



Landkreis
Heidenheim

Radverkehrskonzept Landkreis Heidenheim



Fahrrad für alle



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



BÜRGERWORKSHOP ZUM RADVERKEHRSKONZEPT 15. Juli 2024 | ab 17:00 UHR

LANDKREIS HEIDENHEIM



1. Begrüßung
2. Einführung in das Projekt
3. Beispiele aus den Kommunen
4. Workshopphase
 - Aufbau des Radverkehrsnetzes
 - Lücken im Radverkehrsnetzes
 - Konflikte und Gefahren
5. Ergebnisse der Diskussion aus dem Workshop
6. Ausblick

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt





Foto VAKF 2022

Ost-Lösch-Str

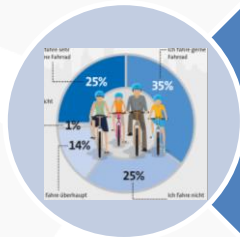
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt

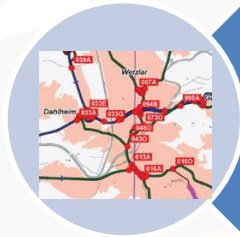
2. Einführung in das Projekt



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Bestand + Analyse



**Befahrung und Ableitung
klassifiziertes Netz**



**Maßnahmen / Kosten
und Priorisierung**

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt

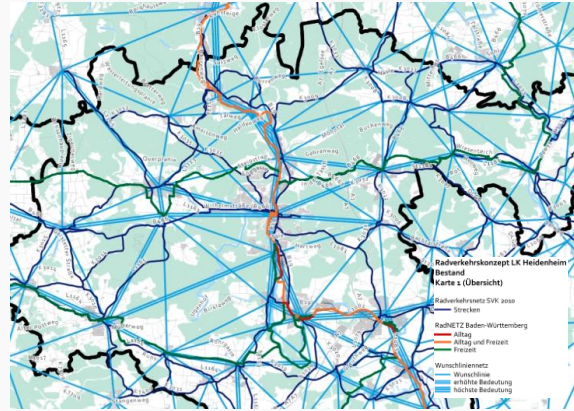


Landkreis
Heidenheim



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

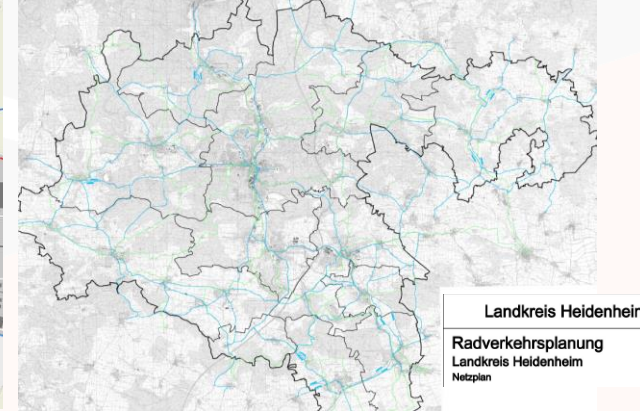
Wunschlinien - Quellen / Ziele



lokale Konzepte (Steinheim)



Radverkehrsnetz LK HDH 2010



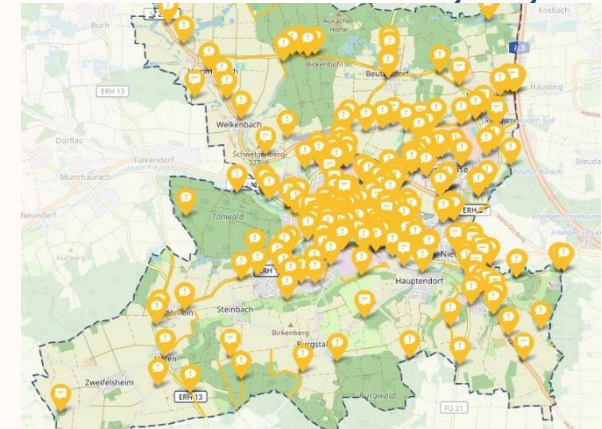
Vernetzung mit dem ÖPNV



Radunfälle HDH 2022



Öffentlichkeitsbeteiligung



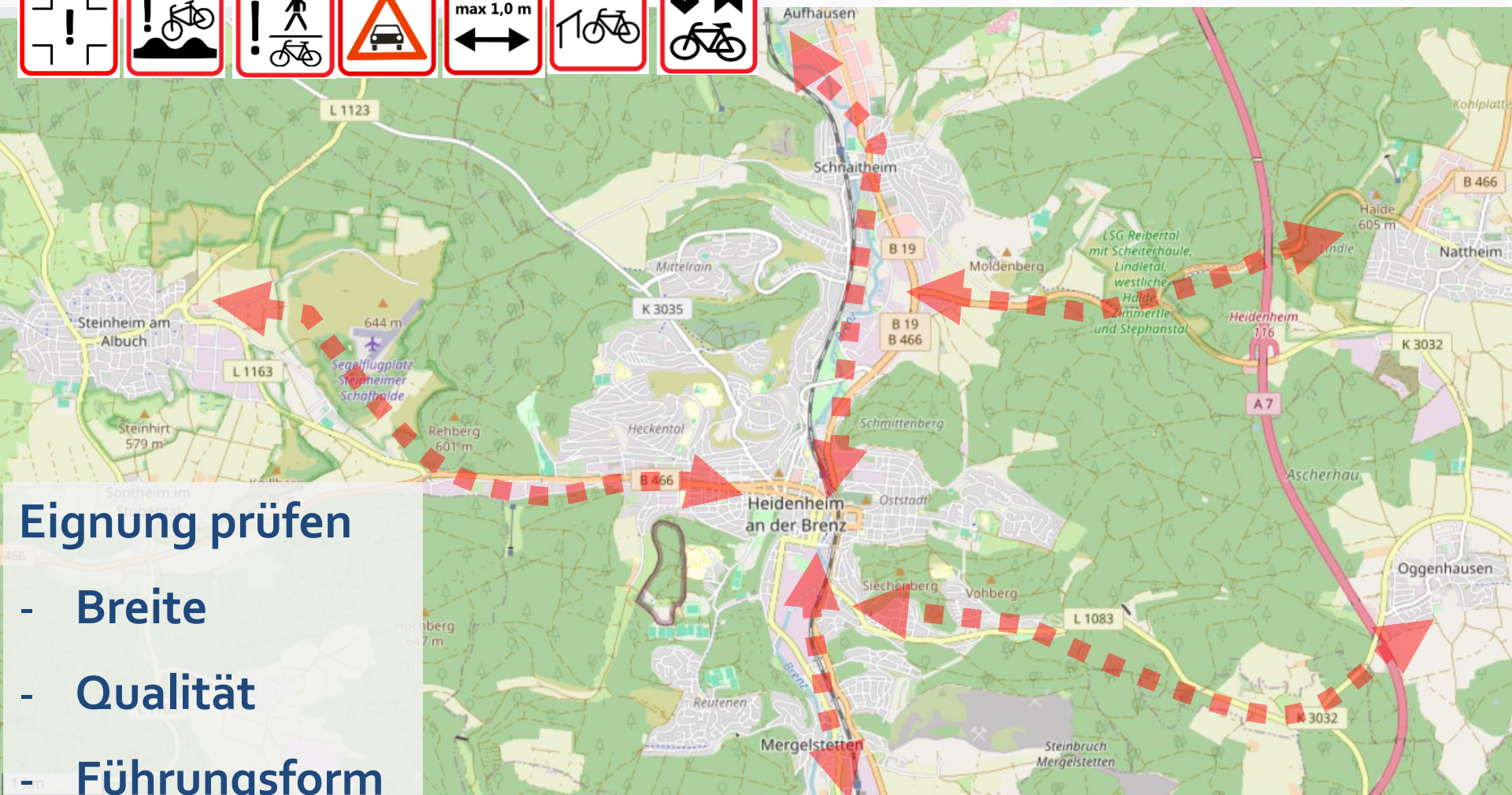
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt



Landkreis
Heidenheim

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- ### Eignung prüfen
- Breite
 - Qualität
 - Führungsform

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt | Ergebnisdarstellung



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Radverkehrskonzept Lahn-Dill-Kreis

Steckbrief „Radverkehr“ Gemeinde Hüttenberg



Erstellt vom
Planungsbüro VAR+
Riedelstraße 48
64283 Darmstadt
Homepage: www.varplus.de

Bearbeiter
Uwe Petry – Dipl.-Ing.
Sylvia Petry – Dipl.-Ing.
Johannes Meierhöfer
Jens Andreas – M. Sc.
Tobias Tengler – M. A.
Laura Hengst – M. Sc.
Florian Kießwein – M. Sc.
Fedor Balanov – Dipl.-Ing.



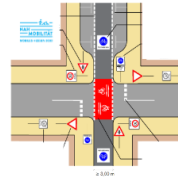
4.2 Fahrradstraße

Als wichtiges Infrastrukturelement zur Förderung des Radverkehrs wird empfohlen, auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinde Hüttenberg die Einrichtung von Fahrradstraßen zu prüfen. Insbesondere auf parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufenden Nebenstraßen lässt sich Radverkehr bündeln und so eine alternative Verbindung für unerfahrenere Radfahrende herstellen.



Vorschlag für die Gemeinde Hüttenberg:

Kenndaten
 Straße: Dreherweg
 Länge: 235 m
 von: L 3360
 bis: L 3129
 Maßnahmenr.: O-P6-021



Neben der hier genannten werden für die Gemeinde Hüttenberg weitere 4,3 km Fahrradstraßen als Maßnahme vorgeschlagen.

4.3 Mobilitätspunkt

Zur Förderung und Stärkung der Multimodalität an der Schnittstelle zwischen ÖPNV und Rad wird vorgeschlagen, ein oder mehrere Mobilitätspunkte einzurichten. Das Fahrrad als verlängerter Arm des ÖPNV kann insbesondere auf der letzten Meile den Verkehrsteilnehmenden eine Wegekette bis vor die Haustür sicherstellen.

Folgende Angebote bieten sich für einen modular aufgebauten Mobilitätspunkt an:

- Infotafel
- Radwegweisung
- Bike-Sharing
- Car-Sharing
- bedachter Wartebereich



6 Finanzierung und Fördermittel

Wichtig ist es, dass sowohl von den Kommunen als auch vom Landkreis zur Umsetzung von Maßnahmen Mittel zur Verfügung stehen. Diese sollten sich an den im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 aus dem Jahr 2021 (BMV, 2021) genannten Werten orientieren (in €/EW bzw. Einwohner und Jahr).

Der Bund rät den Kommunen zur finanziellen Förderung des Radverkehrs, sich perspektivisch an einem Betrag von rund 30 Euro je Person und Jahr zu orientieren, um eine kontinuierliche Verstärkung der Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten. Dies entspricht für die Gemeinde Hüttenberg 315.200 €. Wichtig ist jedoch, dass der Radverkehr als Daueraufgabe angesehen und jährlich ein Sozialbetrag von mindestens zwei Euro pro Einwohner zur Verfügung gestellt wird.

