



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

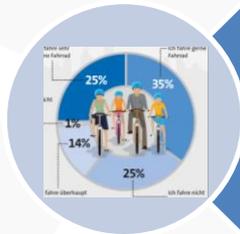
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 2. Einführung in das Projekt

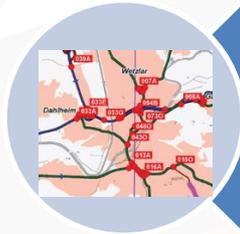
## 2. Einführung in das Projekt



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

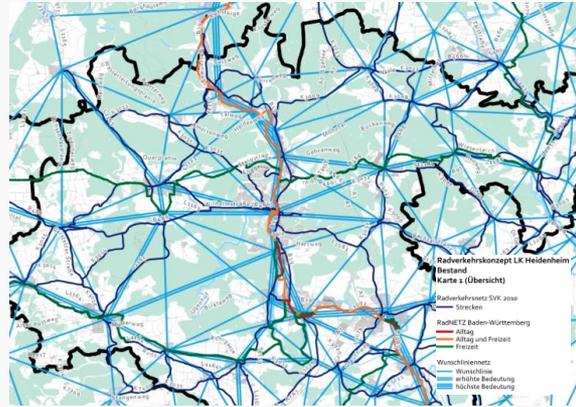


Landkreis  
Heidenheim



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

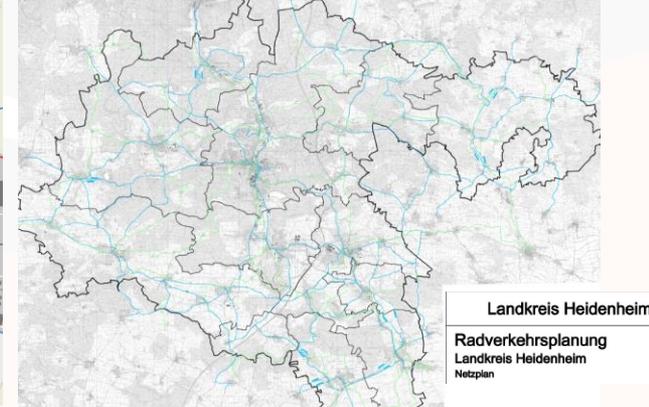
### Wunschlinien - Quellen / Ziele



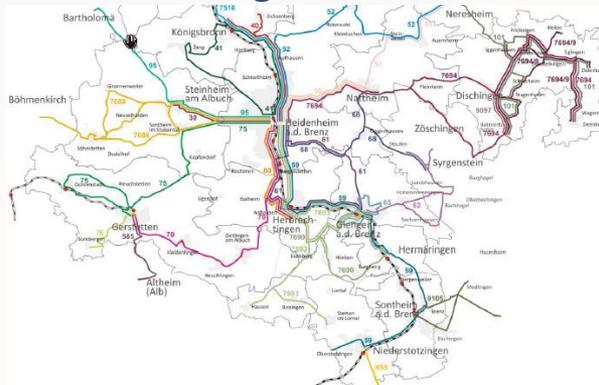
### lokale Konzepte (Steinheim)



