand mit Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und Ausweichstellen für Gegenverkehr möglich. Im Moment werden an dieser Straße mehrheitlich Kfz auf dem Gehweg abgestellt, die als Falschparker einzustufen sind (siehe Abb. 11). In Abschnitt 5.3.3 wird dieser Straßenzug detailliert untersucht. Die Falschparker entlang der Söllinger und der Pforzheimer Straße sind beispielhaft in den Abbildungen 12 und 13 dargestellt.

Abb. 12: Kleinsteinb. Söllinger Str.: Parken auf dem Gehweg beidseitig

Abb. 13: Kleinsteinb. Pforzheimer Str.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Abb. 14: Wöschbach Kirchstr.: einseitiges Parken auf dem Gehweg bei sehr geringer verbleibender Fahrbahnbreite

Plan 31 In Wöschbach herrscht, u.a. aufgrund der dichten Bebauung entlang der Wesostraße mit anscheinend wenigen privat verfügbaren Stellplätzen, im gesamten Untersuchungsraum ein hoher Parkdruck. Im Ortskern (Gebiet 1) kommt außerdem die Beanspruchung durch Fremdparker hinzu. Dennoch ist dort der Straßenraum bereits gut anhand von verschiedenen Pflasterungen geordnet. Die erhobenen Falschparker treten vorwiegend im unteren südlichen Abschnitt der Wesostraße auf, da hier keine Regelung des Parkraums durch Markierung oder Pflasterung gegeben ist. In Abbildung 14 und 15 ist der Straßenraum der Weso- und der Kirchstraße mit Falschparkern dargestellt.

Abb. 15: Wöschbach Wesostr.: beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Bei den Falschparkern handelt es sich im gesamten Gemeindegebiet Pfinztal vorwiegend um auf dem Gehweg abgestellte Kfz. Bei einer ausreichenden Fahrbahnbreite von 7,00 m für den ungehinderten Gegenverkehr oder zumindest 5,05 m bei ausreichenden Ausweichstellen, ist in der Bestandssituation das einseitige Parken auf der Fahrbahn grundsätzlich möglich. Allerdings kann dies für den Straßenabschnitt nur durch eine örtliche Detailüberprüfung beurteilt und festgelegt werden. Außerdem besteht in manchen Straßenräumen aufgrund der

Gehwegbreite die Möglichkeit, den Gehweg zum Parken freizugeben. Eine entsprechende vorläufige Einschätzung zur Straßenraumsituation, basierend auf Informationen aus Luftbildern und den Ortsbegehungen, ist – wie bereits in Abschnitt 3.2 erläutert – in den Plänen 4, 12, 20 und 28 enthalten.

4. Bedarfsermittlung Stellplätze

4.1 Strukturdaten

Zur Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze werden die folgenden Daten, die seitens der Gemeinde Pfinztal zur Verfügung gestellt werden, genutzt:

- Einwohnerzahlen je Stellplatzquartier,
- gemeldete Kfz je Stellplatzquartier,
- durchschnittliche Haushaltsgröße.

Die folgenden Tabellen zeigen die Anzahl Einwohner, die abgeleitete Anzahl Wohneinheiten und die Menge gemeldeter Kfz je Stellplatzquartier für alle vier Gemeindeteilzentren von Pfinztal. Die Wohneinheiten (WE) ergeben sich aus dem Durchschnittswert von 2,1 Personen/WE für die Gemeinde Pfinztal (Stand 2017).

	Statistische Kennzahlen				**Abgeleitete Kenngrößen**	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Berghausen	1	254	121	206	811	1,7
	2	65	31	35	538	1,1
	3	100	48	74	740	1,5
	4	89	42	65	730	1,5
	5	189	90	121	640	1,3
	6	216	103	141	653	1,4
	7	4	2	3	750	1,5
	8	77	37	79	1026	2,1
	9	158	75	145	918	1,9
	10	106	50	78	736	1,6
	11	63	30	43	683	1,4
	Gesamt:	1.321	629	990	749	1,6

Tab. 3: Strukturdaten Berghausen

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Söllingen	1	136	65	163	1199	2,5
	2	136	65	86	632	1,3
	3	118	56	79	669	1,4
	4	250	119	172	688	1,4
	5	150	71	120	800	1,7
	6	226	108	177	783	1,6
	7	221	105	112	507	1,1
	8	159	76	134	843	1,8
	9	43	20	30	698	1,5
	10	220	105	157	714	1,5
	Gesamt:	1.659	790	1.230	741	1,6

Tab. 4: Strukturdaten Söllingen

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Kleinsteinb.	1	172	82	148	860	1,8
	2	117	56	89	761	1,6
	3	168	80	106	631	1,3
	4	310	148	230	742	1,6
	5	0	0	0	0	0
	Gesamt:	767	366	573	747	1,6

Tab. 6: Strukturdaten Kleinsteinbach

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Wöschbach	1	235	112	141	600	1,3
	2	381	181	290	761	1,6
	3	235	112	204	868	1,8
	Gesamt:	851	405	635	746	1,6

Tab. 5: Strukturdaten Wöschbach

Aus den genannten statistischen Kennzahlen lassen sich weitere aussagekräftige Kenngrößen ableiten:

- Die Kennzahl Kfz je 1.000 Einwohner
- Die durchschnittliche Anzahl Kfz je Wohneinheit.

Diese sind ebenfalls in den Tabellen 3 bis 6 aufgeführt. Der Durchschnitt der Kfz je Wohneinheit beträgt in den Untersuchungsgebieten aller 4 Gemeindeteilzentren zusammengefasst einen Wert von 1,57 und die Anzahl Kfz je 1.000 Einwohner liegt bei ca. 750; sie liegen deutlich höher als im Mittelwert der Gesamtgemeinde. Zum Vergleich sind nachfolgend die Werte der gesamten Gemeinde Pfinztal und des Landkreises Karlsruhe für das Jahr 2017 aufgelistet:

- Gemeinde Pfinztal: 653 Kfz/1.000 EW und 1,39 Kfz/WE,
- Landkreis Karlsruhe: 728 Kfz/1.000 EW und 1,58 Kfz/WE.

Da der Stellplatzbedarf ein sehr lokales Phänomen ist, sind insbesondere die Werte der einzelnen Stellplatzquartiere für die weitere Analyse von Interesse. Bei einem Wert von 1,8 Kfz/WE oder höher liegt ein relativ hoher Kfz-Besitz der Anwohner vor. Die hiervon betroffenen Gebiete sind in Tabelle 3 bis 6 farblich markiert. Es handelt sich in Berghausen um die Gebiete 8 (An der Bahn) und 9 (Sommerstr. / Karlstr.), in Söllingen um die Gebiete 1 (Zentrum West) und 8 (Hauptstr. Ost), in Kleinsteinbach um das Gebiet 1 (Pforzheimer Str./ Söllinger Str.) und in Wöschbach um das Gebiet 3 (Wöschbach Nord).

4.2 Ermittelter Stellplatzbedarf

Der Bedarf an Stellplätzen kann zum einen aus der Auslastung, also dem in der Erhebung ersichtlichen Parkdruck, und zum anderen aus den Strukturdaten in Kombination mit den aktuell vorhandenen Stellplätzen abgeleitet werden. Die Ergebnisse aus beiden Ansätzen sind in den Plänen 8, 16, 24 und 32 enthalten.

Der Stellplatzbedarf als Ergebnis der durchgeführten Erhebung ist in den Plänen mittels der roten und grünen Zahlen gegeben. Hierfür wird die maximale Kfz-Menge (inkl. Falschparker), die im Laufe des Erhebungstages innerhalb eines Zeitintervalls erfasst wurde, mit der verfügbaren Anzahl an Stellplätzen verrechnet. Kunden- sowie Behindertenstellplätze und Fahrzeuge, die auf diesen abgestellt waren, werden dabei nicht einbezogen. Bei einer negativen (roten) Zahl befanden sich mehr Fahrzeuge im Gebiet als regelkonforme Stellplätze zur Verfügung stehen und bei einer positiven (grünen) Zahl waren es weniger Fahrzeuge als Stellplätze.

Der Stellplatzbedarf auf Basis der Strukturdaten ist abhängig von der Anzahl Einwohner bzw. Wohneinheiten, der Anzahl gemeldeter Kfz und der Menge an vorhandenen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet. Als Kenngrößen für die Ermittlung der Stellplätze für die Anwohner werden die gemeldeten Kfz herangezogen. Ein Kennwert beziffert die gemeldeten Kfz je Wohneinheit und ein Kennwert die gemeldeten Kfz je Stellplatz im öffentlichen Raum. Die ermittelten Werte für die einzelnen Quartiere sind in der folgenden Tabelle gegeben.

	Quartier Nr.	Kfz je WE	Kfz je Stell-platz		Quartier Nr.	Kfz je WE	Kfz je Stell-platz
Berghausen	1	1,7	3,2	Söllingen	1	2,5	3,0
	2	1,1	0,6		2	1,3	4,8
	3	1,5	12,3		3	1,4	7,9
	4	1,5	4,1		4	1,4	5,9
	5	1,3	1,4		5	1,7	5,7
	6	1,4	1,5		6	1,6	2,4
	7	1,5	0,03		7	1,1	4,3
	8	2,1	2,8		8	1,8	4,6
	9	1,9	3,5		9	1,5	1,0
	10	1,6	1,3		10	1,5	2,8
	11	1,4	1,2				
	Gesamt:	1,6	1,7		Gesamt:	1,6	3,5
Kleinsteinb.	1	1,8	2,7	Wöschb.	1	1,3	2,7
	2	1,6	3,9		2	1,6	4,3
	3	1,3	5,6		3	1,8	3,8
	4	1,6	5,0				
	5	0	0				
	Gesamt:	1,6	3,8		Gesamt:	1,6	3,6

Tab. 7: Kenngrößen für den Stellplatzbedarf der Anwohner: Kfz/WE und Kfz/Stellplatz

Bei den Quartieren, in denen mehr als zwei gemeldete Kfz auf einen Stellplatz entfallen, ist der entsprechende Wert farblich markiert, da hier ein hoher Parkdruck durch Anwohner herrscht, wenn man davon ausgeht, dass ein Stellplatz pro WE auf den privaten Grundstücken vorliegt. Die Einstufung des Stellplatzbedarfs der Anwohner, welche in den Plänen 8, 15, 22 und 29 mittels Farbgebung der Quartiere dargestellt ist, basiert auf diesen beiden Kenngrößen.