Die Kosten für die Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur verteilen sich wie folgt:

Tabelle 6: Kostenbeitrag für die Gemeinde Hüttenberg

Baulastträger	Radschleifweg	Pendlerrouuten	Basisrouuten	Summe
Bund	0 €	0 €	0 €	0 €
Land	0 €	4.987.700 €	1.295.000 €	6.282.700 €
Kreis	0 €	1.029.300 €	4.000.000 €	5.029.300 €
Gemeinde	0 €	1.080.100 €	98.000 €	1.178.100 €
Summe	0 €	7.097.100 €	5.393.000 €	12.490.100 €

Fördermittel
 Die mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts verbundenen Kosten reduzieren sich für die betroffenen Kommunen aufgrund möglicher Fördermittel. Es ist realistisch, von einer Förderquote von 50 Prozent durch das Land (Förderrichtlinien Radverkehrsinfrastruktur in Hessen bzw. Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (HMWEVW, 2019)) auszugehen. Ein erheblicher Anteil der Kosten fällt zu Lasten Dritter, in deren Baulast die Maßnahmen liegen, siehe Tabelle 6. Die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept erfüllen aufgrund der festgestellten Netzbedeutung die Anforderungen zur Beantragung von Fördermitteln. Das hiermit vorliegende Radverkehrskonzept stellt eine wichtige Grundlage dar, um einen Fördermittelbeitrag zu stellen. Als Fördermittelgeber kommt eine Vielzahl von Institutionen in Frage:

Fördermittel des Landes Hessen
Nur die Mittel zur Förderung der Nahmobilität im EW (Stichtag: 31.12.2022)

Fördermittel der Europäischen Union
Nur die Mittel bis zur endgültigen Einzahlung

Fördermittel der Bundesrepublik Deutschland
Nur die Mittelverträge bis zum 31.12.2022

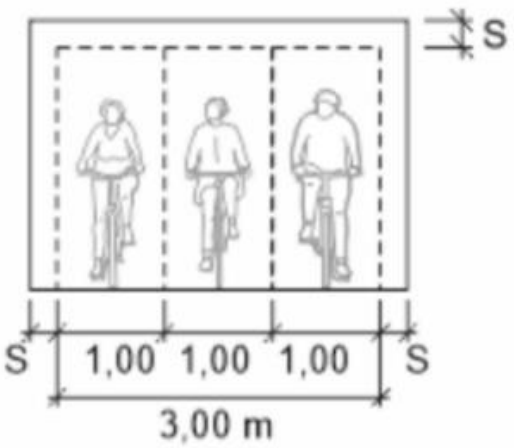
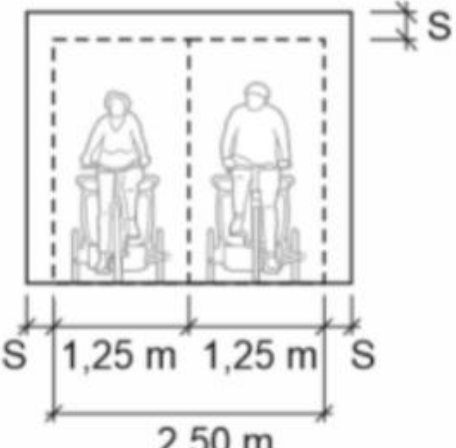
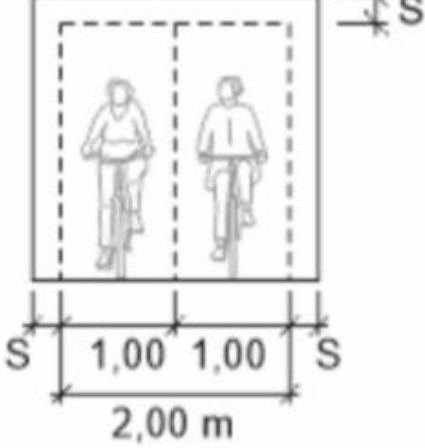
Geförderte Vorhaben
Lohnen sich durch, welche Kosten und Projekte (Tabelle 6) das Land Hessen gefördern werden.

Die neuen Förderrichtlinien des Landes Hessen www.bgnh.de bieten aus jetziger Sicht ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten, die genutzt werden sollten, um die Umsetzung der geplanten Maßnahmen herbeiführen zu können.

Planungsbüro VAR+ Juni 2022



Klassifizierung des Radverkehrsnetzes

Radschnellverbind.	Pendlerrouen	Basisrouen
RSV (Radschnellverbindung, genauerer siehe H RSV)	RVOR (Radvorrangroue, genauerer siehe H RSV)	BASIS (Basisstandard der ERA)
		



Grundformen zur Radverkehrsführung

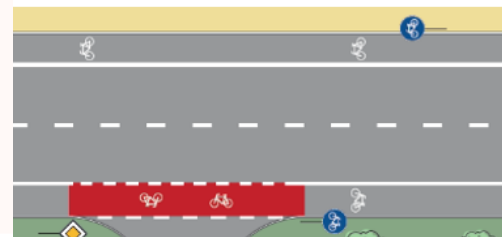
a. Mischverkehr



b. Teilséparation

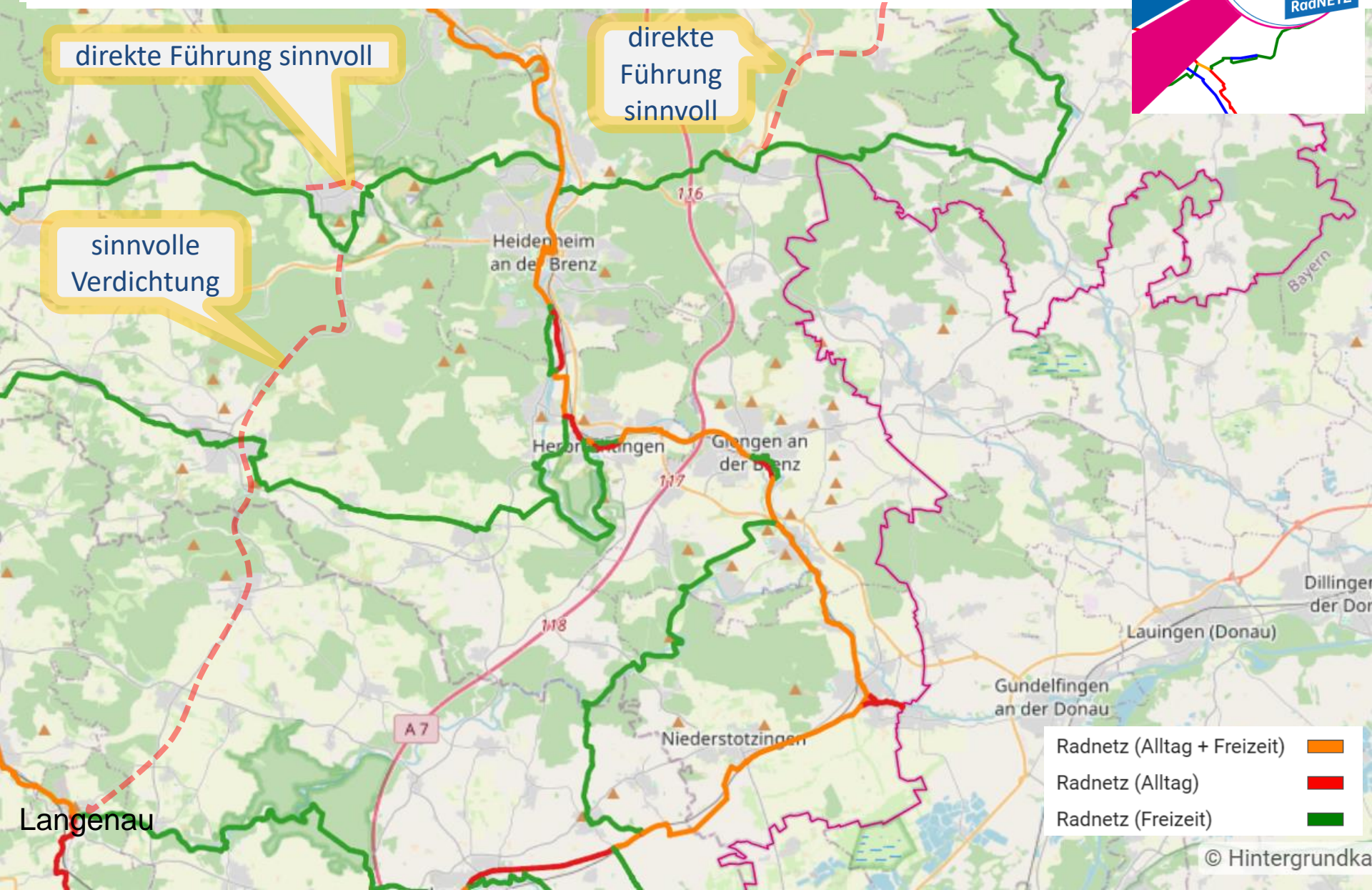


c. Séparation



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt | RadNETZ BW



Radverkehrskonzept LK Heidenheim


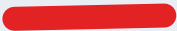


2. Einführung in das Projekt



Landkreis
Heidenheim

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Klassifizierung	je Kommune [km]	Insgesamt [km]
Schnelle Radverkehrs- verbindung (SRV) 	XX	XX
Pendlerrou- ten - überregional - 	XX	XX
Basisrou- ten - lokal - 	XX	XX
Verdichtungsnetz 	XX	XX
Summe	XX	XX