### Radverkehrsnetz LK HDH 2010



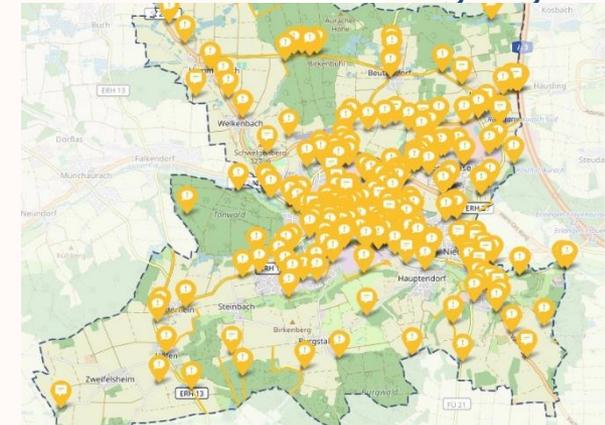
### Vernetzung mit dem ÖPNV



### Radunfälle HDH 2022



### Öffentlichkeitsbeteiligung



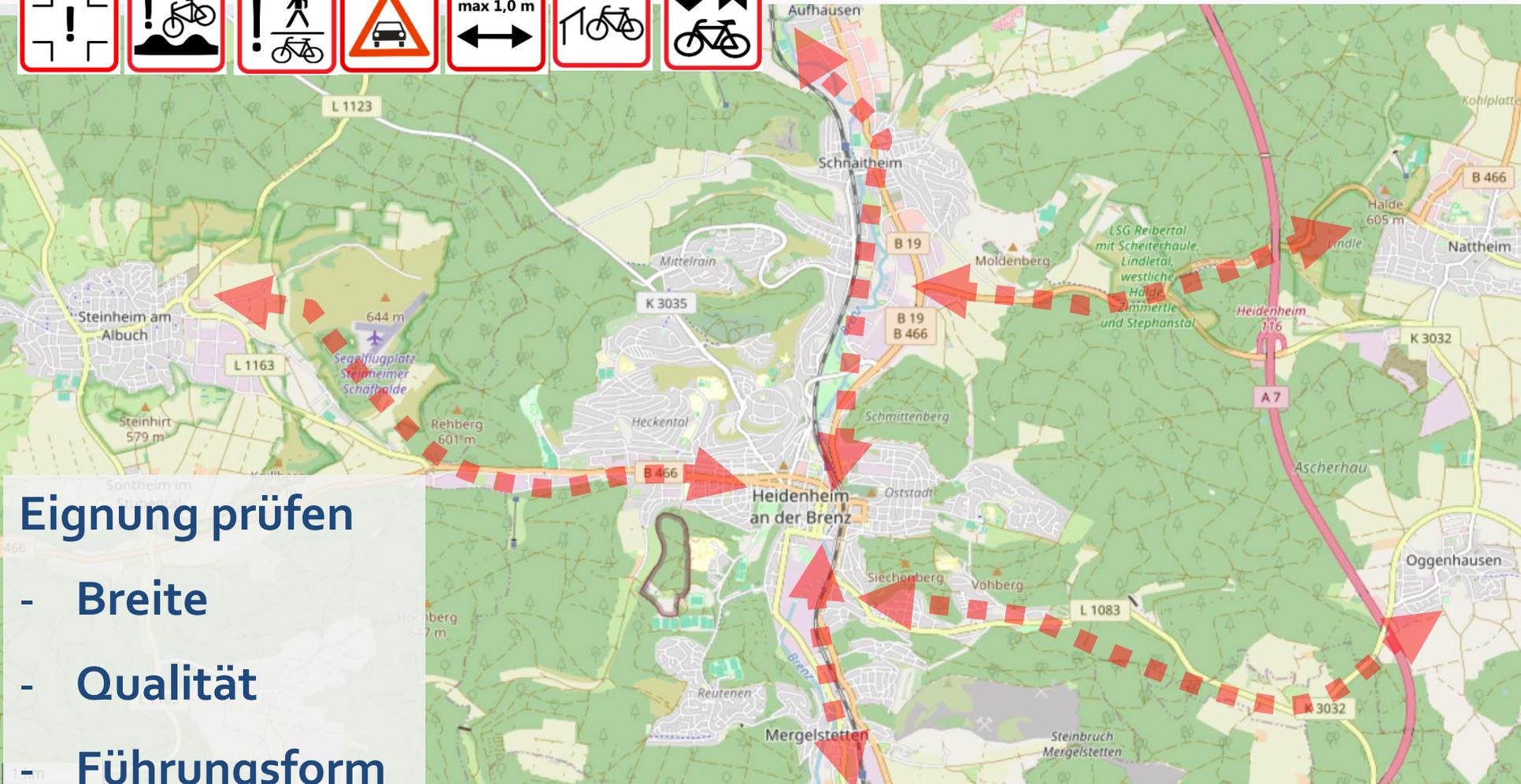
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 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

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.



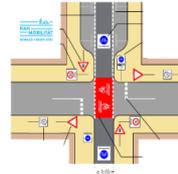
#### 4.2 Fahrradstraße

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:

Table 6: Kostenbeitrag für die Gemeinde Hüttenberg

Baulastträger	Land	Radschleife	Pendelrouten	Basistrouten	Summe
Bund	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Land	0 €	4.987.700 €	1.295.000 €	0 €	6.282.700 €
Kreis	0 €	1.029.300 €	4.000.000 €	5.029.300 €	1.178.100 €
Gemeinde	0 €	1.080.100 €	98.000 €	5.393.000 €	12.490.100 €
Summe	0 €	7.097.100 €	5.393.000 €	12.490.100 €	