Plan 8 In Berghausen ist die Situation für den ruhenden Verkehr v.a. im Ortskern entlang der Karlsruher Straße (B 10) und im Wohngebiet entlang der Sommer- und Karlstraße als kritisch einzustufen. Es herrscht hier ein großes bis sehr großes Defizit

an Stellplätzen. In Gebiet 1 (Karlsruher Straße) wird die Situation etwas entschärft durch das Parkhaus mit 44 Stellplätzen. Da es sich hier von 7-20 Uhr um kostenpflichtiges Parken handelt, welches zudem auf eine maximale Parkdauer von 5 Stunden beschränkt ist, sind diese Stellplätze für Anwohner bisher allerdings nicht nutzbar. In Plan 8 sind anhand von Pfeilen mögliche Verlagerungspotenziale zu erkennen. Stehen keine Stellplätze mehr im öffentlichen Straßenraum der genannten Bereiche zur Verfügung, können die Kfz-Besitzer in den markierten angrenzenden Gebieten vermutlich einen Stellplatz finden. Dies ist mit etwas längeren Fußwegen zwischen Stellplatz und dem eigentlichen Ziel verbunden, was den Komfort der Pkw-Nutzung reduziert.

Plan 16 Wie anhand der Konfliktanalyse dargelegt, ist die Stellplatzsituation in Söllingen fast im gesamten Untersuchungsgebiet sehr angespannt. Insbesondere in Gebiet 3 (Pfinzstr. Ost), Gebiet 4 (Jahnstr./ Pfinzstr. West/ Blumenstr.) und Gebiet 5 (Hauptstr. West) ist sowohl anhand der Erhebungsergebnisse als auch anhand der ausgewerteten Strukturdaten ein großer Stellplatzbedarf zu identifizieren. All diese Gebiete befinden sich im Ortskern, in dem eine dichte Bebauung mit verhältnismäßig wenigen Kfz-Abstellflächen auf privaten Grundstücken vorliegt. Daher sind für die betroffenen Gebiete keine Verlagerungspotenziale erkennbar. Ein solches Potenzial ist in Söllingen lediglich für das Gebiet 7 zum Gebiet 6 vorstellbar, wie in Plan 15 durch einen Pfeil markiert. Im Gebiet 6 stehen durch den Parkplatz der Räuchle-Halle 35 kostenfreie Stellplätze zur Verfügung, die aus dem Gebiet 7 zu Fuß innerhalb von 5-10 Minuten erreichbar sind. In Gebiet 1 (Zentrum West) ergibt sich die ausreichende Menge (+2) an Stellplätzen durch die Parkmöglichkeiten entlang der Bahnhofstraße. Hier ist das einseitige Parken auf der Fahrbahn oder alternativ auf dem Gehweg aufgrund ausreichender Gehweg- bzw. Fahrbahnbreite möglich (siehe Plan 11). In Gebiet 10 wird entlang der Königsbacher Straße und der Kapellenstraße ebenfalls das Parken am Fahrbahnrand als zulässig eingestuft. Aufgrund zahlreicher Garagen- und Grundstückszufahrten fällt die Menge an Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand (27 Stellplätze, siehe Plan 11) für die Länge des Straßenzuges von ca. 950 m relativ gering aus. Die vorliegende lockere Einzelhausbebauung lässt allerdings die Annahme zu, dass ausreichend Stellplätze auf den Privatgrundstücken vorhanden sind.

Plan 24 In Kleinsteinbach besteht im Gebiet 3 (Ochsenstraße) ein hoher Bedarf an Stellplätzen, der durch die Anwohner verursacht wird. Außerdem liegt in den Gebieten 2 und 4 entlang der Hauptverkehrsstraßen für den ruhenden Verkehr eine schwierige Situation vor. Das einseitige Parken am Fahrbahnrand ist sowohl an der Pforzheimer Straße als auch an der Bockstalstraße möglich, führt aber zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs. Da es sich um eine Bundes- und eine Landesstraße handelt, liegen – für die innerörtliche Lage – relativ hohe Verkehrs-

mengen von 1.090 Kfz/h (Pforzheimer Str.) und 773 Kfz/h (Bockstalstr.) in der Spitzenstunde vor. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Tagesdurchschnitt bei 5,5% auf der Bockstalstraße und 4,1% auf der Pforzheimer Straße (Erhebung 2018 im Rahmen der Radverkehrskonzeption), woraus abgeleitet werden muss, dass die Begegnung von Pkw mit Lkw häufig auftritt und insofern der ausreichende Begegnungsraum sicherzustellen ist. Aufgrund der Topografie und des Straßennetzes besteht für die Anwohner beider Straßen kaum eine Ausweichmöglichkeit um ihre Kfz abzustellen, sodass hier eine gesonderte ortsbezogene Untersuchung durchgeführt werden muss, die den Abschnitten 5.1 und 5.2 zu entnehmen ist.

Plan 32 In Wöschbach ist die Wesostraße von einer dichten Bebauung mit entsprechender Einwohnerzahl und Kfz-Menge geprägt, woraus sich ein hoher Stellplatzbedarf ergibt. Im Gebiet 2 (Wöschbach Süd) macht sich der Bedarf insbesondere durch eine hohe Zahl an Falschparkern beidseitig auf dem Gehweg bemerkbar (siehe Abb. 14). Es kommt in diesem Gebiet hinzu, dass die Kirchstraße aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite kein regelkonformes Parken im öffentlichen Straßenraum ermöglicht.

5. Maßnahmen für den ruhenden Verkehr

5.1 Ansätze der Parkraumregelung

Für die Regelung des Parkraumangebots gibt es mehrere Möglichkeiten der Einflussnahme, welche nachfolgend erläutert werden. Bei der Betrachtung von einzelnen Gebieten zur Parkraumanalyse sind auch die angrenzenden Gebiete zu berücksichtigen. Es können somit eventuell Potenziale für Verlagerungen in benachbarte Gebiete identifiziert werden. Diese beheben zwar nicht einen vorhandenen Mangel an Stellplätzen, können aber zur Entspannung der Lage beitragen. Im Zuge der Analyse ist außerdem die Bebauungsart der Grundstücke einzubeziehen um auch die Anzahl privater Stellplätze abzuschätzen. Diese beeinflusst maßgeblich den vorhandenen Parkdruck.

Eine Ordnung des vorhandenen Straßenraums kann durch den Einsatz von verstärkter Kontrolle, das Anbringen von Markierungen und Beschilderungen umgesetzt werden. Dies ist insbesondere geeignet, wenn im Bestand viele Falschparker, z.B. auf dem Gehweg, identifiziert wurden. Außerdem können durch die Markierung von Stellplätzen Ausweichstellen von ausreichender Größe sichergestellt werden, wenn auf der Straße ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen oder Busverkehr vorliegt. Neben markierten Stellplätzen ist auch der Einsatz von Parkverboten möglich. Außerdem kann bei ausreichender Gehwegbreite (hier angesetzt: 2,0 m, siehe Abb. 2) das Parken auf dem Gehweg mit entsprechender

Beschilderung ausgewiesen werden. In diesem Fall ist zusätzlich ein abgesenkter Bordstein herzustellen.

Auch eine neue Regelung der Bewirtschaftung im ruhenden Verkehr bietet Potenzial für eine bessere – den angrenzenden Nutzungen entsprechende – Stellplatzverfügbarkeit. Als Maßnahmen zählen hierzu die zeitliche Begrenzung der Stellplatznutzung und die Einführung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner. Als Parkzeitregelung kommen dabei üblicherweise Dauern von 1, 2 oder 4 Stunden tagsüber an Werktagen zum Einsatz. Die zeitliche Begrenzung ist geeignet für Gebiete mit viel Besucherverkehr und einer entsprechend hohen Fluktuation bei der Stellplatzbelegung. Die Umsetzung des sog. “Anwohner-Parkens” ist gemäß VwV-StVO §45 an die Erfüllung einiger zwingender Bedingungen geknüpft. Diese Sonderparkberechtigung ist z.B. nur zulässig,

- wo “dem Parkmangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Verordnung abgeholfen werden kann” und
- “die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden”.

Sollte der Stellplatzbedarf das vorliegende Angebot an Stellplätzen sehr stark übersteigen und der Einsatz der genannten Maßnahmen nicht ausreichen bzw. nicht möglich sein, dann ist die Ausweisung neuer Flächen für Stellplätze erforderlich.

5.2 Ortsbezogene Empfehlungen zur Parkraumregelung

5.2.1 Berghausen

Plan 9 Die Maßnahmenempfehlungen für Berghausen sind in Plan 9 dargestellt. Die Situation für den ruhenden Verkehr ist in diesem Ortsteil vor allem in den Gebieten entlang der Karlsruher Straße und entlang der Weiher- und Sommerstraße angespannt. Um hier dem Nutzungsanspruch der Anwohner gerecht zu werden, wird für die Gebiete 2, 3, 4 sowie 9 und 11 die Einführung einer Anwohnerparkregelung angeregt. Sinnvoll ist dabei teilweise eine Kombination mit einer Einschränkung der Parkzeit für Besucher. Dies gilt für das Gebiet 2 um ausweichende Fremdparker von Gebiet 1 (denen eigentlich das Parkhaus zur Verfügung steht) zu verhindern und für die Gebiete 9 und 11 um die Verwendung der Wohnstraßen durch Park&Ride-Fahrzeuge zu unterbinden. Um einen Ausgleich für die P&R-Nutzer zu schaffen, wäre es denkbar, eine Nutzungsvereinbarung für einen Teil

der Stellplätze des Lebensmitteldiscounters in direkter Nähe zur S-Bahn-Haltestelle “Berghausen Bahnhof” anzustreben. Hierfür kommt beispielsweise die westlichste Reihe auf dem Parkplatz mit 16 Stellplätzen in Frage, die am weitesten entfernt vom Geschäftseingang liegt. Die üblichen Belegungszeiten einer Park&Ride-Nutzung (Mo-Fr, ca. 8 bis 17 Uhr) liegen außerdem nicht in der üblichen Spitzenbelegungszeit eines Einkaufsmarktes (Mo-Fr, ca. 17 bis 20 Uhr und Sa). Die Umsetzungsmöglichkeit dieses Vorschlags müsste allerdings noch genauer untersucht werden.

Im zentralen Gebiet 5 ist eine Begrenzung der Parkdauer zu empfehlen um dem hohen Anteil an länger parkenden Fremdparkern entgegenzuwirken und ausreichend Stellplätze für die angrenzenden Nutzungen sicherzustellen. Für die südlicher gelegene Brückstraße wird eine Begrenzung auf 2 Stunden und in der Straße “Am Bahnhofsplatz” auf 4 Stunden vorgeschlagen. Um die Flächen des Parkhauses in Gebiet 1 in den Zeiträumen, in denen keine Stellplätze für Besucher benötigt werden, ebenfalls auszunutzen, wäre eine nächtliche Nutzung durch Anwohner sinnvoll. Um diese Nutzungsart zu unterstützen, könnte der Zeitraum, in dem für das Parkhaus ein Parkschein gelöst werden muss, von bisher 7:00-20:00 Uhr auf 8:00-18:00 Uhr verringert werden.