Zuständigkeit
Landkreis



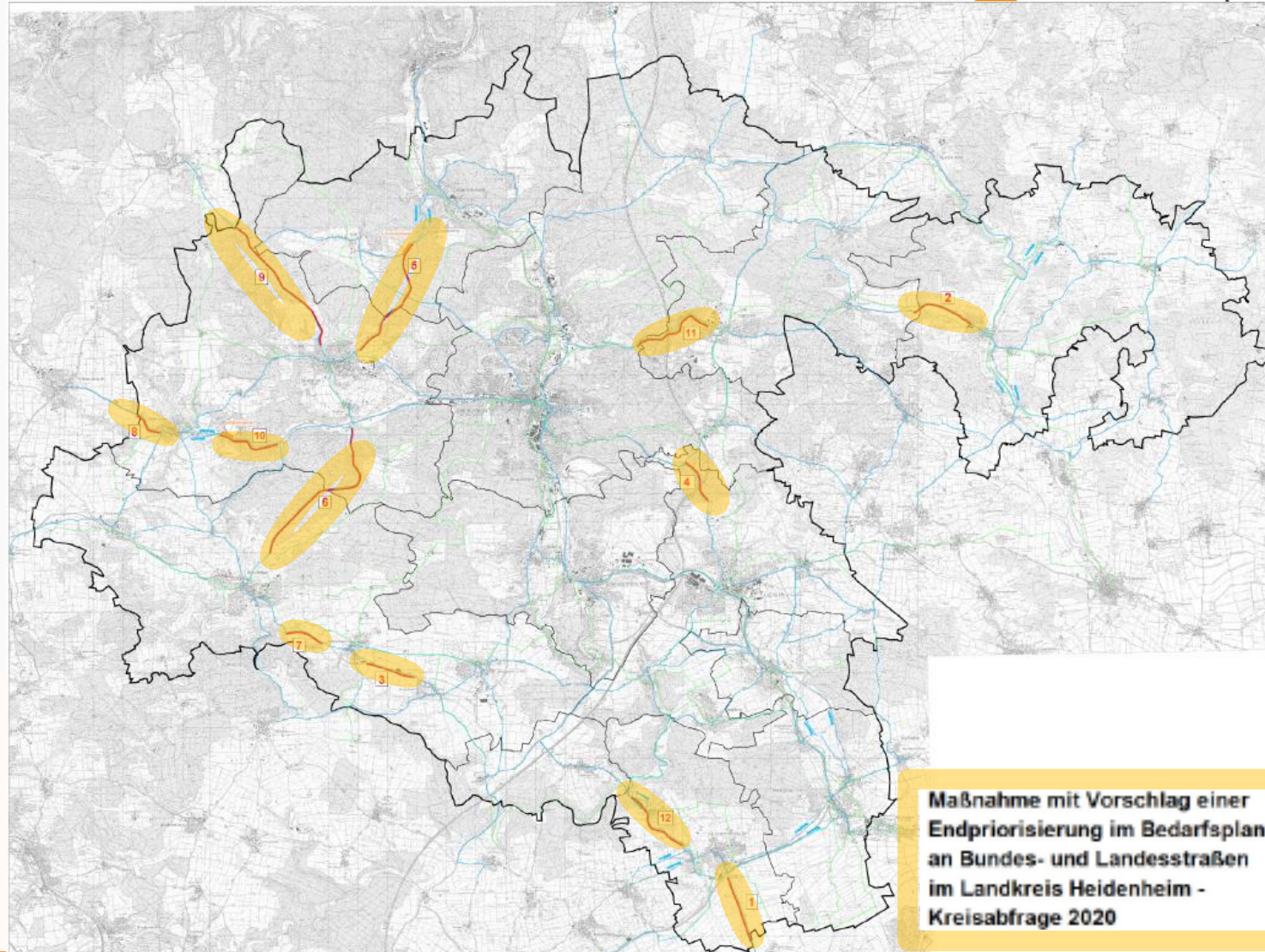
lokale
Zuständigkeit

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

Bedarfsplans für Radwege an Bundes- u. Landesstraßen



Landkreis
Heidenheim



Legende

Routen

Alltagsnetz



Freizeitnetz



Sonstiges

Kreisgrenze



Gemeindegrenze



neu geplante Straßen



Maßnahme mit Vorschlag einer
Endpriorisierung im Bedarfsplan
an Bundes- und Landesstraßen
im Landkreis Heidenheim -
Kreisabfrage 2020

10

Aufgestellt: FG ÖPNV und Straßenbau
Heidenheim, 12.02.2021

 Landkreis Heidenheim

Radverkehrskonzept
Landkreis Heidenheim
Netzplan



**Maßnahme mit Vorschlag einer
Endpriorisierung im Bedarfsplan
an Bundes- und Landesstraßen
im Landkreis Heidenheim -
Kreisabfrage 2020**



Ableitung nach dem Stand der Technik (ERA, RIN und RAST)

Hauptkriterien:

- Sicherheit
- Direktheit
- Erkenn- und Begreifbarkeit
- Schlüssigkeit
- Netzdichte
- Attraktivität und Komfort

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Für das Radverkehrskonzept Aalen verwendete Musterlösungen

Knotenpunkte		
Kurzzeichen / Seite in Musterlösungen RadNETZ BW	Erläuterung	Foto
3-2-1 / S. 10	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung beidseitiger Schutzstreifen	
3-2-2 / S. 11	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen an Einmündung (einseitig)	
3-2-7 / S. 16	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung einseitiger Schutzstreifen	
3-3-2 / S. 18	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Furtmarkierung im Zuge von Radfahrstreifen	
3-4-4 / S. 22	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Sonderform für Radwegende (2)	

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Knotenpunkte		
Kurzzeichen / Seite in Musterlösungen RadNETZ BW	Erläuterung	Foto
3-6-3 / S. 26	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Signalisierte Furt an Fuß- und Radweg/Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10	
4-3-1 / S. 29	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen	
4-3-2 / S. 30	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung	
4-4-2 / S. 32	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Fahrradweiche	
4-4-3a / b / S. 32	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Vorgezogene Haltlinie, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (einseitig / zweiseitig)	

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

2. Einführung in das Projekt



Landkreis
Heidenheim



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Nachbarn

BW – 58 Verbindungen

- Ostalbkreis
- Alb-Donau-Kreis
- Göppingen

BY – 36 Verbindungen

- Donau-Ries
- Dillingen an der Donau
- Günzburg

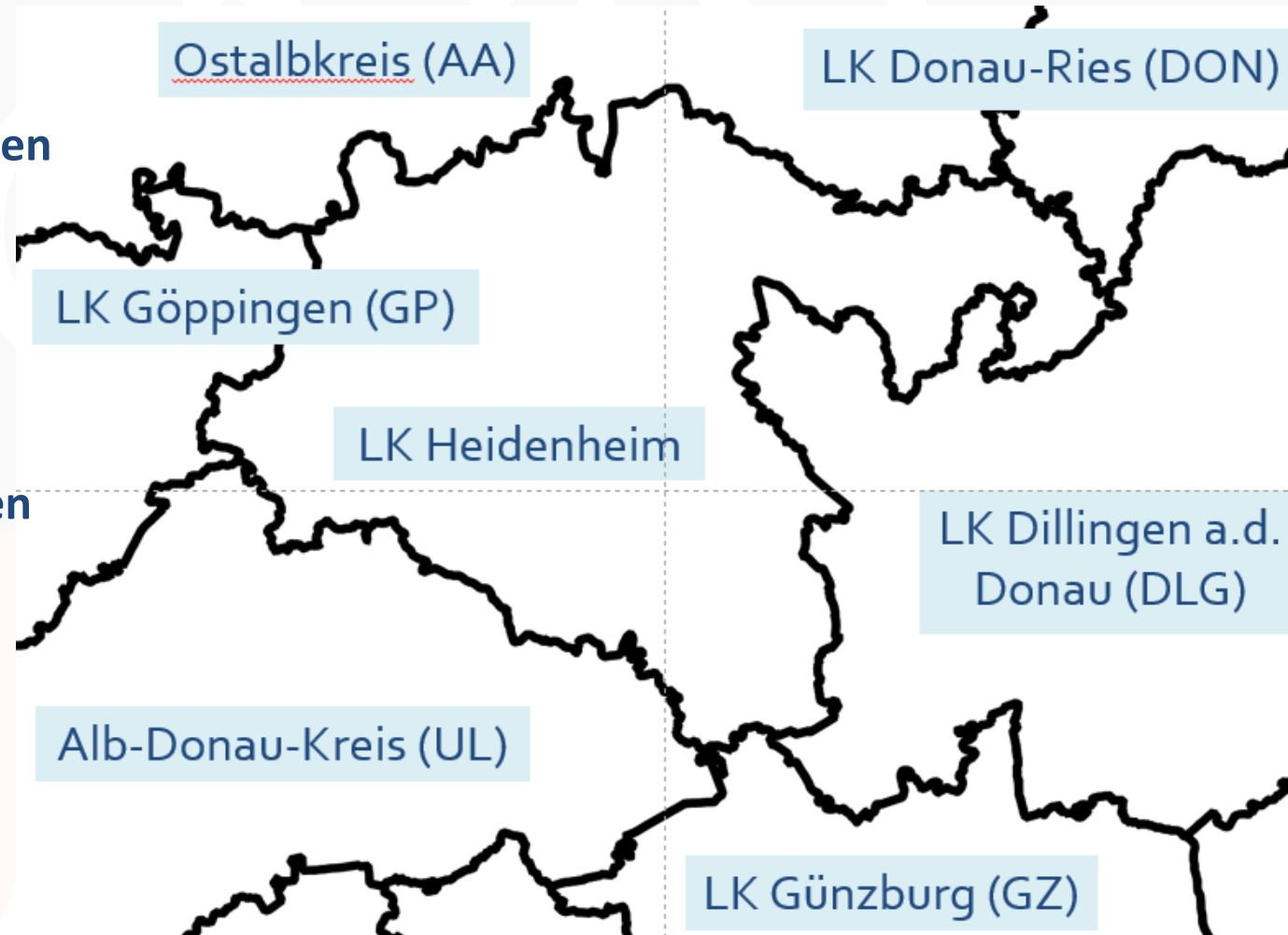




Foto VAR+ 2024 © Heidelberg B37

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. **Kommunengespräche: März, April 2024**
Bürgermeisterworkshop: 8. Mai 2024

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche | Kommunenübersicht

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- **Heidenheim an der Brenz**
- **Giengen an der Brenz**
- **Herbrechtingen**
- **Gerstetten**
- **Steinheim am Albuch**
- **Königsbronn**
- **Nattheim**
- **Sontheim an der Brenz**
- **Niederstotzingen**
- **Dischingen**
- **Hermaringen**

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Heidenheim | B466 – Wilhelmstr./ Bergstr.

Problem: Radverkehrsführung in den Seitenbereich



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

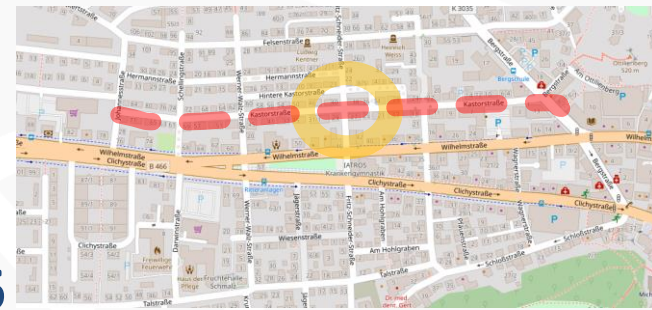
3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Heidenheim | Kastorstr. Entlastung der B466

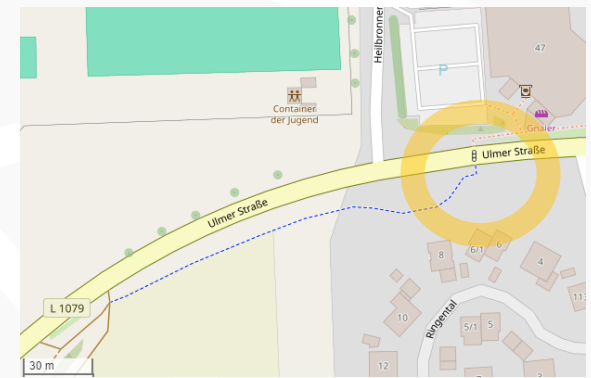
Problem: Sichtbare Radverkehrsführung



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Giengen | L1079 - Ulmer Str./ Heilbronner Str.