**Fördermittel**

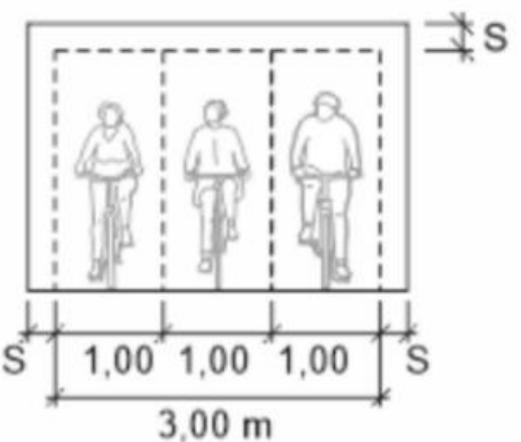
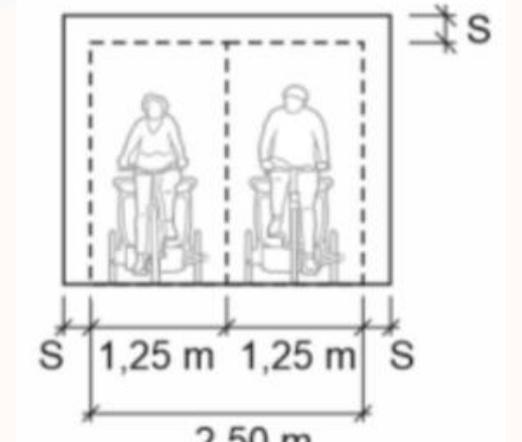
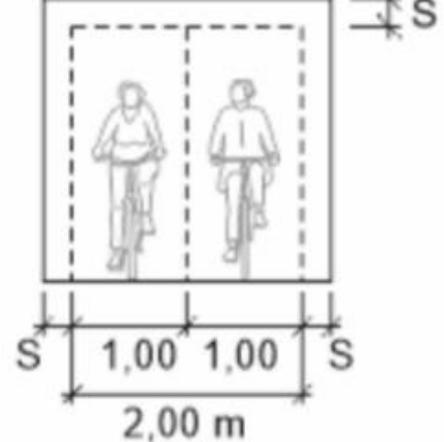
Die mit der Umsetzung des Radverkehrskonzepts verbundenen Kosten reduzieren sich für die betroffenen Kommunen aufgrund möglicher Fördermittel. Es ist realistisch, von einer Förderquote von 50 Prozent durch das Land (Förderrichtlinien Radverkehrsinfrastruktur in Hessen bzw. Richtlinie des Landes Hessen 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 Fördermittelantrag zu stellen. Als Fördermittelgeber kommt eine Vielzahl von Institutionen in Frage:

- Fördermittel des Landes Hessen
- Fördermittel der Europäischen Union
- Fördermittel der Bundesrepublik Deutschland
- Geförderte Vorhaben

Die neuen Förderrichtlinien des Landes Hessen [www.bgnh.de](http://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.



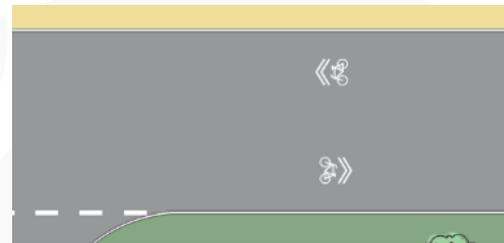
## Klassifizierung des Radverkehrsnetzes