Als weiteres Problem wurde eine Vielzahl an Falschparkern auf den Gehwegen in den Gebieten 6, 9 und 11 identifiziert. Um dies zu verhindern, sollten entlang der Weiher-, Sommer- und Karlstraße sowie an der Schloßgartenstraße Markierungen für das einseitige geordnete Parken am Straßenrand angebracht werden. Im Gebiet 9 liegt außerdem eine sehr hohe Kennzahl von 2,1 gemeldeten Kfz je Wohneinheit vor. Der so erzeugte Parkdruck kann nicht nur von öffentlicher Seite eingedämmt werden, sondern es müssen auch private Stellplätze geschaffen werden. Im Gebiet 5 besteht außerdem die Möglichkeit, entlang der Brückstraße, deren Bordstein ohnehin durchgehend abgesenkt ist, das Gehwegparken mit entsprechender Beschilderung auszuweisen.

5.2.2 Söllingen

Plan 17 Die Maßnahmenempfehlungen für Söllingen sind in Plan 17 dargestellt. Grundsätzlich handelt es sich bei Söllingen um den Ortsteil mit den größten Schwierigkeiten für den ruhenden Verkehr und somit auch dem größten Handlungsbedarf beim Parkraummanagement. Entlang der Hauptstraße werden häufig Kfz auf dem Gehweg abgestellt. Die Gehwegbreite ist hierfür lediglich im südlichen Bereich zwischen Lessingstraße und Waldstraße ausreichend. Dort wäre die Ausweisung des einseitigen Gehwegparkens mittels Beschilderung und Bordsteinabsenkung

als Maßnahme geeignet. Für die so entstehenden Stellplätze sollte eine Sonderparkberechtigung für Anwohner eingeführt werden, in Kombination mit einer Einschränkung der Parkdauer für Besucher auf 4 Stunden. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße bis zur Straße “Im Bachwinkel” können auf der Fahrbahn einseitig Stellplätze markiert werden um das bisherige Falschparken zu verhindern. Hier sollte eine Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden vorgesehen werden, da im Ortszentrum eine hohe Fluktuation der parkenden Kfz zu erwarten ist. Für den Großteil der verbleibenden Strecke der Hauptstraße in Söllingen kann die Einrichtung eines Parkverbots in Betracht gezogen werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit erhöhtem Schwerverkehrs-Anteil und des kurvigen Verlaufs, der zu Sichteinschränkungen führt, ist das Parken am Fahrbahnrand hier als kritisch einzustufen. Die vorhandenen 10 Kurzzeitparkplätze auf dem Gehweg können beibehalten werden, das Parkverbot sollte in diesem Bereich auf der anderen Straßenseite gelten.

In den Gebieten 3, 4 und 5 herrscht ein hoher Stellplatzbedarf der Anwohner und gleichzeitig wurde in der Erhebung ein hoher Anteil an Fremdparkern identifiziert. Daher ist in diesen Bereichen eine Anwohnerparkregelung sinnvoll, die mit einer Parkdauerbegrenzung für Besucher kombiniert wird. Für das Gebiet 4 und 5 wird eine Beschränkung auf 4 Stunden und für das Gebiet 3 auf 2 Stunden empfohlen. Die gleiche Maßnahme wird für das Gebiet 7 empfohlen um die von der Hauptstraße ausweichenden Fremdparker in Grenzen zu halten. In der Kirchhofstraße im Gebiet 6 könnte man das gleiche Problem vermuten, allerdings ist diese Straße bereits jetzt nur für Anlieger freigegeben.

Die genannten Möglichkeiten der Neuordnung des Parkraums und der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung reichen in Söllingen nicht aus um den Stellplatzbedarf in befriedigendem Maße zu decken. Es wird daher die Ausweisung bzw. der Neubau von Flächen für den ruhenden Verkehr als erforderlich angesehen. Ein Vorschlag, bei dem auf begrenzter Fläche eine möglichst hohe Anzahl Stellplätze untergebracht wird, ist der Neubau eines Parkhauses im Ortszentrum. Die genaue Lage wäre u.a. abhängig von der angestrebten Größe, den vorliegenden Grundstücksverhältnissen und dem Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild. Es bietet sich hierfür beispielsweise ein Teil der Fläche zwischen Hauptstraße, Blumenstraße und “Hinter der Kelter” an, da diese größtenteils unbebaut ist und von der Hauptstraße aus gut erreichbar ist.

5.2.3 Kleinsteinbach

Plan 25 Die Maßnahmenempfehlungen für Kleinsteinbach sind in Plan 25 dargestellt. Um der Vielzahl an erhobenen Falschparkern auf den Gehwegen entgegenzuwirken,

ist hier vorwiegend die Markierung von Stellplätzen zu empfehlen. In der Söllinger Straße ist aufgrund der vorliegenden Breite (ca. 7,5 m) das beidseitige Parken am Fahrbahnrand möglich. Entlang des südlichen Teils der Pforzheimer Straße ist bei einseitigem Parken auf der Fahrbahn trotzdem der fließende Begegnungsverkehr möglich. Beidseitiges Fahrbahnparken mit angeordneten Ausweichstellen würde hier zu einer zu großen Einschränkung führen. Auf der Bockstalstraße ist bei einseitigem Parken die verbleibende Fahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsverkehre. Deswegen ist hier die sinnvolle Anordnung markierter Stellplätze unbedingt notwendig, welche in Abschnitt 5.3.3 näher beschrieben wird.

Beim einseitigen Parken in der Pforzheimer Straße sollte zusätzlich eine Regelung für Anwohnerparken und eine Parkdauerbegrenzung für Besucher auf 4 Stunden angeordnet werden. Auch die nahegelegene Ochsenstraße sollte nur für Anwohner zum Parken nutzbar sein, dies ist theoretisch im Bestand durch die Freigabe der Straße nur für Anlieger schon umgesetzt.

5.2.4 Wöschbach

Plan 25 Die Maßnahmenempfehlungen für Wöschbach sind in Plan 33 dargestellt. Aufgrund der vielen Gehwegparker auf der Wesostraße wird hier die einseitige Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn empfohlen. Dabei ist zu beachten, dass ausreichend Ausweichstellen für den Begegnungsfall Pkw-Bus eingeplant werden um den ÖV-Betrieb nicht zu behindern.

Insbesondere im südlichen Teil der Wesostraße herrscht derzeit eine unübersichtliche Situation, da beidseitig auf dem Gehweg geparkt wird. Auf einer kurzen Strecke besteht – gemäß einer ersten Analyse der Straßenraumbreiten durch Luftbild und Ortsbegehung – die Möglichkeit, auf östlicher Seite das Gehwegparken zu erlauben und dennoch auf westlicher Seite Stellplätze auf der Fahrbahn anzuordnen (siehe Plan 25). Dennoch ist die Anzahl regelkonformer einseitiger Stellplätze zwischen Steinstraße und Winterstraße deutlich geringer als die Anzahl der bisher beidseitig regelwidrig abgestellten Kfz. Die Kennzahl von 1,6 Kfz/WE fällt im Gebiet 2 etwas erhöht aus, bei gleichzeitig dichter Einzelhausbebauung mit einer vermutlich reduzierten Anzahl privater Stellplätze. Es scheint notwendig, in diesem Gebiet eine zusätzliche Fläche mit Stellplätzen einzurichten. Die Auswahl eines entsprechenden Grundstücks ist abhängig von den Grundstücksverhältnissen vor Ort. Sollte dies nicht umsetzbar sein, müssen für die Anwohner etwas weitere Wege zwischen abgestelltem Kfz und Wohnsitz akzeptiert werden. Beispielsweise sind in der Hegenbergstraße (ca. 3-5 Min. Fußweg) mit lockerer Einzelhausbebauung deutlich mehr Stellplätze verfügbar.

5.3 Detailuntersuchung mit verkehrlich-städtebaulichen Empfehlungen

Plan 34, 35 Für zwei ausgewählte Bereiche in Söllingen (Plan 34) und zwei weitere Bereiche in Kleinsteinbach (Plan 35) wird eine detaillierte Untersuchung der Situation im Bestand durchgeführt. Dies ermöglicht eine konkrete Darstellung möglicher Verbesserungsmaßnahmen. Dabei werden der ermittelte Stellplatzbedarf sowie Aspekte der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Gestaltung einbezogen. Für die Analyse des Stellplatzangebots sind die Fahrbahnbreiten, die vorliegenden Grundstückszufahrten und die angrenzenden Nutzungen zu beachten. Hinzu kommen die Straßeneigenschaften hinsichtlich Netzfunktion und Verkehrsbelastung.

5.3.1 Söllingen - Rittnertstraße

- **Bestand**

Plan 36.1 Die Bestandssituation entlang der Rittnertstraße im Ortskern von Söllingen ist in Plan 36.1 dokumentiert. Es handelt sich um eine Erschließungsstraße, die über eine signalisierte Einmündung an die Hauptstraße anschließt. Die Straße dient als Zufahrt zu vielen angrenzenden Nutzungen. Hierzu zählen mehrere Gebäude der Gemeindeverwaltung, die Grundschule Söllingen, ein Schwimmbad, die Räuchle-Halle (Festhalle), ein Kindergarten, eine Kirche und ein Blumengeschäft. Aufgrund der Grundschule, des Kindergartens und des Schwimmbades ist mit einem erhöhten Aufkommen von Kindern im Straßenraum zu rechnen. Das Konflikt- und Unfallpotenzial ist dadurch erhöht und der Verkehrssicherheit sollte eine besondere Beachtung zukommen. Private Wohnhäuser sind in dem untersuchten Abschnitt der Rittnertstraße kaum vorhanden, weshalb kein Parkdruck durch Anwohner verursacht wird.

Die Analyse des Straßenraums unter Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und Bereichen mit Parkverbot ergibt eine Anzahl von 13 Kfz-Abstellmöglichkeiten im Straßenraum. Davon befinden sich 3 Stellplätze im Seitenraum mit Pflasterung vor dem Blumengeschäft. Für Besucher des Rathauses steht ein Parkplatz mit 15 Stellplätzen zur Verfügung, auf dem montags bis freitags von 7:00-18:00 Uhr maximal 2 Stunden geparkt werden darf. Im Bereich des Kindergartens und des Hallenbades sind 5 markierte Stellplätze und 2 Behindertenstellplätze vorhanden. Vor der Räuchle-Halle gibt es einen Parkplatz ohne Markierungen, auf dem ca. 35 Pkw abgestellt werden können. Die Nutzung aller genannten Parkplätze ist kostenfrei. Der Tagesverlauf der Auslastung dieser Parkplätze am Erhebungstag, einschließlich einer Unterscheidung nach Anwohnern und Fremdparkern, ist den Diagrammen in Abbildung 16 zu entnehmen.