Problem: Radverkehrsführung endet



Radverkehrskonzept LK HDH

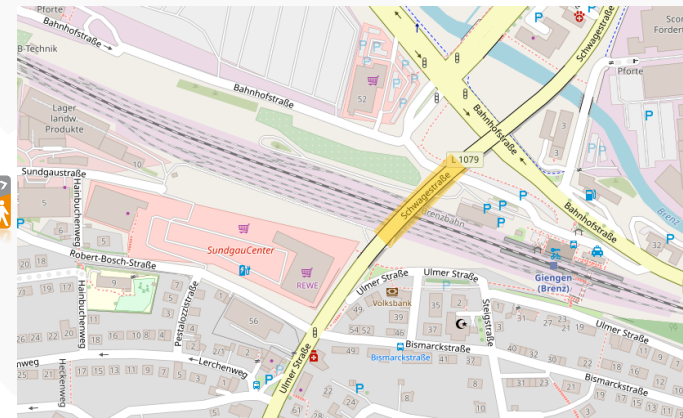
3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Giengen | L1079 - Schwagestraße /

Brücke über Bahnlinie

Problem: Radfahrsteifen ungesichert



Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Herbrechtingen | Verbindung entlang der B492

Problem: keine Radwegweisung



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Gerstetten | L1164

Problem: Weitere Anschlüsse in die Ortslage



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Steinheim am Albuch | B466 / K3014 Richtung Söhnstetten

Problem: fehlende Querung und Gefahrenstelle



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

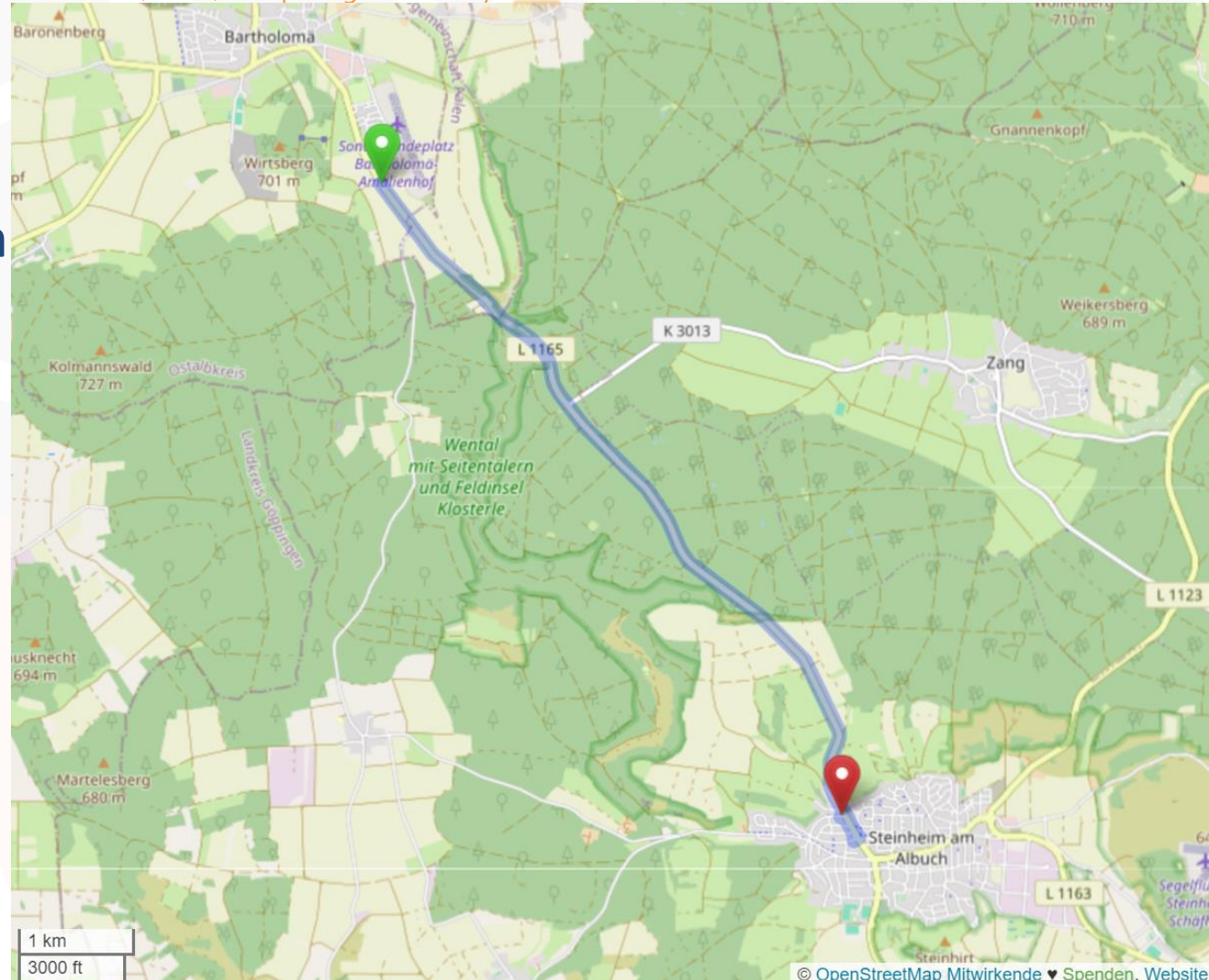


Steinheim

L1165

**Lückenschluss nach
Bartholomä**

7,5 km



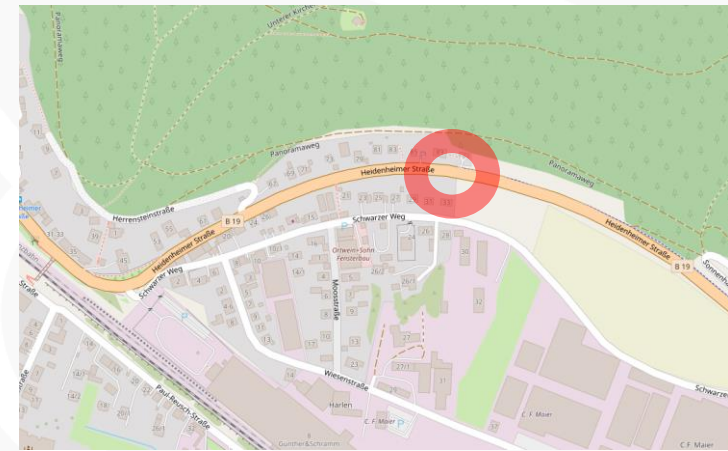
Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Königsbronn | B19 -

Problem: Radweg endet, südl. Ortseingang

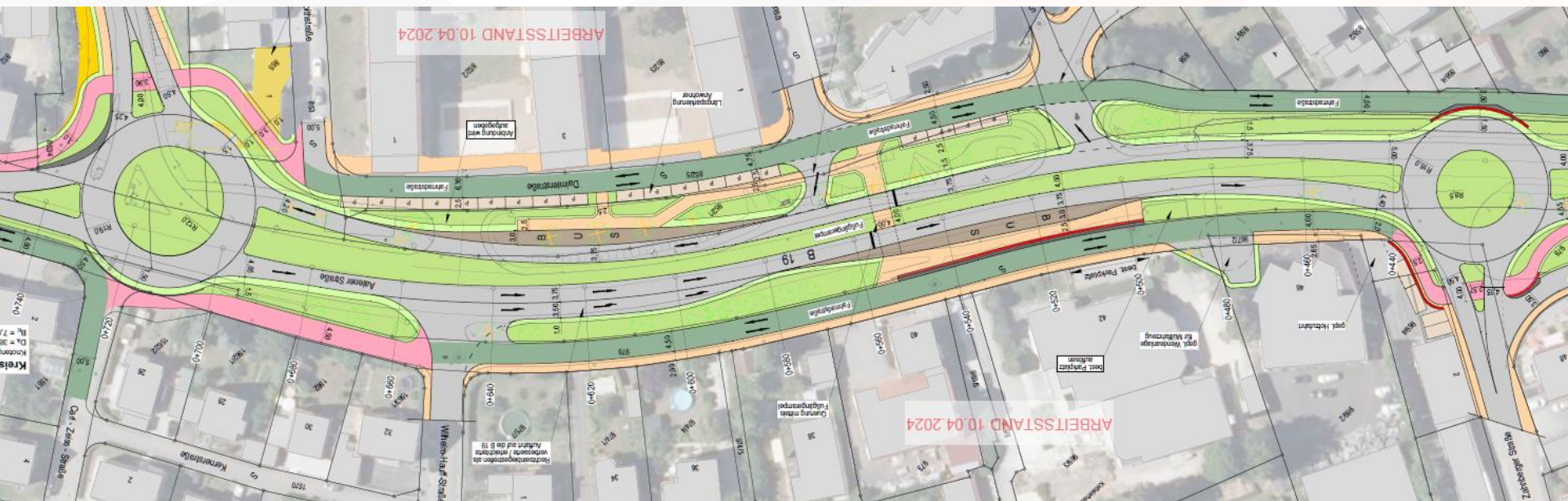
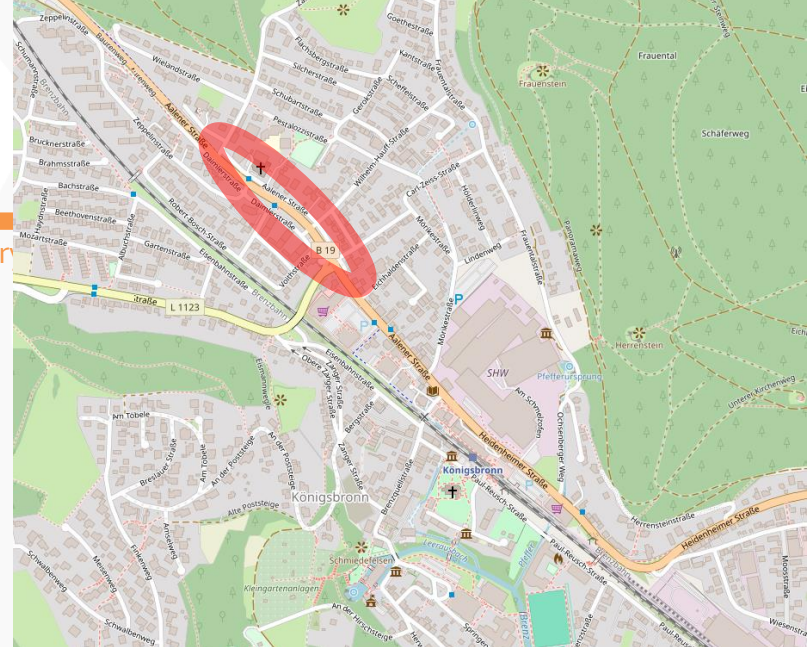


Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petri

Königsbronn | B19 - Planung der Gemeinde Königsbronn



Quelle: <https://www.koenigsbronn.de/de/Rathaus/B19>

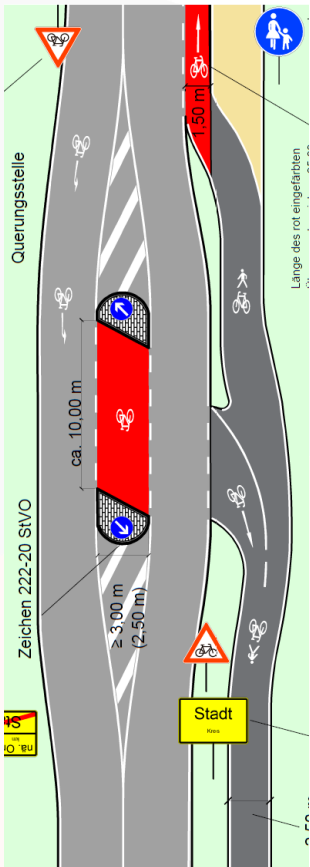
Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Nattheim | L1181

Problem: Radweg endet am Ortseingang



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Sontheim an der Brenz | K3023 – Gundelfinger Straße Ri. Bächingen

Problem: Führung am Kreisverkehr / Drängelgitter



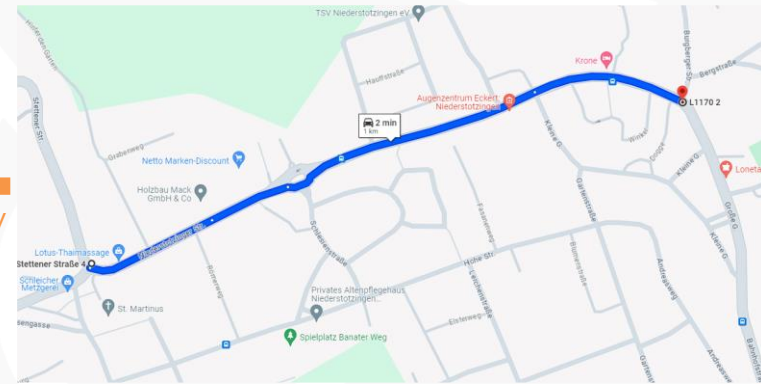
Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Niederstotzingen | Oberstotzingen L1168 Niederstotzinger Straße

Problem: Führung im Mischverkehr ohne Führungshilfe



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Beispiel: Markierung innerörtlicher Hauptstraße (Sicherheitstrennsteifen / Piktogrammkette)



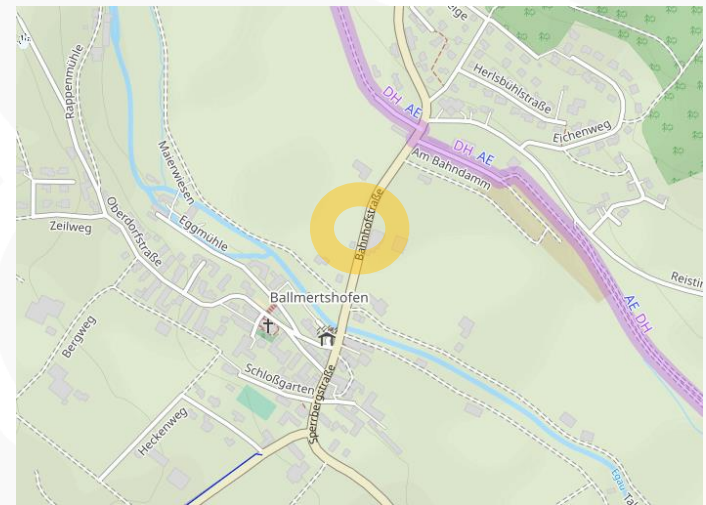
Radverkehrskonzept LK HDH

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Dischingen – OT Ballmertshofen | L2033

Problem: Fehlende Radverkehrsführung



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

3. Kommunengespräche

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Hermaringen | K3021

Problem: Radverkehrsverbindung mit 2,00 m (zu schmal)





Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4. Workshopphase im regionalen Zuschnitt

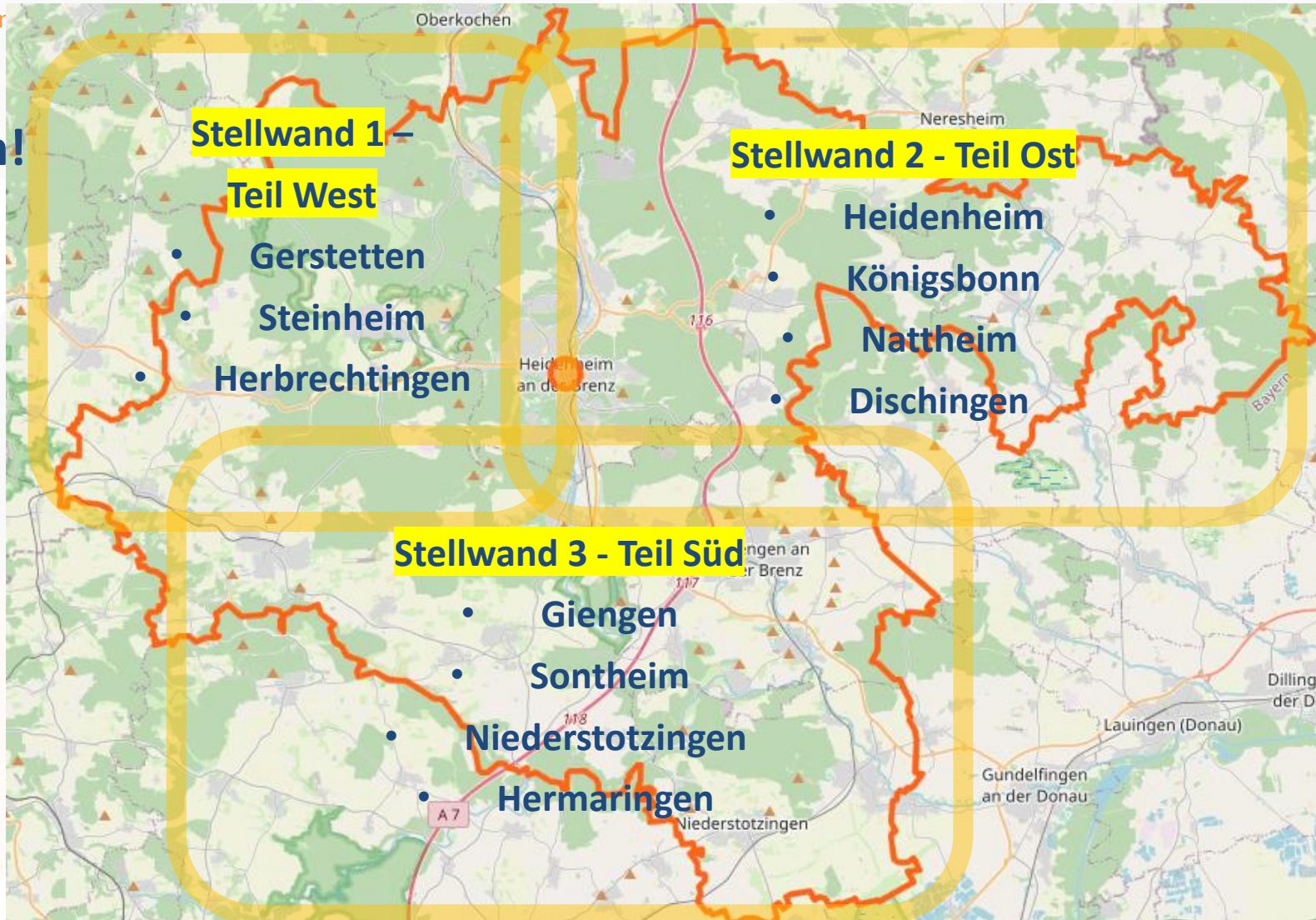
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehr

Arbeit an
den Karten!

über-
regionale
Landkreis
Routen



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

**Aufteilung
der
Teilnehmer
auf die
Stellwände**

ROT

**Stellwand 1 –
Teil West**

- Steinheim
- Gerstetten
- Herbrechtingen

BLAU

Stellwand 2 - Teil Ost

- Heidenheim
- Königsbunn
- Nattheim
- Dischingen

GRÜN

Stellwand 3 - Teil Süd

- Giengen
- Sontheim
- Niederstotzingen
- Hermaringen

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

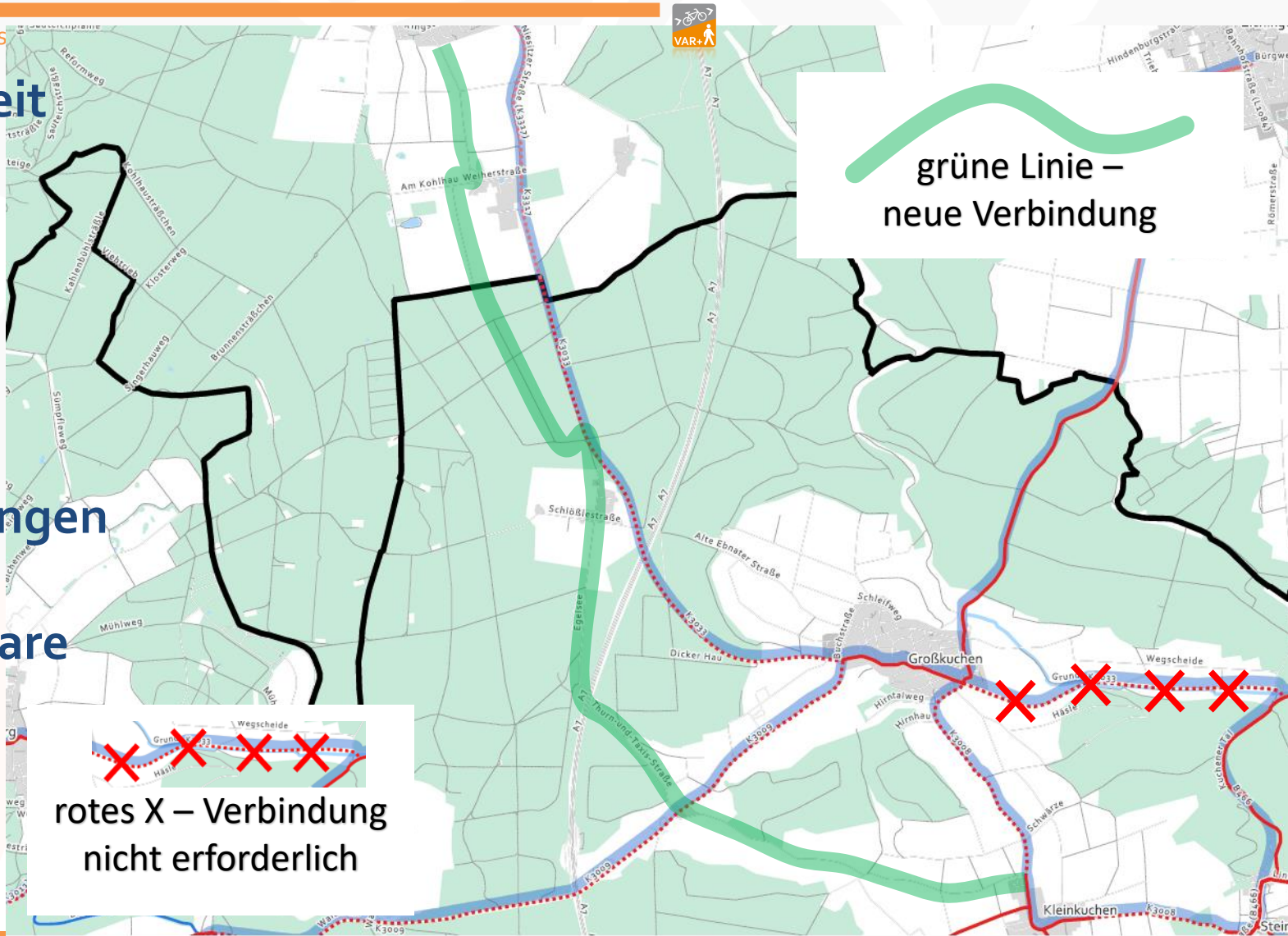
4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrs

Kartenarbeit

1. Teil
Hinweise
zu den
Strecken

Abweichungen
und
Kommentare
notieren?



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

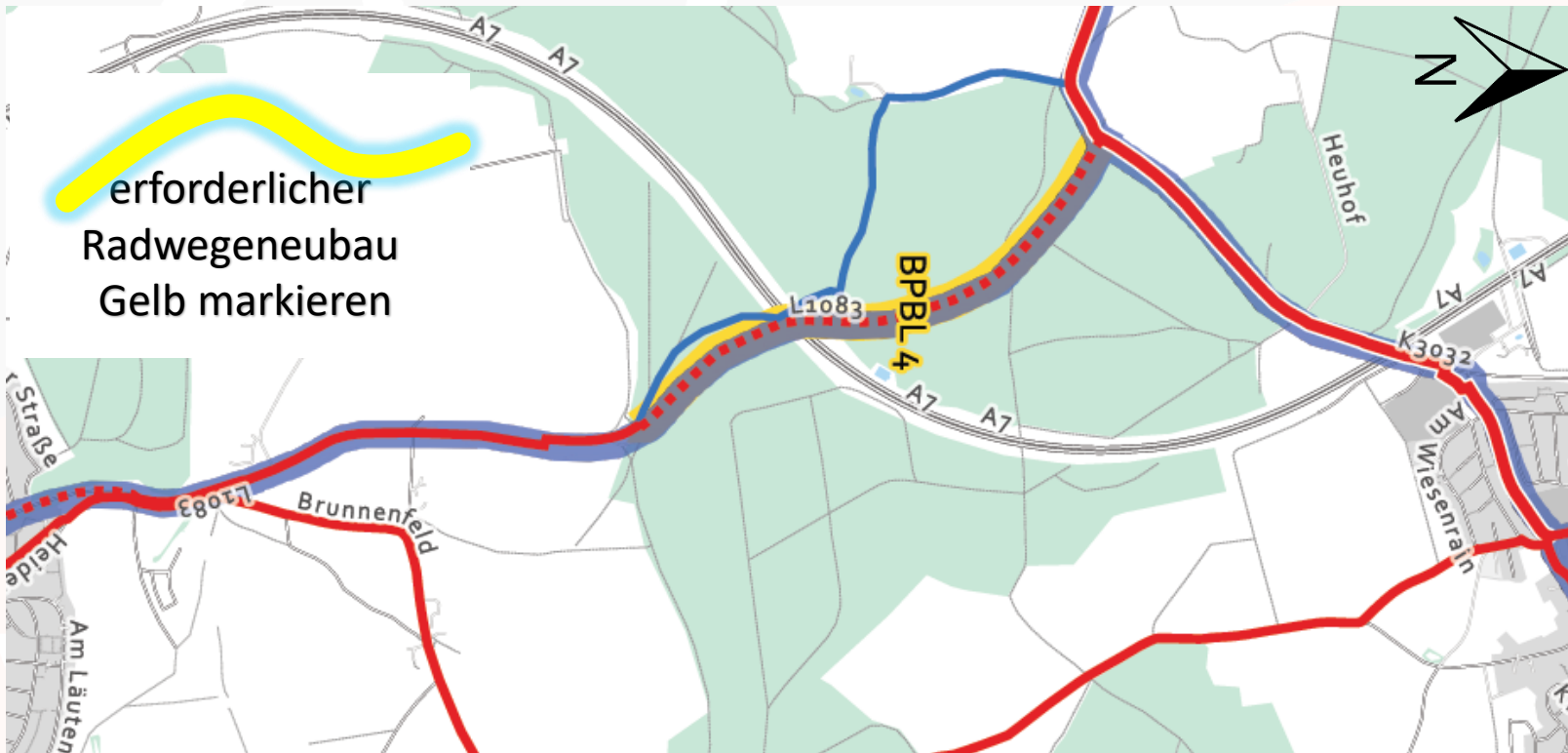
4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

2. Wo bestehen große Handlungsbedarfe?
Lücken und Maßnahmen in Karte einzeichnen!



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Gefahrenpunkt
= roter Kreis

Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

3. Wo sind Gefahrenpunkte und große Mängel? Lücken und Maßnahmen in Karte einzeichnen!

L1083 Giengen – Oggenhausen südl. A7



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Gefahrenpunkt
= roter Kreis

Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

3. Wo sind Gefahrenpunkte und große Mängel?
Lücken und Maßnahmen in Karte einzeichnen!



Oggenhausen | Querung der Oggenhauser Hauptstraße

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

4. Bedarfe für den Radwegeneubau oder Ausbau von Wirtschaftswegen?



erforderliche
Radwegeverbesserung
blau markieren



Heidenheim | L1083 Giengerer Straße / Hauptstraße

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

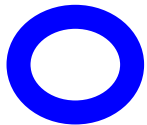
4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

4. Bedarfe für die Optimierung von Querungsstellen?



Mängelpunkt =
blauer Kreis



Heidenheim | L1083 Giengerer Straße / Waldstraße

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Vorgehensweise und Zielsetzung zur Kartenarbeit

4. Bedarfe für die den Radwegeausbau von Wirtschaftswegen?



Wirtschaftsweg | parallel zur K3009 zwischen Aufhausen B19 und Großkuchen

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Zusammenfassung zur Arbeit an den Stellwänden / Karten

Strecke

Knoten

- fehlende Radwege



gelb



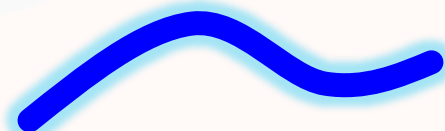
- Gefahren



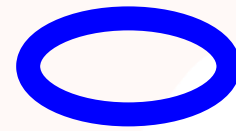
rot



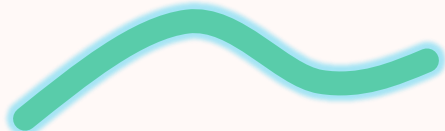
- Mängel



blau



- neue Verbindung



grün

nicht gewünschte oder als erforderlich angesehene Verbindungen mit einem roten X kennzeichnen



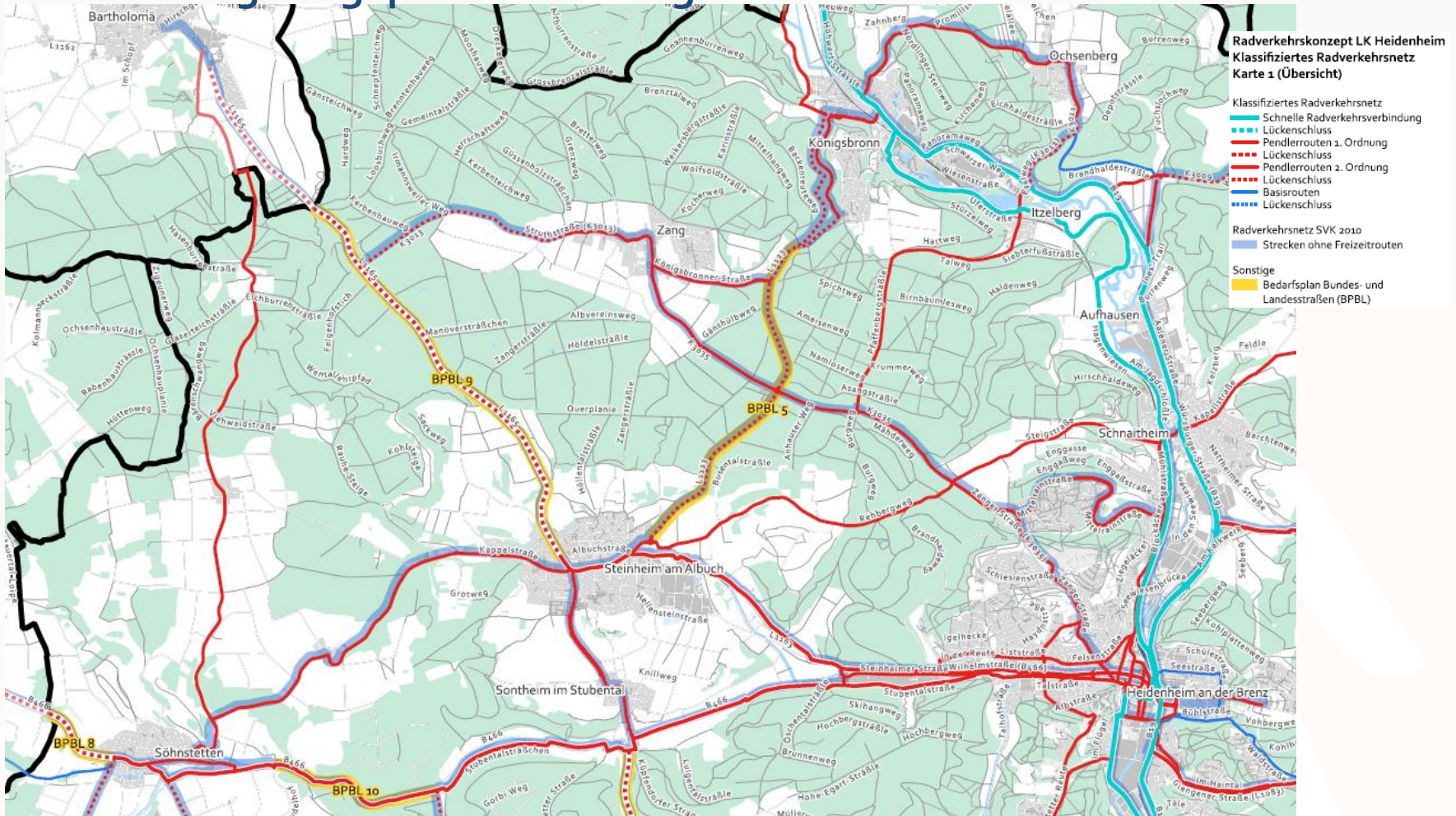
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