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



## Grundformen zur Radverkehrsführung

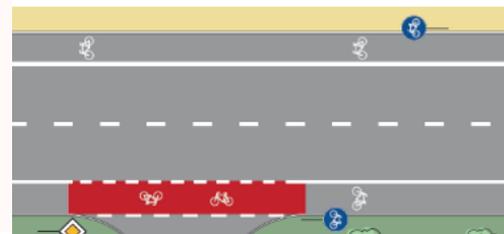
a. Mischverkehr



b. Teilseparation

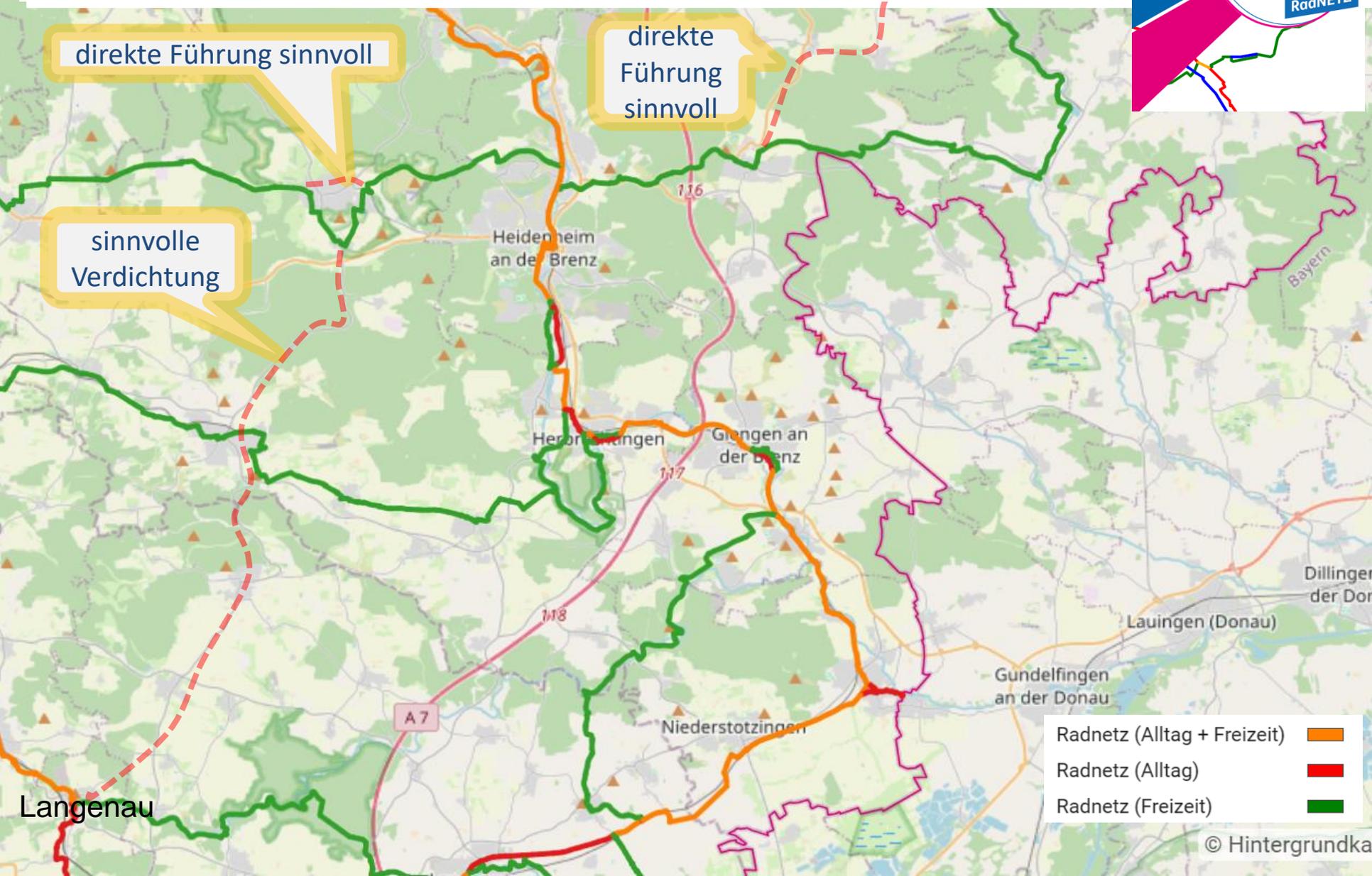


c. Separation



# 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]
<b>Schnelle Radverkehrs- verbindung (SRV)</b>		XX	XX
<b>Pendlerrou- ten - überregional -</b>		XX	XX
<b>Basisrouten - lokal -</b>		XX	XX
<b>Verdichtungsnetz</b>		XX	XX
<b>Summe</b>		XX	XX