Abb. 16: Söllingen Rittnertstr. - Auslastung Parkplätze am 12./13.04.18

Es ist zu erkennen, dass tagsüber bei allen Parkplätzen überwiegend gebietsfremde Kfz abgestellt werden. Die Parkplätze am Rathaus und am Kindergarten sind nahezu vollständig ausgelastet, während der Parkplatz an der Räuchle-Halle vormittags nur zu ca. 70% belegt ist. Die starke Abnahme der Auslastung des Rathaus-Parkplatzes am Nachmittag ist durch die Öffnungszeiten des Bürgerbüros zu erklären. Die Erhebung wurde an einem Freitag durchgeführt, an dem das Bürgerbüro regulär nur vormittags geöffnet hat. Da die Auslastung des Parkplatzes an der Räuchle-Halle einen ähnlichen Verlauf aufweist, ist zu vermuten, dass hier Angestellte der Verwaltung geparkt haben.

- **Entwicklungsmöglichkeiten**

Plan 36.2 Um dem Aspekt der Verkehrssicherheit gerecht zu werden, ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf der Rittnertstraße bis zur Parkplatzzufahrt

der Räuchle-Halle zu empfehlen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer für schwache Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder, erhöht. Damit einher geht die Regelung, dass nur auf markierten Flächen geparkt werden darf, weswegen im Bereich des Kindergartens 5 Stellplätze am Fahrbahnrand aufgrund der geringen Fahrbahnbreite entfallen. Um dies zu kompensieren besteht, die Möglichkeit gegenüber der Grundschule 6 markierte Stellplätze einzurichten. Hier gilt es abzuwägen, ob der Konflikt von ein- und ausfahrenden Kfz in direkter Nähe zum Schulhof akzeptiert werden kann, oder ob die Stellplätze für lang stehende Fahrzeuge, z.B. der Verwaltungsangestellten zur Verfügung gestellt werden.

Damit der ungeordnete Parkplatz vor der Räuchle-Halle besser ausgenutzt werden kann, können auf der Fläche Markierungen angebracht werden. Um die Fläche optimal zu nutzen und die maximale Anzahl an Stellplätzen zu erreichen, sind eventuell kleine bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise eine zweite Zufahrt erforderlich.

5.3.2 Söllingen - Königsbacher Straße und Kapellenstraße

- **Bestand**

Plan 37.1 Für das Gebiet entlang der Königsbacher Straße und der Kapellenstraße östlich der Bahngleise in Söllingen ist die Bestandssituation in Plan 37.1 dargestellt. Die Straßen dienen als Erschließungsstraßen für die angrenzenden Grundstücke mit Wohnbebauung und das Sportgelände am Ende. Gemäß den von der Gemeinde Pfinztal zur Verfügung gestellten statistischen Daten gibt es in diesem Gebiet 220 Anwohner und 157 gemeldete Kfz. Daraus abgeleitet ergibt sich eine Quote von 1,5 Kfz/WE. Im Vergleich zu den anderen untersuchten Quartieren in Söllingen (siehe Tab. 4) ist dieser Wert relativ gering. Hinzu kommt, dass es sich um eine lockere Einzelhausbebauung handelt, bei der größtenteils private Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden sind. Insgesamt ist also kein hoher Parkdruck durch Anwohner zu verzeichnen, jedoch gibt es trotzdem die Problematik der Falschparker auf dem Gehweg. Da außerdem eine Fahrbahnbreite von nur ca. 5-5,5 m vorliegt und die meisten Garagenzufahrten direkt am Fahrbahnrand liegen, ist in diesen Fällen auch das Parken auf der gegenüberliegenden Seite nicht möglich. Die Detailanalyse hat eine Anzahl von 27 regelkonformen Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand ergeben, welche im Plan dargestellt sind.

Die Königsbache r Straße mündet im Westen in die Bahnhofstraße an der direkter Anschluss zur S-Bahn-Haltestelle besteht. In diesem Gebiet sind daher vermehrt abgestellte Kfz von P&R-Nutzern zu erwarten. Die Kapellenstraße bietet ebenfalls

Anschluss an eine S-Bahn-Haltestelle und das Gelände zweier Sportvereine (Fußball und Tennis). In näherer Umgebung der Haltestelle sind bis zu 30 Stellplätze für eine P&R-Nutzung verfügbar. Der Tagesverlauf der Auslastung dieser Stellplätze ist als Diagramm in Abbildung 17 dargestellt. Der Fluktuationserhebung ist zu entnehmen, dass die vorhandenen Stellplätze zu 50-70% belegt sind. Die Auslastung wird tagsüber zu etwa gleichen Teilen durch Anwohner und Fremdparker verursacht.

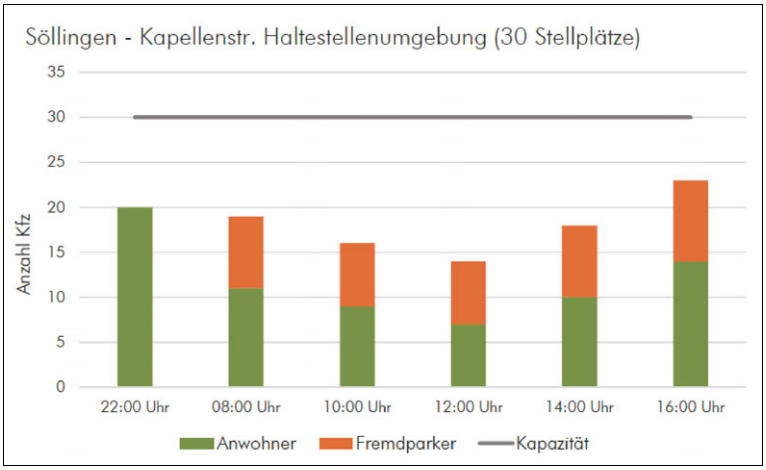


Abb. 17: Söllingen Kapellenstr. - Auslastung Stellplätze in Haltestellenumgebung am 12./13.04.18

- **Entwicklungsmöglichkeiten**

Plan 37.2 Mit dem Ziel, ein zusätzliches Angebot für P&R-Nutzer zu schaffen und damit auch für weniger Fremdparker auf der Fahrbahn in der Königsbacher Straße und Kapellenstraße zu sorgen, wird die Anlage eines zusätzlichen Stellplatzes in Haltestellennähe zwischen Königsbacher Straße und Bahnanlage vorgeschlagen. Etwa die Hälfte der derzeitig dort vorliegenden Grünfläche könnte befestigt werden und eine Abstellfläche für 8 Kfz bieten.

Die Situation für Anwohner mit Garagen direkt an der Kapellenstraße könnte verbessert werden, wenn die Anordnung eines abschnittsweisen Parkverbots gegenüber den Einfahrten die Anfahrbarkeit der Grundstücke erleichert.

5.3.3 Kleinsteinbach - Bockstalstraße

- **Bestand**

Plan 38.1 Die Bestandssituation entlang der Bockstalstraße in Kleinsteinbach ist in Plan 38.1 dokumentiert. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße, die als Landesstraße eine Verbindungsfunktion von Pfinztal in Richtung Karlsbad erfüllt. Zusätz-

lich dient die Bockstalstraße zur Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung. Im Ortskern von Kleinsteinbach mündet die Straße in einen Kreisverkehr, der an die B 10 anschließt. In diesem Bereich sind außerdem eine Apotheke und eine Bank vorhanden, sowie die Zufahrt zum Grundstück der Freiwilligen Feuerwehr Kleinsteinbach (mit ausgeschildertem Park- und Halteverbot). In diesem Teilgebiet von Kleinsteinbach sind laut Gemeinde 310 Anwohner ansässig und 230 Kfz gemeldet, woraus sich eine Quote von 1,6 Kfz/WE ergibt. Es handelt sich um einen hohen, aber nicht außergewöhnlich erhöhten Wert. Problematisch ist entlang der Bockstalstraße nicht nur das regelwidrige Gehwegparken sondern auch das ungeordnete Parken in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen. Dies kann teilweise zu schwierigen Ausweichmanövern führen.

Ebenfalls im Plan dargestellt ist der vordere Bereich der Ochsenstraße, die in die Bockstalstraße mündet und nur von Anliegern befahren werden darf. An der Ochsenstraße ist ein Parkplatz mit 9 Stellplätzen vorhanden, dessen Auslastung im Tagesverlauf in Abbildung 18 dargestellt ist. Der Parkplatz dient v.a. als Abstellmöglichkeit für Anwohner und ist daher nachts mit 7 Fahrzeugen belegt während es tagsüber nur durchschnittlich ca. 3 Fahrzeuge sind.

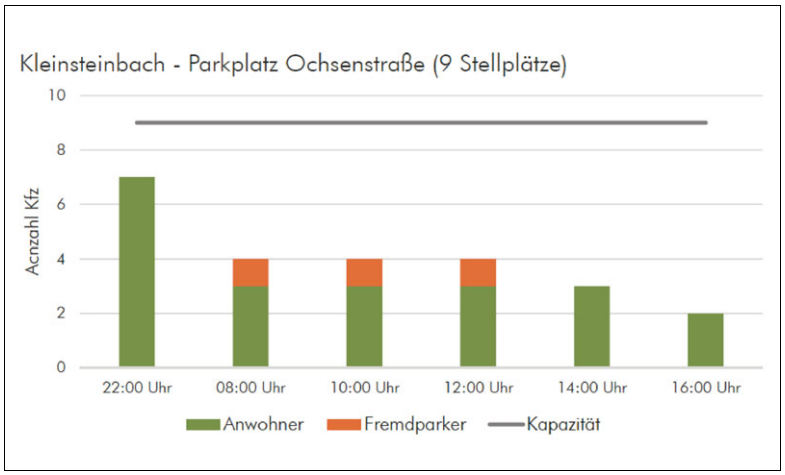


Abb. 18: Kleinsteinbach Ochsenstr. - Auslastung Parkplatz am 12./13.04.18

- **Entwicklungsmöglichkeiten**

Plan 38.2 Auf der Bockstalstraße wird die Markierung von Stellplätzen am Fahrbahnrand empfohlen. Aufgrund der höheren Netzfunktion und einer Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/Tag (Zählung 2018) ist hier dem fließenden Verkehr bei der Auslegung der Stellplätze besondere Beachtung zu schenken. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 6,5 m ist neben regelkonform längsparkenden Kfz am Fahrbahnrand (vorzusehende Breite 2,0 m) kein Gegenverkehr möglich. Daher müssen ausreichende Straßenabschnitte ohne Parken am Rand vorgesehen werden und

zwischen den Stellplätzen Ausweichstellen eingeplant werden, die problemlos vom Schwerverkehr nutzbar sind. Gemäß StVZO §32 beträgt die maximal zugelassene Länge für Einzelfahrzeuge 12 m, für Sattelkraftfahrzeuge 16,5 m und für Lastzüge (Lkw mit Anhänger) und Gelenkbusse 18,75 m. Unter Berücksichtigung der Schleppkurve für den Fahrweg ist für Ausweichstellen zwischen Stellplätzen am Fahrbahnrand mindestens die doppelte Fahrzeuglänge anzusetzen (Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs, EAR 2005). Eine Vorschlag für die Markierung von Stellplätzen unter den genannten Bedingungen ist in Plan 38.2 dargestellt. In diesem Fall reduziert sich die Anzahl der Abstellmöglichkeiten von ca. 47 auf 32, aber die Verkehrssicherheit wird erhöht und der Verkehrsfluss verbessert. Im Bereich der Metzgerei und der Apotheke wäre ergänzend eine Einschränkung der Parkdauer, z.B. auf eine Stunde, für die Nutzung durch Kunden zu empfehlen.