2. Vorstellung der geplanten Radwege ?



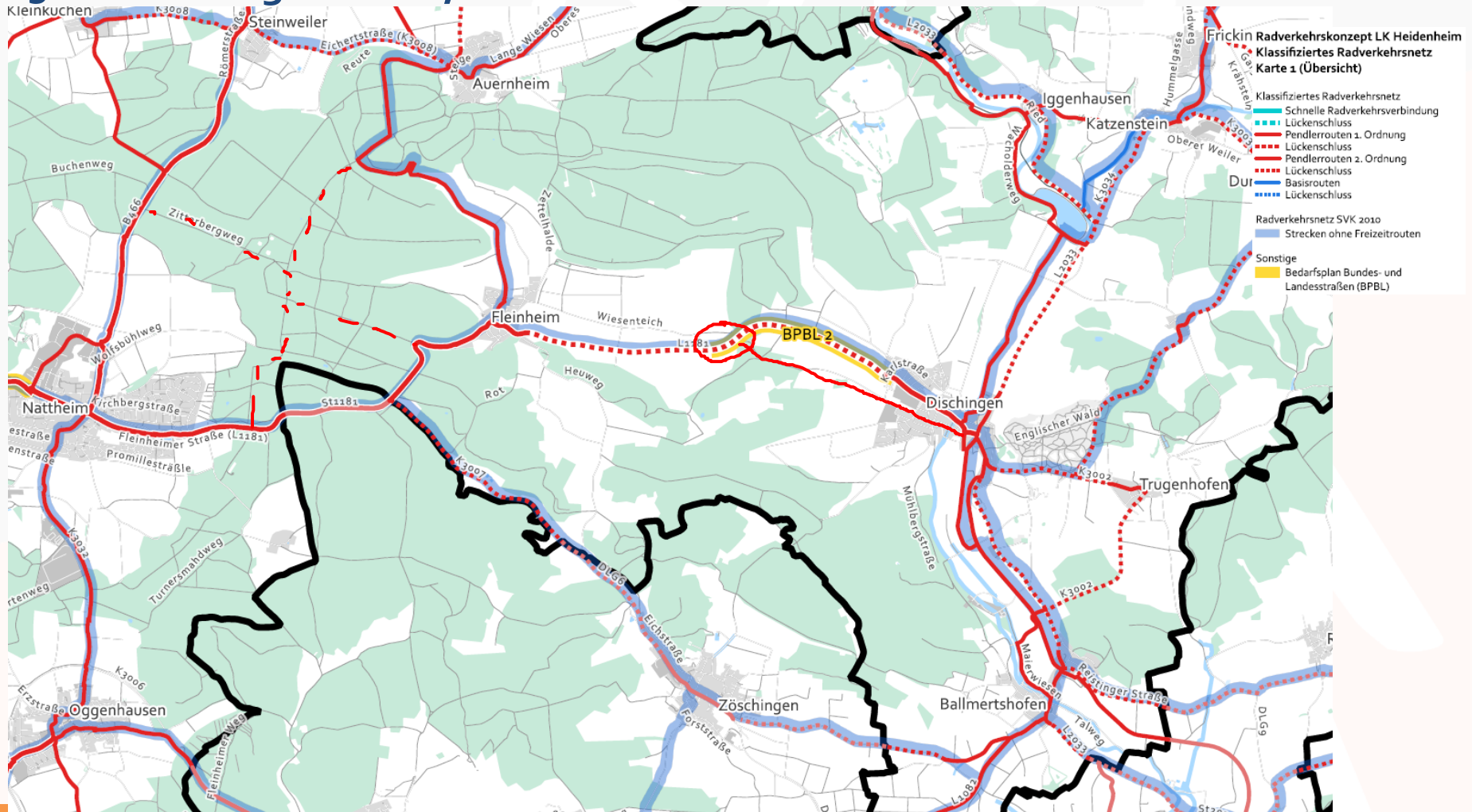
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



3. Handlungsbedarfe; Lücken bzw. Maßnahmen?



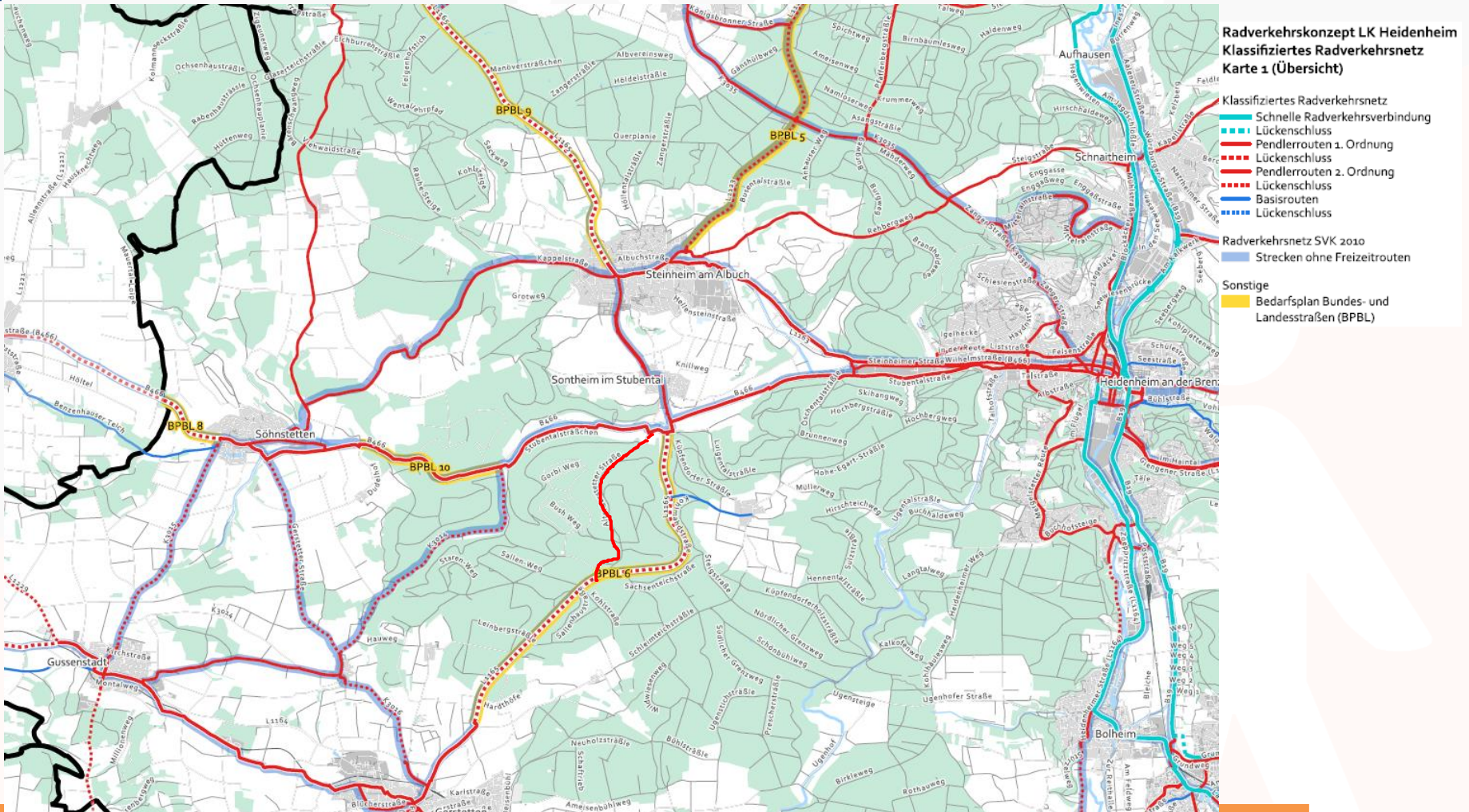
Radverkehrskonzept LK Heidenheim

4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



4. Gefahren?





Radverkehrskonzept LK Heidenheim

5. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Workshopphase

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

5. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Workshopphase

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Stellwand 1 | Teil West

1. Gerstetten
2. Steinheim
3. Herbrechtingen



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

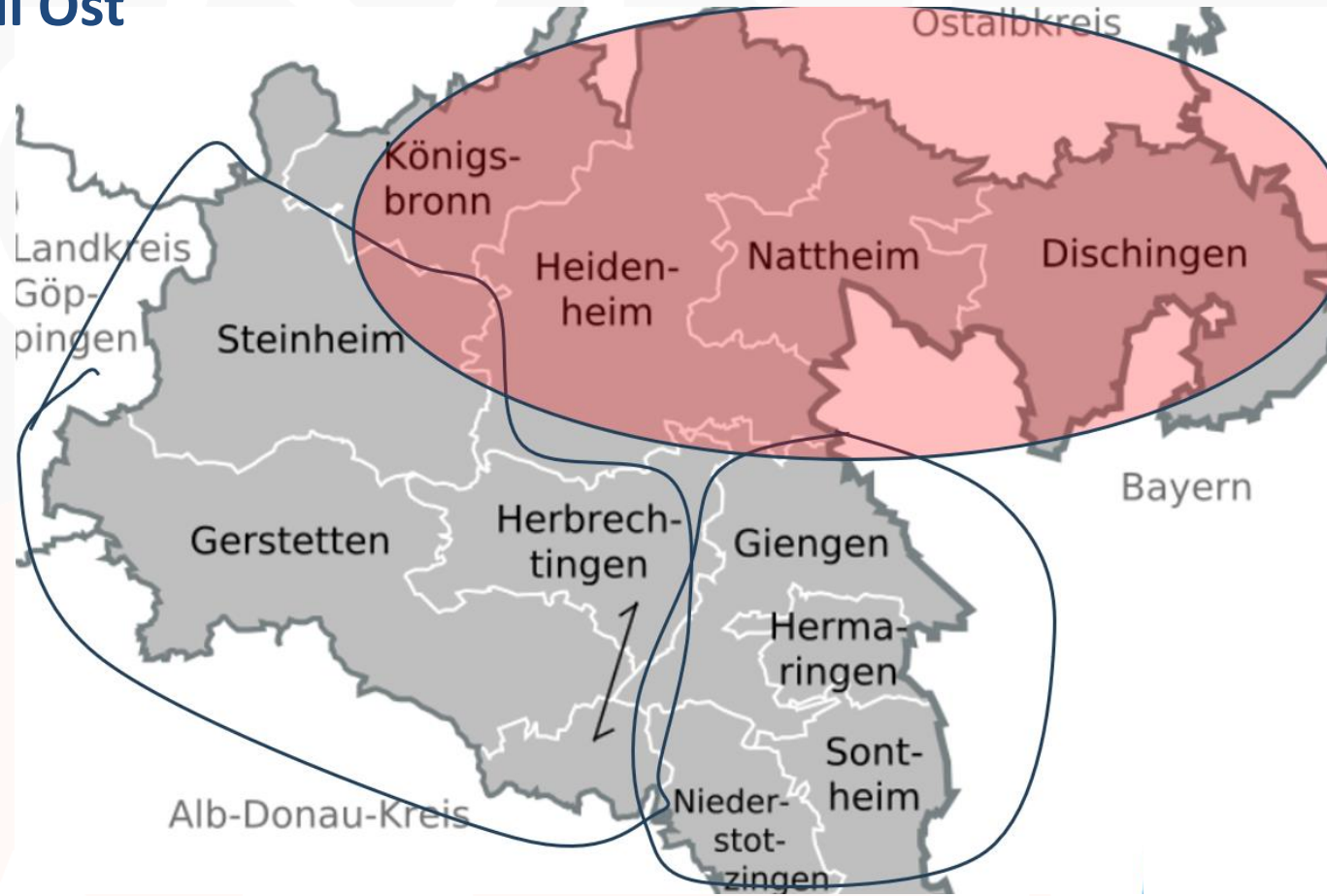
5. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Workshopphase