Zuständigkeit  
Landkreis



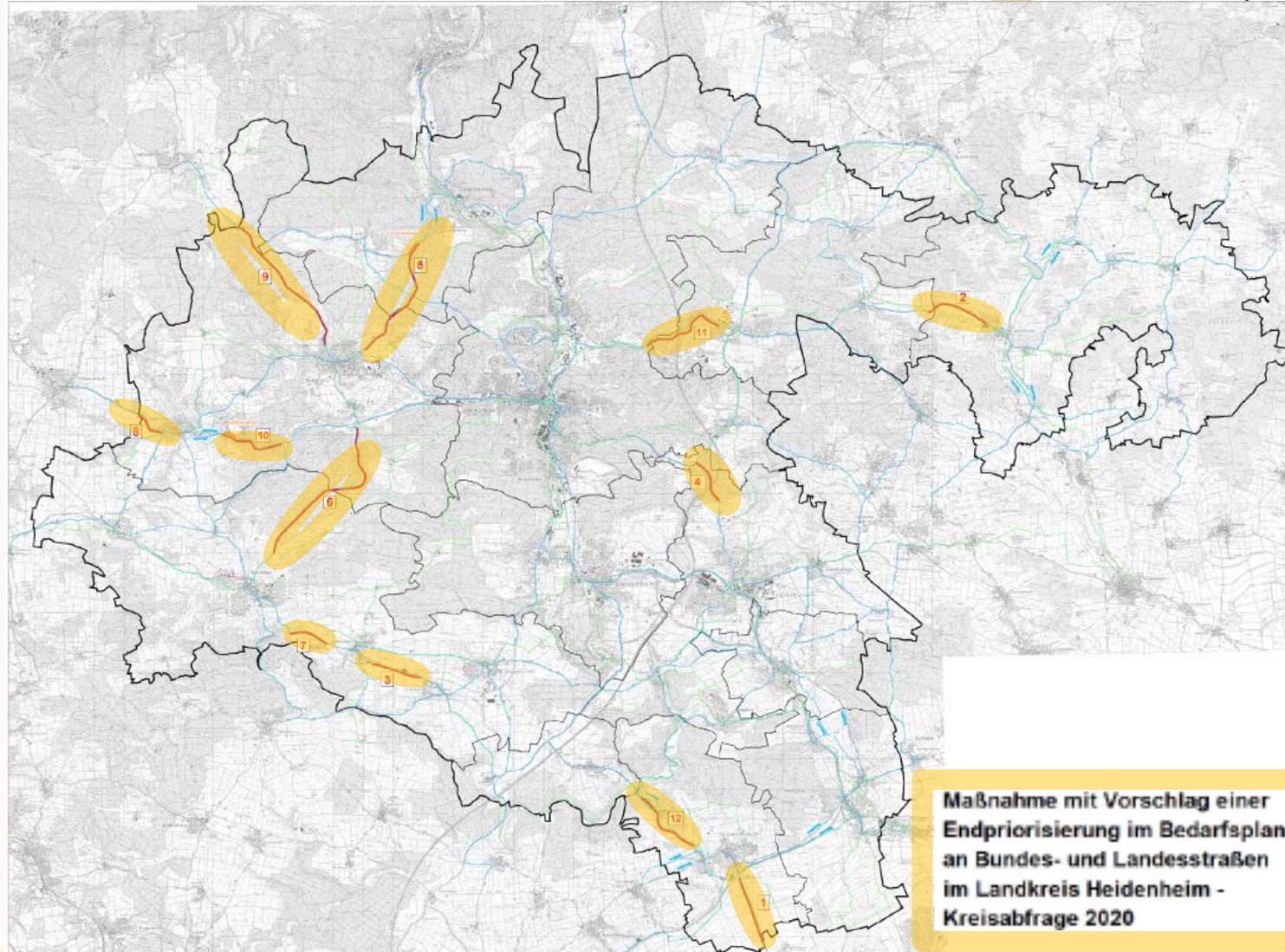
lokale  
Zuständigkeit

# 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

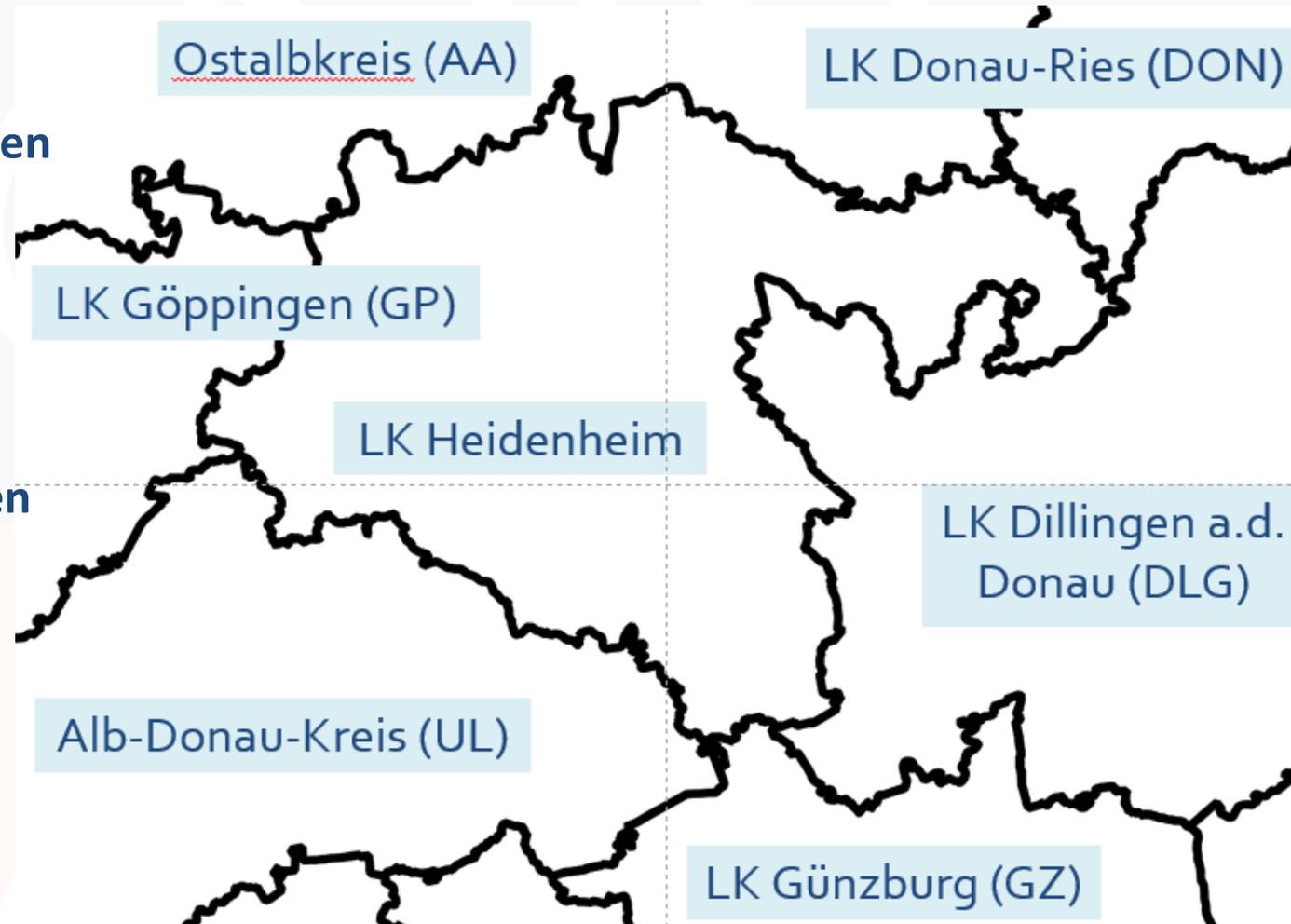




Foto VAR+ 2024 © Heidelberg B37

## 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

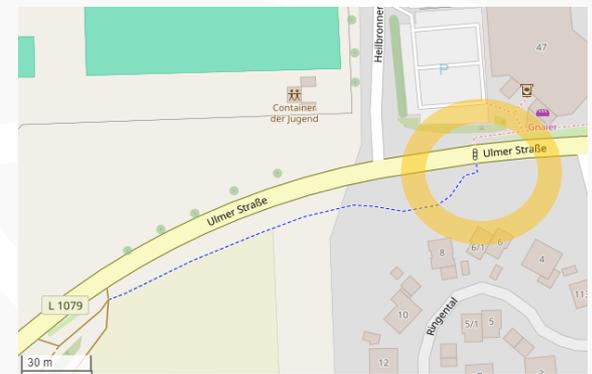
### Problem: Sichtbare Radverkehrsführung