5.3.4 Kleinsteinbach - Schauinslandstraße und Durlacher Weg

- **Bestand**

Plan 39.1 Für den Straßenzug des Durlacher Wegs, der Schwarzwald-, Feldberg- und Schauinslandstraße im Nordwesten von Kleinsteinbach ist die Bestandssituation in Plan 39.1 und teilweise in Plan 38.1 (Schauinslandstr.) dargestellt. Die Straßen dienen als Sammelstraße für das umliegende Wohngebiet und als Erschließungsstraße für die angrenzenden Grundstücke mit Wohnbebauung. Es handelt sich dabei um eine lockere Einzelhausbebauung bei der von ausreichend Stellplätzen auf privaten Grundstücken auszugehen ist. Am Knotenpunkt Schauinslandstraße / Bockstalstraße wurden im Rahmen der Radverkehrskonzeption 2018 die Knotenströme für 24h ermittelt. Auf der Schauinslandstraße wurden 65 Kfz in der Spitzenstunde und 883 Kfz am Tag bei einem Schwerverkehrs-Anteil von 1,8% gezählt.

Bei der vorliegenden Fahrbahnbreite von 5,3 bis 6 m können Fahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt werden ohne Benutzung des Gehwegs und stellenweise mit Verwendung des Schrammbords. Die Analyse des Straßenraums ergibt eine Anzahl von 63 solcher Abstellmöglichkeiten und 4 ausgewiesene Stellplätze auf einem kleinen Parkplatz. Zum Erhebungszeitpunkt wurden 10 Falschparker auf dem Gehweg beobachtet. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Bereich um die Arztpraxis im Durlacher Weg, deren 7 Kundenstellplätze oft nicht ausreichend sind für den erzeugten Besucherverkehr.

- **Entwicklungsmöglichkeiten**

Plan 39.2 Als Beispiel für einen Straßenraum in Wohngebieten, wird exemplarisch im Lageplan für den Durlacher Weg aufgezeigt, wie Stellplätze zur besseren Orientierung markiert werden können, wenn dies vor Ort zur Ordnung des Ruhenden Verkehrs beitragen kann. Im weiteren Verlauf der Feldbergstraße oder Schauinslandstraße wird eine weitergehende Regelung nicht empfohlen.

Ab der Söllinger Straße bis ungefähr zur Höhe der Arztpraxis wird für die Durlacher Straße die Markierung von insgesamt 19 Stellplätzen in diesem Straßenabschnitt vorgeschlagen, je nach weiterer Nutzungsintensität ergänzt um eine Parkzeitbegrenzung von bis zu 2 Stunden. Damit der Zugang zu den Stellplätzen der Arztpraxis für Patienten problemlos ermöglicht werden kann, sollte der ihnen gegenüberliegende Fahrbahnrand mit einem Halteverbot versehen werden, da die Straße sonst zu schmal ist, um den Parkvorgang sicher ausführen zu können.

6. Zusammenfassung

In der Gemeinde Pfinztal führt der Mangel an Abstellflächen für Pkw im öffentlichen Straßenraum in verschiedenen Bereichen der Ortslage zu erheblichen Konflikten, die im Rahmen der Parkraumkonzeption zu erfassen und zu quantifizieren sind, um daraus geeignete Maßnahmen zur Minderung der Parkplatzprobleme abzuleiten.

Derzeit ist erkennbar, dass es in vielen untersuchten Bereichen wenig bis keine Parkraumkapazitäten gibt. Dies führt dazu, dass falsch abgestellte Fahrzeuge Engstellen und Probleme hervorrufen, die aus Sicherheitsaspekten z.B. bei Einsatzfahrten oder aus Sicht der Fußgänger durch Belegung des Gehwegs nicht mehr zu akzeptieren sind. Es werden Pkw an Stellen abgestellt, die zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs führen, zu Behinderung der Fußgänger aber auch zu Behinderung des Zu- und Abfahrtsverkehrs von Grundstücken.

Die betreffenden Straßen sind in der Ortslage meist sehr eng, weisen stellenweise keine Gehwege auf und sind in der Sicht eingeschränkt. Zusätzlich wird beobachtet, dass auch in Anliegerstraßen Fremdfahrzeugen abgestellt werden.

Ziel der Untersuchung ist eine qualifizierte Bestandserfassung des Parkraums und der Parkraumnutzung, d.h. der Parkintensität, der Parkdauer und der zu beobachtenden Falschparker, um daraus ein Konzept zur Lösung der Konfliktstellen abzuleiten. In die Bewertung fließen städtebauliche Kennwerte aus Dichte und Nutzungsmix ein, um die örtlichen Besonderheiten beachten zu können.

Das gemeindeübergreifende Konzept stellt generelle Lösungsmöglichkeiten auf, z.B. mit Anwohnerparkregelungen oder Parkzeitbegrenzungen in Verbindung mit der Ausweisung von Parkständen, die zu keiner Behinderung des Verkehrsflusses führen. Diese Lösungen werden für beispielhafte Quartiere ausgearbeitet und erläutern die Konzepte, ohne die endgültige Entscheidungen vorwegzunehmen, die nur in Abstimmung mit den Anliegern umsetzbar sind.

Auf Basis der Erhebungsergebnisse wird eine Gesamtbilanz der Stellplätze quartiersbezogen erstellt, so dass im Konzept aufgezeigt werden kann, welche Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Stellplätze ergriffen werden müssen. Insofern wird die Gesamtbilanz aufgestellt, die den Bedarf an Stellplätzen ausweist und die möglichen Standorte für das zu schaffende Potenzial benennt.

In der Zusammenfassung werden die ermittelten Eckdaten in Bezug auf die untersuchten Teilgebiete in den Ortsteilen dokumentiert. Als Kenngrößen für die Ermittlung der Stellplätze für die Anwohner werden die gemeldeten Kfz herangezogen. Ein Kennwert beziffert die gemeldeten Kfz je Wohneinheit und ein Kennwert die gemeldeten Kfz je Stellplatz im öffentlichen Raum.

	Statistische Kennzahlen			**Abgeleitete Kenngrößen**		
	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE	Kfz je Stellplatz
Berghausen	1.321	629	990	749	1,57	1,7
Söllingen	1.659	790	1.230	741	1,56	3,5
Kleinsteinbach	767	366	573	747	1,57	3,8
Wöschbach	851	405	635	746	1,57	3,6

Tab. 8: Strukturdaten der gesamten Teilgebiete in den Ortsteilen

Der Durchschnitt der Kfz je Wohneinheit beträgt in den Untersuchungsgebieten aller 4 Gemeindeteilzentren zusammengefasst einen Wert von 1,57 und die Anzahl Kfz je 1.000 Einwohner liegt bei ca. 750; sie liegen deutlich höher als im Mittelwert der Gesamtgemeinde. Zum Vergleich sind nachfolgend die Werte der gesamten Gemeinde Pfinztal und des Landkreises Karlsruhe für das Jahr 2017 aufgelistet:

- Gemeinde Pfinztal: 653 Kfz/1.000 EW und 1,39 Kfz/WE,
- Landkreis Karlsruhe: 728 Kfz/1.000 EW und 1,58 Kfz/WE.

Bei einem Wert von 1,8 Kfz/WE oder höher liegt ein sehr hoher Kfz-Besitz der Anwohner vor, wo ein besonderes Augenmerk bei der Planung erforderlich ist. Es handelt sich in Berghausen um die Gebiete 8 (An der Bahn) und 9 (Sommerstr. / Karlstr.), in Söllingen um die Gebiete 1 (Zentrum West) und 8 (Hauptstr. Ost), in

Kleinsteinbach um das Gebiet 1 (Pforzheimer Str./ Söllinger Str.) und in Wöschbach um das Gebiet 3 (Wöschbach Nord).

Die maßgeblichste Auswertung zeigt sich jedoch im Vergleich von gemeldeten Fahrzeugen und den im Straßenraum zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätze. Aus dem Verhältnis werden die Bereiche herausgearbeitet, die viele private Pkw und wenig öffentliche Stellplätze aufweisen. Dies sind summarisch die untersuchten Gesamtgebiete in Söllingen, Kleinsteinbach und Wöschbach, und in Berghausen die Gebiete B3 (nördlich Karlsruher Straße) mit dem Wert 12,3 und B 4 (Bereich Oberlinstraße) mit dem Wert 4,1.

Wie anhand der Konfliktanalyse dargelegt, ist die Stellplatzsituation in Söllingen fast im gesamten Untersuchungsgebiet sehr angespannt. Insbesondere in Gebiet S3 (Pfinzstraße Ost/7,9), S4 (Jahnstraße/ Pfinzstraße West/ Blumenstraße/5,9) und S5 (Hauptstraße West/5,7) ist sowohl anhand der Erhebungsergebnisse als auch anhand der ausgewerteten Strukturdaten ein großer Stellplatzbedarf zu identifizieren. Vergleichbar hohe Werte werden nur noch in den Gebieten K3 (Ochsenstraße) mit 5,6 und K4 (Bockstalstraße) mit 5,0 erreicht, während der höchste Wert in Wöschbach nur bei 4,3 im Gebiet W2 (südliche Wesostraße) liegt.

Möglichkeiten zur Ordnung des Ruhenden Verkehrs oder zur Minderung der beobachteten Stellplatzprobleme werden in den Ortsteilen wie folgt geprüft:

- Prüfung auf Verlagerung in benachbarte Gebiete.
- Ausweisung neuer Flächen für Stellplätze.
- Verstärkte Kontrolle in Bezug auf Falschparker.
- Markierungen von Stellplätzen um Ordnung herzustellen.
- Regelung von Halte- oder Parkverbotszonen.
- Zeitliche Begrenzung der Stellplatznutzung.
- Einführung von Sonderparkberechtigungen für Anwohner.

Empfohlen werden mit Blick auf die Akzeptanz der Nutzer, der Kosten und der Zielvorstellung, dass die privaten Pkw auch auf dem privaten Grundstück abgestellt werden folgende wesentlichen Maßnahmen.

<u>Berghausen:</u>

In Berghausen wird eine Kombination aus Parkzeitbegrenzung und Anwohnerparkregelung zur Verbesserung der Fluktuation auf den öffentlichen Stellplätzen empfohlen. Aufgrund der Nutzungsansprüche der Anwohner wird für die Gebiete

2, 3, 4 sowie 9 und 11 die Einführung einer Anwohnerparkregelung angeregt, die im Detail daraufhin zu entwickeln ist, wie viele Parkausweise ein Haushalt erhält.