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Stellwand 2 | Teil Ost

1. Heidenheim
2. Königsbronn
3. Nattheim
4. Dischingen



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

5. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Workshopphase

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Stellwand 3 | Teil Süd

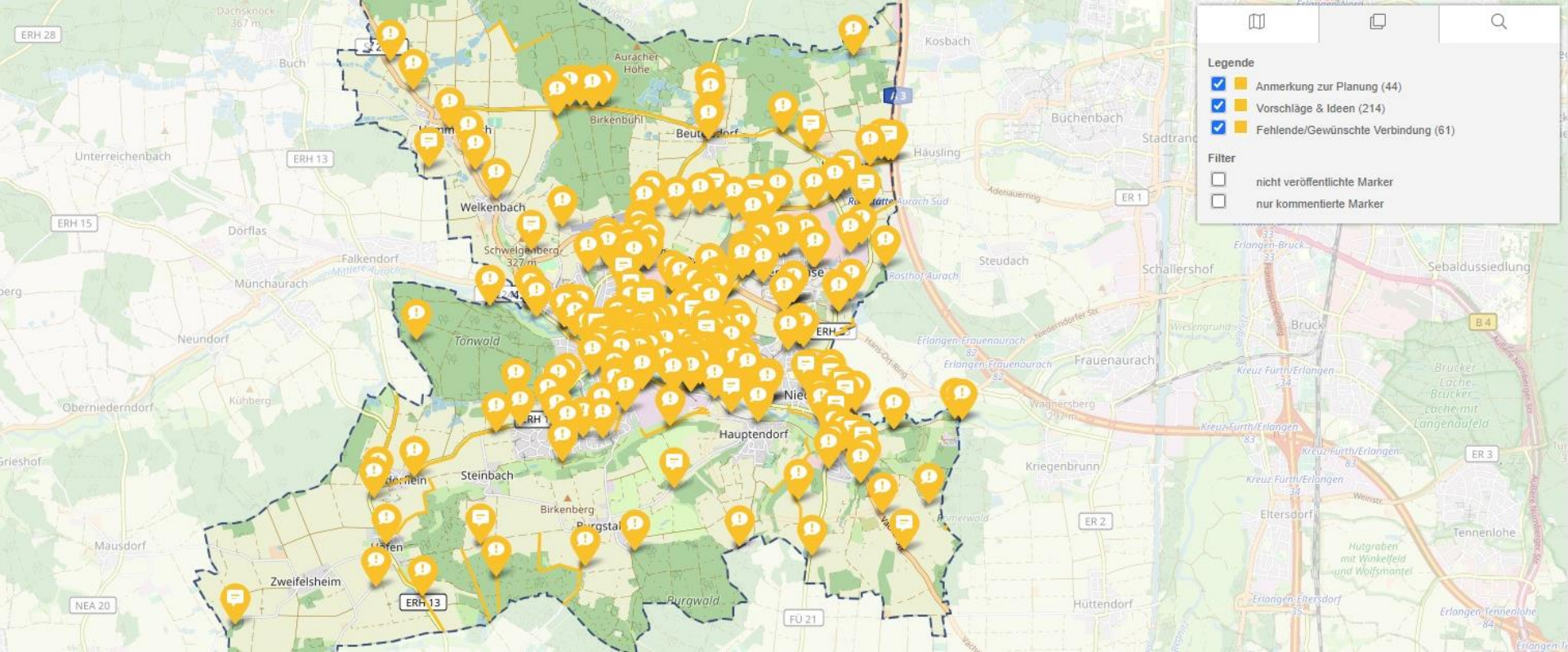
1. Giengen
2. Sontheim
3. Niederstotzingen
4. Hermaringen





Radverkehrskonzept LK Heidenheim

5. Zusammenfassung der Diskussion aus dem Workshop / Arbeit an den Stellwänden



Radverkehrskonzept LK Heidenheim

6. Ausblick

Radverkehrskonzept LK Heidenheim

6. Ausblick - Bürgerbeteiligung/ Öffentlichkeitsarbeit

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Legende

- Gute Stelle (10)
- Schlechte Stelle (44)
- Gute Strecke (3)
- Schlechte oder fehlende Strecke (6)

Weitere Folien

- Basisrouten
- Lückenschlüsse
- Pendlerrouen

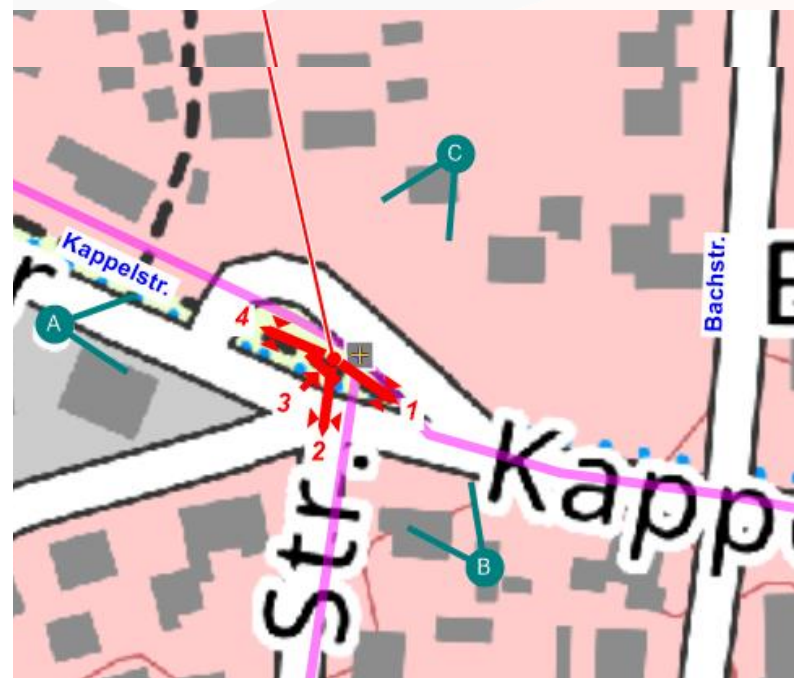
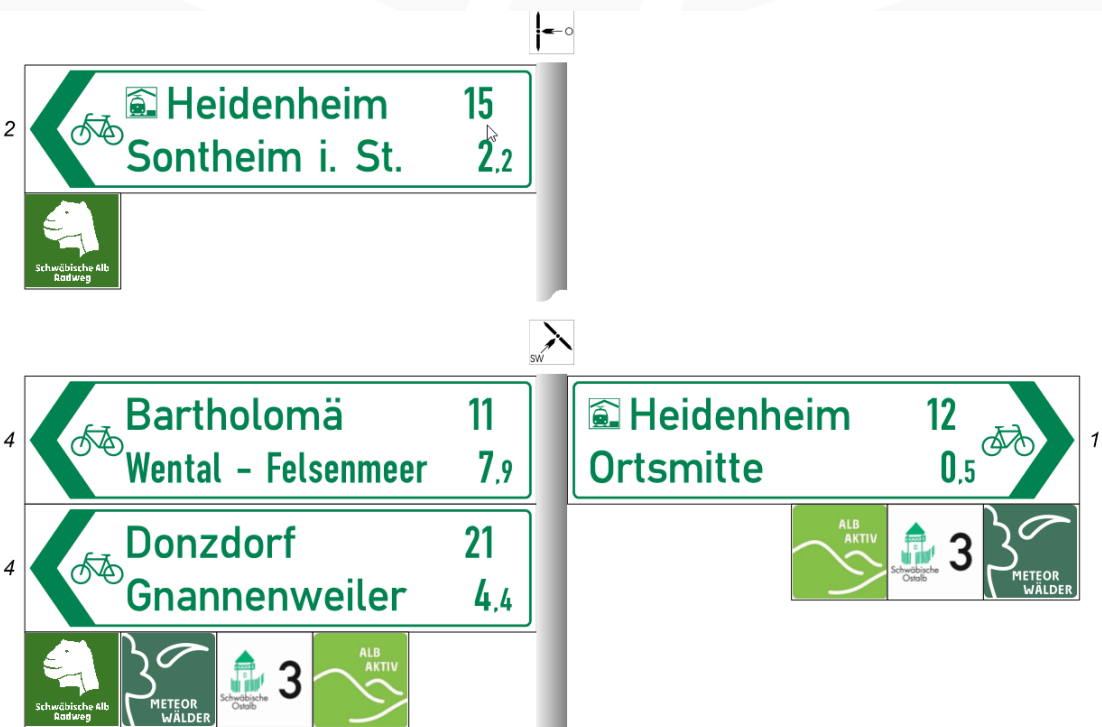


<https://www.jetzt-mitmachen.de/philippsburg/viewer>



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Ausbau der Radwegweisung für die überregionalen Haupttradrouten Beispiel aus Steinheim am Albuch





Dipl.-Ing. Uwe Petry

Planungsbüro **VAR+**

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

E-Mail: uwe.petry@varplus.de

Homepage: www.varplus.de

**Vielen Dank,
haben Sie noch Fragen?**