Im zentralen Gebiet 5 ist eine Begrenzung der Parkdauer empfohlen, um dem hohen Anteil an länger parkenden Fremdparkern entgegenzuwirken und ausreichend Stellplätze für die angrenzenden Nutzungen sicherzustellen. Für die südlicher gelegene Brückstraße wird eine Begrenzung auf 2 Stunden und in der Straße “Am Bahnhofsplatz” auf 4 Stunden vorgeschlagen. Im Gebiet 5 besteht außerdem die Möglichkeit, entlang der Brückstraße, deren Bordstein ohnehin durchgehend abgesenkt ist, das Gehwegparken mit entsprechender Beschilderung auszuweisen.

Als weiteres Problem wurde eine Vielzahl an Falschparkern auf den Gehwegen in den Gebieten 6, 9 und 11 identifiziert. Um dies zu verhindern, sollten entlang der Weiher-, Sommer- und Karlstraße sowie an der Schloßgartenstraße Markierungen für das einseitige geordnete Parken am Straßenrand angebracht werden. Im Gebiet 9 liegt außerdem eine sehr hohe Kennzahl von 2,1 gemeldeten Kfz je Wohneinheit vor. Der so erzeugte Parkdruck kann nicht nur von öffentlicher Seite eingedämmt werden, sondern es müssen auch private Stellplätze geschaffen werden.

<u>Söllingen:</u>

Grundsätzlich handelt es sich bei Söllingen um den Ortsteil mit den größten Schwierigkeiten für den Ruhenden Verkehr und somit auch dem größten Handlungsbedarf beim Parkraummanagement.

Entlang der Hauptstraße werden häufig Kfz auf dem Gehweg abgestellt. Die Gehwegbreite ist hierfür lediglich im südlichen Bereich zwischen Lessingstraße und Waldstraße ausreichend. Dort wäre die Ausweisung des einseitigen Gehwegparkens mittels Beschilderung und Bordsteinabsenkung als Maßnahme geeignet.

Für die so entstehenden Stellplätze sollte die Einschränkung der Parkdauer für Besucher auf 4 Stunden in Kombination mit einer Sonderparkberechtigung für Anwohner eingeführt werden. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße bis zur Straße “Im Bachwinkel” können auf der Fahrbahn einseitig Stellplätze markiert werden um das bisherige Falschparken zu verhindern. Hier sollte eine Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden vorgesehen werden, da im Ortszentrum eine hohe Fluktuation der parkenden Kfz zu erwarten ist.

Für den Großteil der verbleibenden Strecke der Hauptstraße in Söllingen kann die Einrichtung eines Parkverbots in Betracht gezogen werden. Die vorhandenen 10 Kurzzeitparkplätze auf dem Gehweg können beibehalten werden.

In den Gebieten 3, 4 und 5 herrscht ein hoher Stellplatzbedarf der Anwohner und gleichzeitig sind in der Erhebung viele Fremdparker identifiziert worden. Daher ist in diesen Bereichen eine Anwohnerparkregelung sinnvoll, die mit einer Parkdauerbegrenzung für Besucher kombiniert wird. Für das Gebiet 4 und 5 wird eine Beschränkung auf 4 Stunden und für das Gebiet 3 auf 2 Stunden empfohlen. Die gleiche Maßnahme wird für das Gebiet 7 empfohlen um die von der Hauptstraße ausweichenden Fremdparker in Grenzen zu halten.

Es wird weiterhin die Ausweisung bzw. der Neubau von Flächen für den Ruhenden Verkehr als erforderlich angesehen. Ein Vorschlag, bei dem auf begrenzter Fläche eine möglichst hohe Anzahl Stellplätze untergebracht wird, ist der Neubau eines Parkhauses im Ortszentrum. Die genaue Lage wäre u.a. abhängig von der angestrebten Größe, den vorliegenden Grundstücksverhältnissen und dem Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild zu definieren. Außerdem wird empfohlen, den Parkplatz vor der Räuchle-Halle besser anzulegen.

Für eine bessere Sicherheit der Fußgänger zwischen Rathaus und Grundschule wird empfohlen, die Stellplätze auf der Straße entfallen zu lassen und als Ersatz dafür 6 Stellplätze im Bereich der Schule anzulegen.

Kleinsteinbach:

In Kleinsteinbach ist vorwiegend die Markierung von Stellplätzen empfohlen, um dem wilden Parken und ungeordneten Begegnungssituation in der Bockstalstraße entgegen zu wirken.

Beim einseitigen Parken in der Pforzheimer Straße sollte zusätzlich eine Regelung für Anwohnerparken und eine Parkdauerbegrenzung für Besucher auf 4 Stunden angeordnet werden. Auch die nahegelegene Ochsenstraße sollte nur für Anwohner zum Parken nutzbar sein, um möglichem Parksuchverkehr vorzubeugen.

Wöschbach:

Aufgrund der vielen Gehwegparker auf der Wesostraße wird hier die einseitige Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn empfohlen. Dabei ist zu beachten, dass ausreichend Ausweichstellen für den Begegnungsfall Pkw-Bus eingeplant werden, um den ÖV-Betrieb nicht zu behindern.

Insbesondere im südlichen Teil der Wesostraße herrscht derzeit eine unübersichtliche Situation, da beidseitig auf dem Gehweg geparkt wird. Die Anzahl von dann regelkonformer einseitiger Stellplätze zwischen Steinstraße und Winterstraße ist deutlich geringer als die Anzahl der bisher beidseitig regelwidrig abgestellten Kfz. Es erscheint deshalb notwendig, in diesem Gebiet eine zusätzliche

Fläche mit Stellplätzen einzurichten. Die Auswahl eines entsprechenden Grundstücks ist abhängig von den Grundstücksverhältnissen vor Ort.

Zusammenfassend verfolgen die hier aufgezeigten Maßnahmen das Ziel, die öffentlich zur Verfügung stehenden Stellplätze am Straßenrand flexibel nutzbar zu halten und Dauerparken weitgehend auf die berechtigten Anwohner zu begrezen, die keinen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück nachweisen können. Mit der Ordnung im Ruhenden Verkehr sollen die Gehwegparker vermieden werden, damit die Gehwege den Fußgängern zur Verfügung stehen und die Sicht auf die Fußgänger verbessert ist.

Das vorgelegte Konzept stellt die Grundlage für die einzelnen noch zu treffenden Entscheidungen in den Untersuchungsgebieten dar und ist Basis für weitere verkehrsrechtliche Anordnungen.

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: BV/783/2021

Tagesordnungspunkt			
Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung / mit OR gesamt - Kenntnisnahme, Beratung und Beschlussfassung			
Fachbereich:	Fachbereich 4 - Umwelt und Stadtentwicklung	Datum:	22.04.2021
Bearbeiter:	Schönhaar	AZ:	

Beratungsfolge	**Termin**	**Behandlung**
Gemeinderat	04.05.2021	öffentlich

Beschlussvorschlag:	**1. Der Gemeinderat nimmt den Zwischenbericht des Büros Buck+Heilig zur Kenntnis.** **2. Der Gemeinderat befürwortet die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzeptes („Masterplan Mobilität“). Er beauftragt die Verwaltung mit den Vorbereitungen für die Erstellung eines entsprechenden Konzeptes (insbesondere Generierung von Fördermitteln).** **3. Dem Gemeinderat ist bewusst, dass die Erstellung einer entsprechenden Konzeption sowie die Planung und Umsetzung von sich daraus ergebenden Maßnahmen nur in Verbindung mit der Bereitstellung von entsprechenden Haushaltsmitteln möglich ist und personelle Kapazitäten auf Verwaltungsebene bindet.**

Pflichtaufgabe ☒ **Freiwillige Aufgabe** ☒

Ziel der Verwaltung:

- Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzeptes („Masterplan Mobilität“)
- Vernetzung der Vielzahl an unterschiedlichen Akteuren und Ansätzen aus den Themenfelder Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Klimaschutz und –anpassung, Information und Öffentlichkeit sowie Ermöglichung einer effizienten und zielgerichteten Kooperation
- Formulierung von kommunalen Leitbildern
- Schaffung eines Leitfadens für Politik und Verwaltung (Entscheidungs- und Handlungsbasis)
- Reduzierung des MIV
- Förderung von nachhaltigen (umwelt- und sozialverträglichen) Mobilitätsformen

Finanziellen Auswirkungen der Maßnahme:

Produktgruppe/Name	51.10
Ordentlicher Ertrag (gesamt)	Fördertöpfe vorhanden / Fördermittel sind zu prüfen
Ordentlicher Aufwand (gesamt)	Derzeit nicht bezifferbar / Gesamtkosten ca. 30.000 € (mögliche Fördermittel nicht eingerechnet)

Personelle Auswirkungen:
Bindung Zeitanteil SG Stadtentwicklung

Sachverhalt:
Im Hinblick auf die Vielzahl der vorhandenen Ansätze und Daten im Bereich „Verkehr und Mobilität“ hat die Verwaltung das Büro Buck+Heilig mit einer **Grundlagenermittlung (Datensammlung, Aufzeigen von Erhebungsbedarf und ggfs. Nacherhebung > Phase 1)** beauftragt. Herr Buck / Herr Heilig werden den aktuellen Projektstand in der Sitzung am 04.05.2021 vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen. *Hinweis: Die dieser Vorlage beigefügte PowerPoint-Präsentation des Büros Buck+Heilig (Stand: Vorstellung Klimakommission Februar 2021) wird aktuell überarbeitet.*

Ziel dieser Grundlagenermittlung ist die Schaffung einer Basis für eine integrierte Verkehrsplanung bzw. ein kommunales Mobilitätskonzept **(„Masterplan Mobilität“ > Phase 2):**

„[…] Das zentrale strategische Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements ist ein kommunales Mobilitätskonzept. Wie ein Masterplan für das Thema Mobilität verbindet es die konkreten Lösungsansätze aus Infrastruktur, Baurecht, Planungsrecht, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Es gewährleistet auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen. Je klarer die Vorgabe, desto effizienter die Ausarbeitung.

Im Idealfall geht das Mobilitätskonzept über einen klassischen Fachplan hinaus. Es soll als politischer Beschluss nicht nur für Verwaltung und Aufgabenträger bindend sein, sondern auch Verkehrserzeuger und Mobilitätsdienstleister einbeziehen. Darum wird ein übergeordnetes Handlungskonzept auch "Masterplan Mobilität" genannt.

Es berücksichtigt vorhandene Fachpläne wie zum Beispiel Nahverkehrsplan oder Lärmaktionsplan und sollte folgende Themenfelder abdecken:

- *Analyse und Bewertung der aktuellen verkehrlichen Situation*
- *Leitbild und strategische Ziele für eine nachhaltige Mobilitätentwicklung*
- *Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes*
- *Verkehrssparende Strukturen durch Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung*
- *Entwicklung und Optimierung von Maßnahmen und Angeboten*
- *Partizipative Planung und aktive Vermarktung*

Ein kommunales Mobilitätskonzept zu erstellen ist keine einmalige Aktion. Wichtig ist, dass das kommunale Mobilitätskonzept in der Kommunalverwaltung als dauerhaft fortlaufender Prozess verstanden wird. Nur so bekommt es auch die richtige Umsetzungsrelevanz. […]“[1]

[1] Zukunftsnetz Mobilität NRW

Gründe, die aus Sicht der Verwaltung für die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzeptes bezogen auf Pfinztal sprechen sind insbesondere:

- Vielzahl der vorhandenen, sektoralen Ansätze
- Überfrachtung der kommunalen Infrastruktur (vgl. auch Parkraumkonzept)
- Bedeutung und Raum, die dem Thema „Verkehr und Mobilität“ im Pfinztaler Verwaltungsalltag zukommen (Anzahl der Anfragen, Beschwerden und „Petitionen“ aus der Bürgerschaft; Anzahl der laufenden Abstimmungen mit unterer Verkehrsbehörde und Polizeipräsidium; Anzahl der kleinteiligen Maßnahmen, die regelmäßig ohne Gesamtkonzept / ganzheitliche Betrachtung geplant und umgesetzt werden)
- Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
- Grundsatzbeschlüsse (GEK Pfinztal 2035 / Klimaoffensive / Klimaneutralität 2030 / Teilnahme am European Energy Award, hier: Themenfeld „nachhaltige Mobilität“)

Ziele der Verwaltung

- Zusammenführung der vorhandenen Ansätze und Formulierung von interdisziplinären Handlungsempfehlungen
- Strukturierte und konsequente Anpassung des kommunalen Handelns: direkte und indirekte Förderung des NMIV; Schaffung von attraktiven Alternativen zum MIV und dadurch mittel- / langfristig Reduzierung des MIV
- Ermöglichen eines nachhaltigen, vorausschauenden und transparenten Agierens der Verwaltung auf Grundlage eines für Politik und Verwaltung verbindlichen Leitfadens
- Kommunaler Beitrag zur Mobilitätswende
- Umsetzung der Grundsatzbeschlüsse / der kommunalen Zielsetzung
- Effizientere Haushaltsmittelplanung und –verwendung

Verfolgte Ziele aus Pfinztal 2035/Klimaoffensive

Gesamtbeurteilung: *Ein kommunales Mobilitätskonzept („Masterplan Mobilität“) steht den Zielen des GEK / der Klimaoffensive nicht (hemmend) entgegen.*				
Ziele: **Pfinztal…**	**Bewertung**			**Bemerkung**
	Fördernd	**Kein Beitrag**	**hemmend**	
…macht mobil				
…ist aktiv				
…schafft Raum				
…bildet und betreut				
…verbindet				
…bietet Service				
…versorgt sich				
…ist stolz auf Nachhaltigkeit				
Querschnittsziele				
Umwelt-schutz/Ökologie/Nachhaltigkeit/ Klimaoffensive				
Haushaltskonsolidierung/ Schuldenabbau/ alternative Finanzierungsmodelle				Gute Förderlandschaft
Kommunale Pflichtaufgaben/ Investive Infrastrukturprojekte				

Anlagen:
PowerPoint-Präsentation Büro Buck+Heilig, Stand Februar 2021

Ö 5

querplaner
Buck Heilig

Integrierte Verkehrsplanung in der Gemeinde Pfinztal

Grundlagenermittlung

Klimakommission

24.02.2021

Wer sind wir?

querplaner
Buck Heilig

Verkehrstechnik
Wissenschaft
gegründet 2017
Software
Simulation
Bauingenieure
Beratung
Verkehrsplanung
Bürgerbeteiligung
Daten

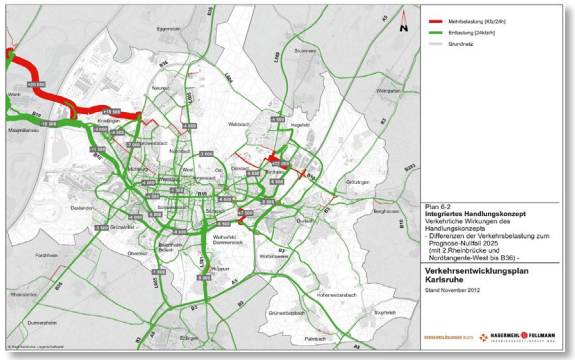
Ziele der Verkehrsplanung

querplaner
Buck Heilig

- Planung von Infrastruktur

  Langfristig
  Interdisziplinär
  Sensibel
  Nachhaltig

Quelle: karlsruhe.de



Quelle: karlsruhe.de

- Gute Daten und Fakten als Grundlage

- Nicht an den Bürger und deren Interessen vorbei
  - Transparent
  - Nachvollziehbar

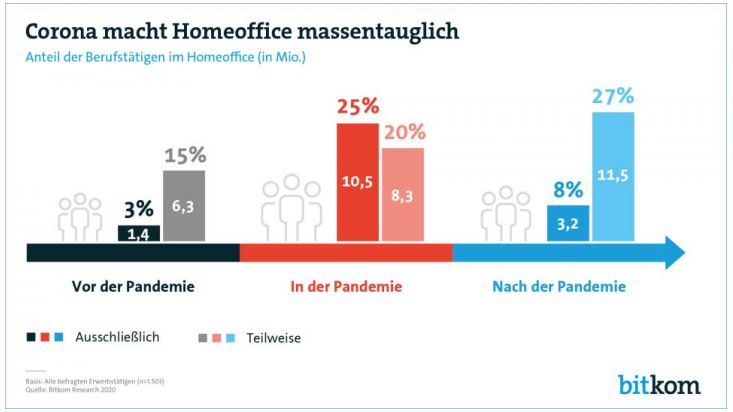
Quelle: zeit.de

Ziele dieses Projekts

querplaner
Buck Heilig

- Schaffung einer integrierten Grundlage für weitere Planungen
  - Daten
  - Meinungen
  - Interdisziplinär

- Ansatz: integrierte SWOT-Analyse



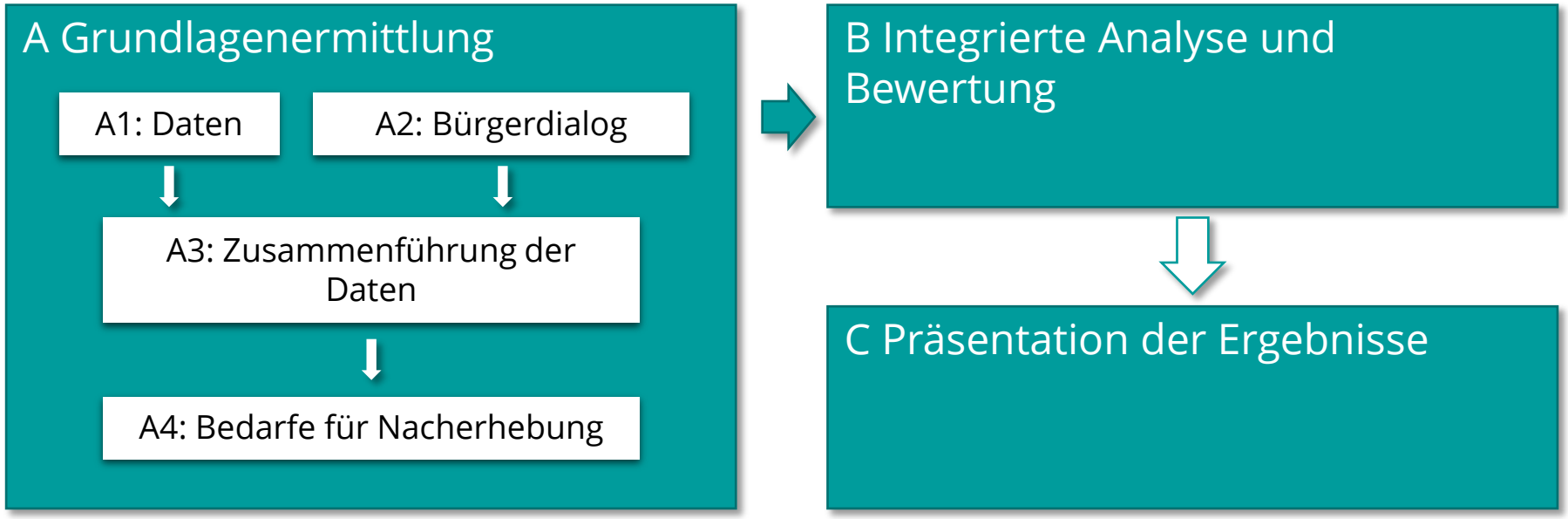
Quelle: Bitcom Research 2020

Quelle: www.swr.de

Quelle: www.avg.info

Projektablauf

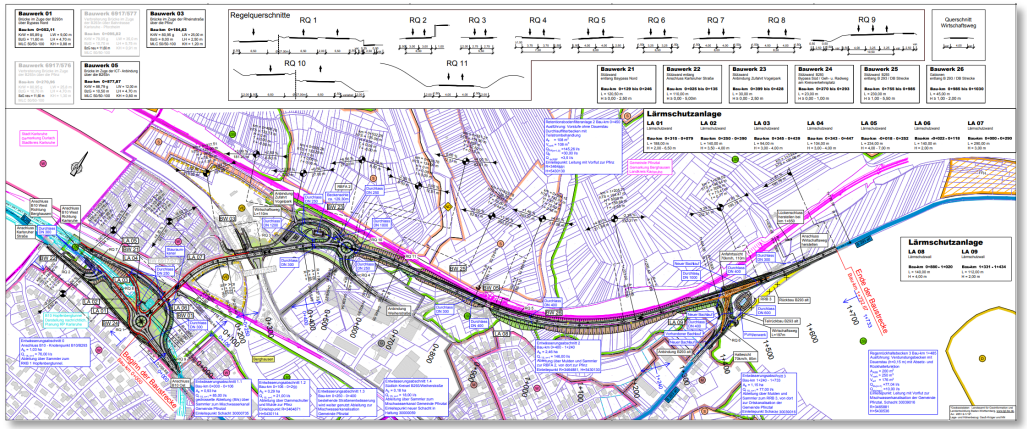
Workflow



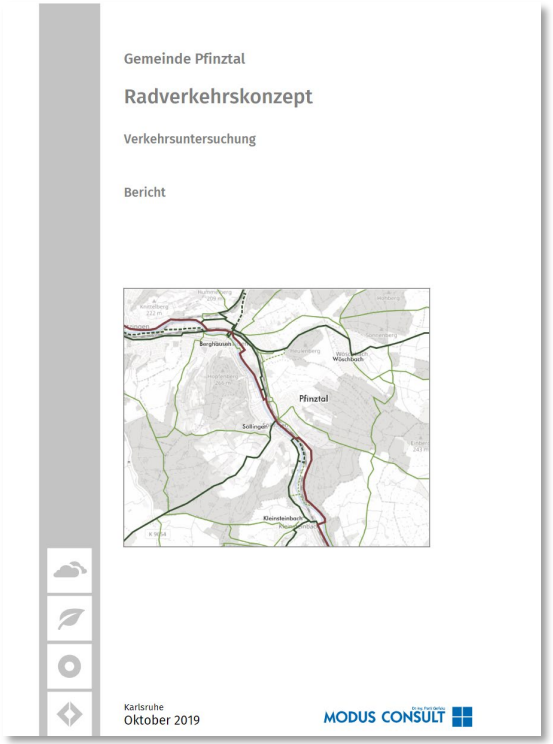
A1 Daten

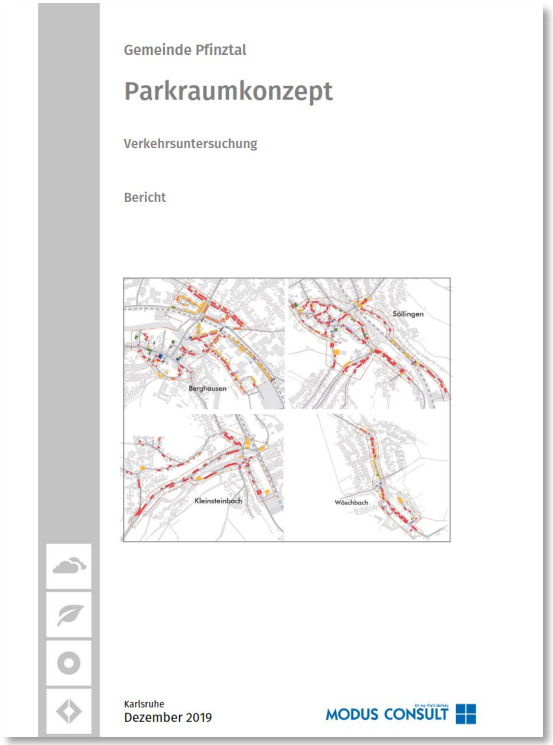
querplaner
Buck Heilig

- Interne Daten
  - Untersuchungen
  - Messdaten
  - Konzepte/Studien
  - Planungen
  - Stakeholder



Quelle: https://rp.baden-wuerttemberg.de/





A1 Daten

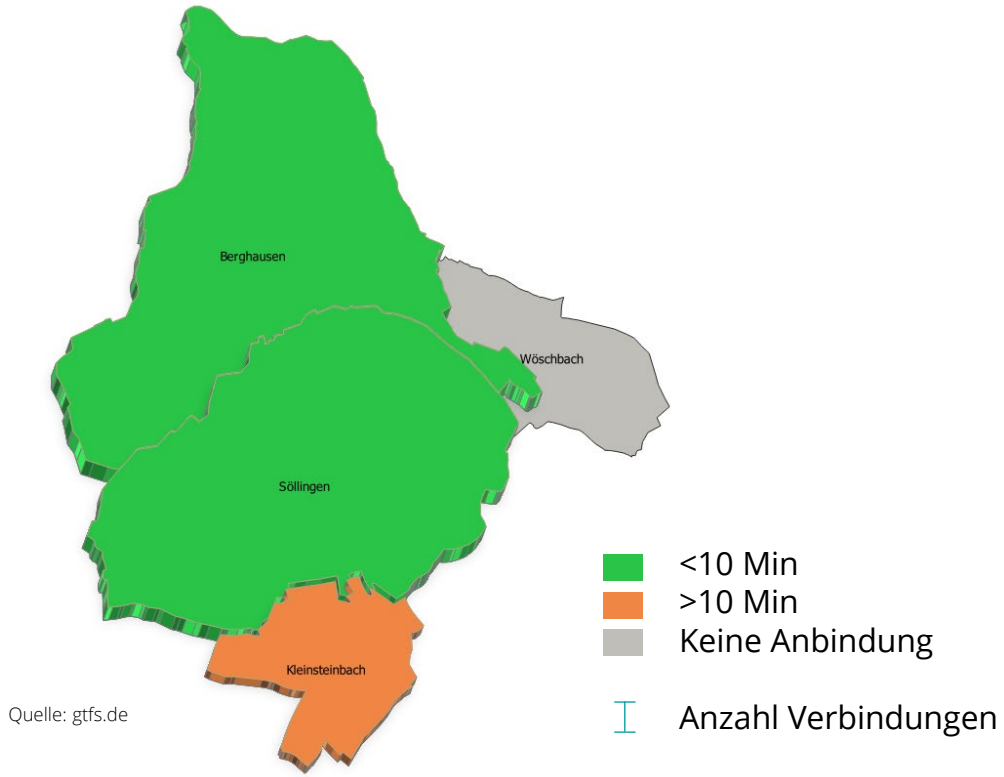
querplaner
Buck Heilig

- Externe Daten
  - ÖV-Kenngrößen
  - Befragungen
  - Verkehrsmodelle
  - Verkehrszählungen
  - Flächennutzung

A1 Daten

- Externe Daten
  - **ÖV-Kenngrößen**
  - Befragungen
  - Verkehrsmodelle
  - Verkehrszählungen
  - Flächennutzung

- S-Bahn: Durchschnittliche Taktdichte über Anzahl Verbindungen



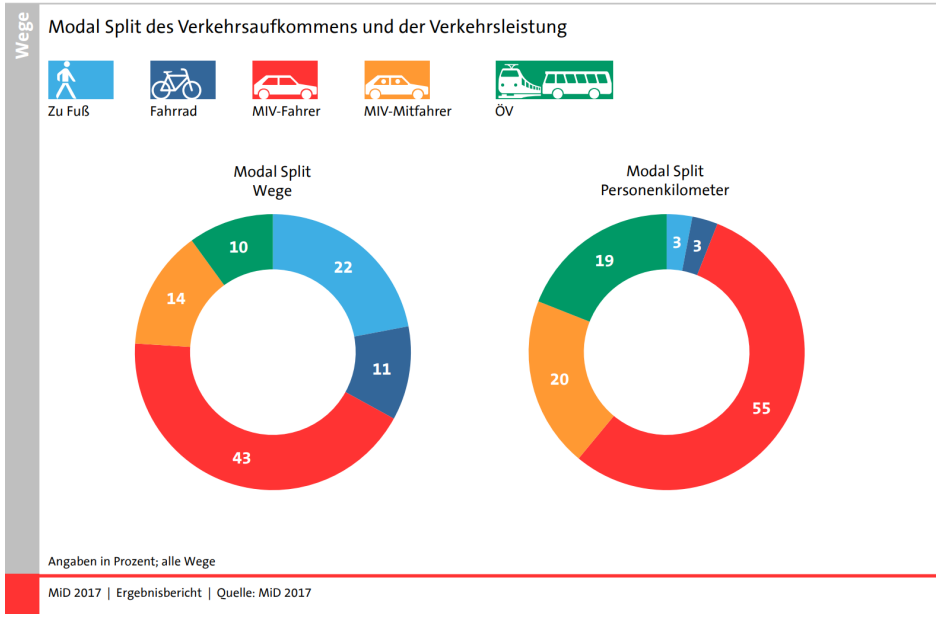
Quelle: gtfs.de

A1 Daten

querplaner
Buck Heilig

- Externe Daten
  - ÖV-Kenngrößen
  - **Befragungen**
  - Verkehrsmodelle
  - Verkehrszählungen
  - Flächennutzung

- SrV 2018
- MiD 2017



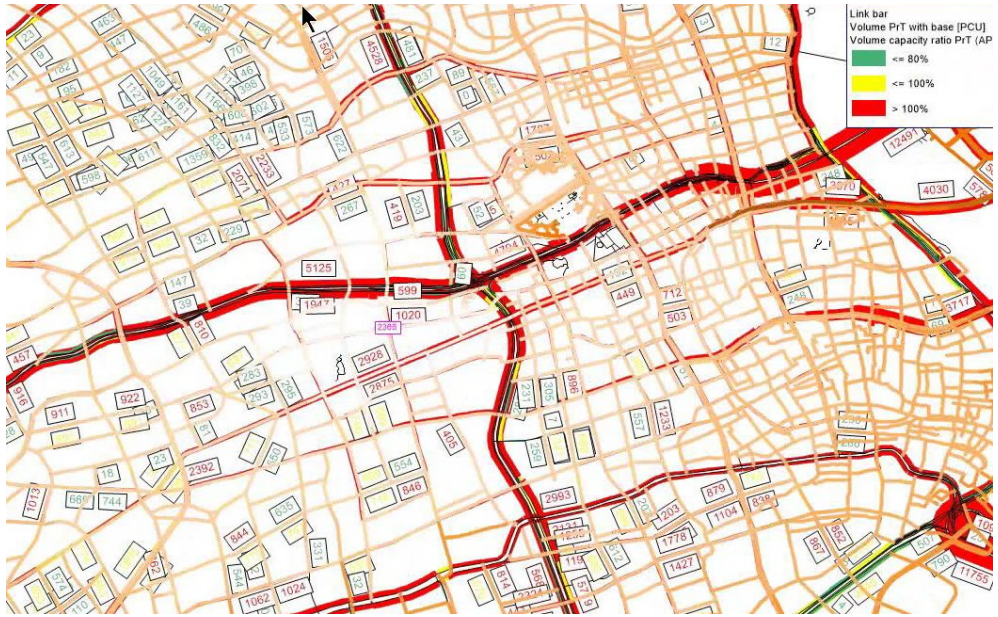
Quelle: MiD 2017

A1 Daten

querplaner
Buck Heilig

- Externe Daten
  - ÖV-Kenngrößen
  - Befragungen
  - **Verkehrsmodelle**
  - Verkehrszählungen
  - Flächennutzung

- VISUM-Modell Stadt Karlsruhe
- Mikroskopisches Nachfragemodell aus regiomove



Quelle: teahub.io

A2 Bürgerdialog

querplaner
Buck Heilig

- Eindrücke/Meinungen der Bürger
- Identifikation von Interessenskonflikten
- Vorstellungen/Wünsche zur künftigen Ausrichtung der Verkehrsplanung
- Einstellungen und Präferenzen der Bürger (qualitativ)
  - Mobilitätsverhalten
  - Umweltaspekte
  - …

A3 Zusammenführung der Daten

querplaner
Buck Heilig

- Passen die Eindrücke/Meinungen zu den objektiven Daten?
- Wo können die subjektiven Eindrücke die objektiven Daten ergänzen und bewerten?

A4 Bedarfe für Nacherhebung

querplaner
Buck Heilig

- Wofür ist die Erhebung zusätzlicher Daten hilfreich?
  - Abschätzung einzelner Aspekte der Gesamtsituation
  - Überprüfung von Eindrücken/Meinungen
- Welche Erhebungsmethoden sind sinnvoll?
  - Querschnittszählungen
  - Reisezeitmessungen
  - Befragungen (quantitativ)
  - ...
- In welchem Umfang sind diese nötig?

B Integrierte Analyse und Bewertung