# 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

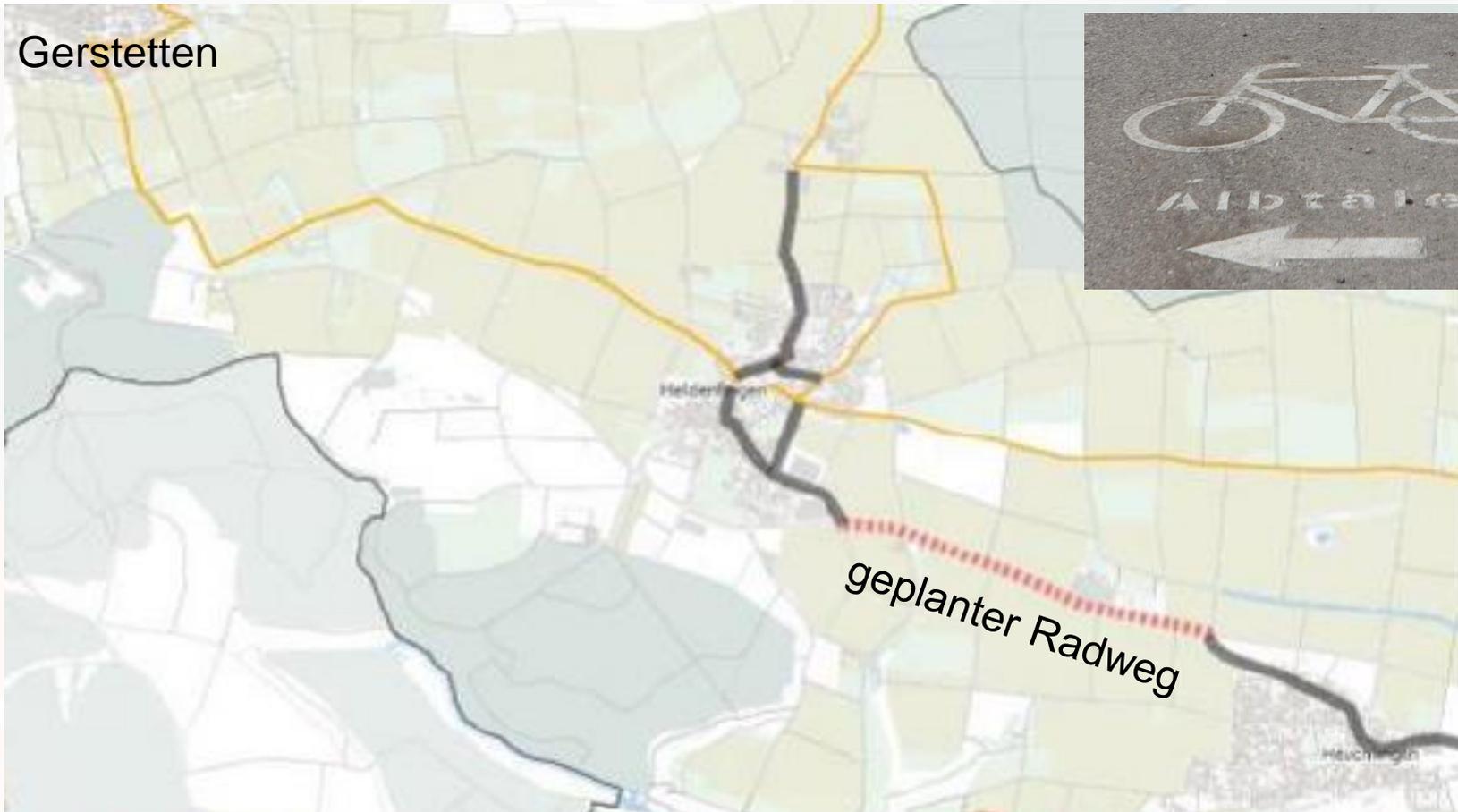
## 3. Kommunengespräche

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

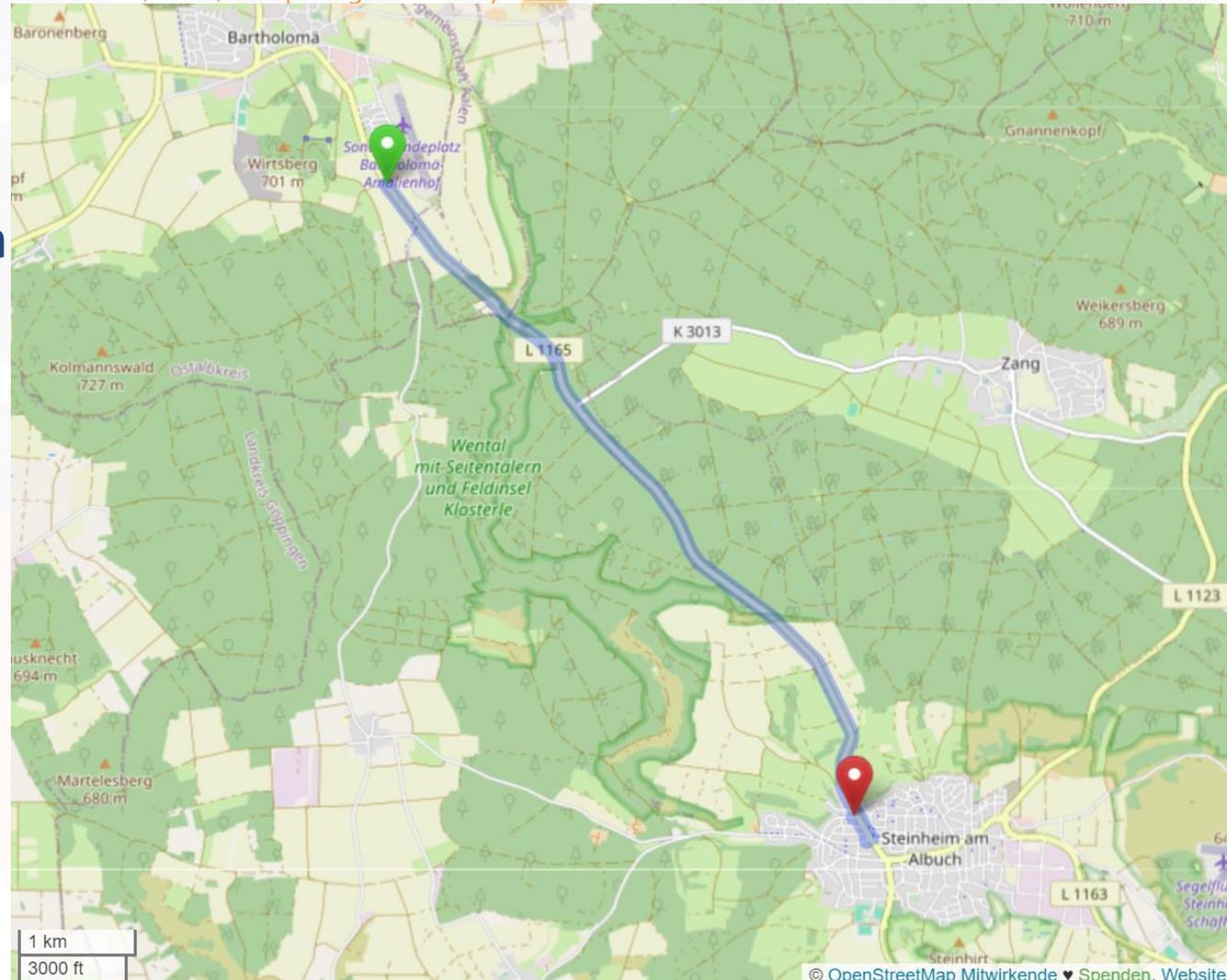


**Steinheim**

**L1165**

**Lückenschluss nach  
Bartholomä**

**7,5 km**



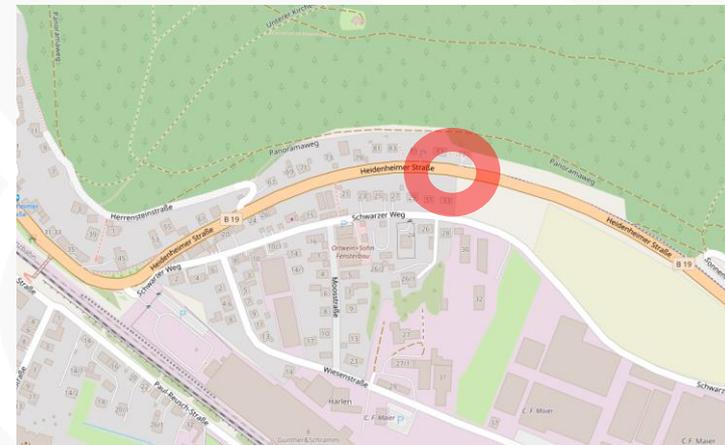
# Radverkehrskonzept LK HDH

## 3. Kommunengespräche

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

### Königsbronn | B19 -

### Problem: Radweg endet, südl. Ortseingang

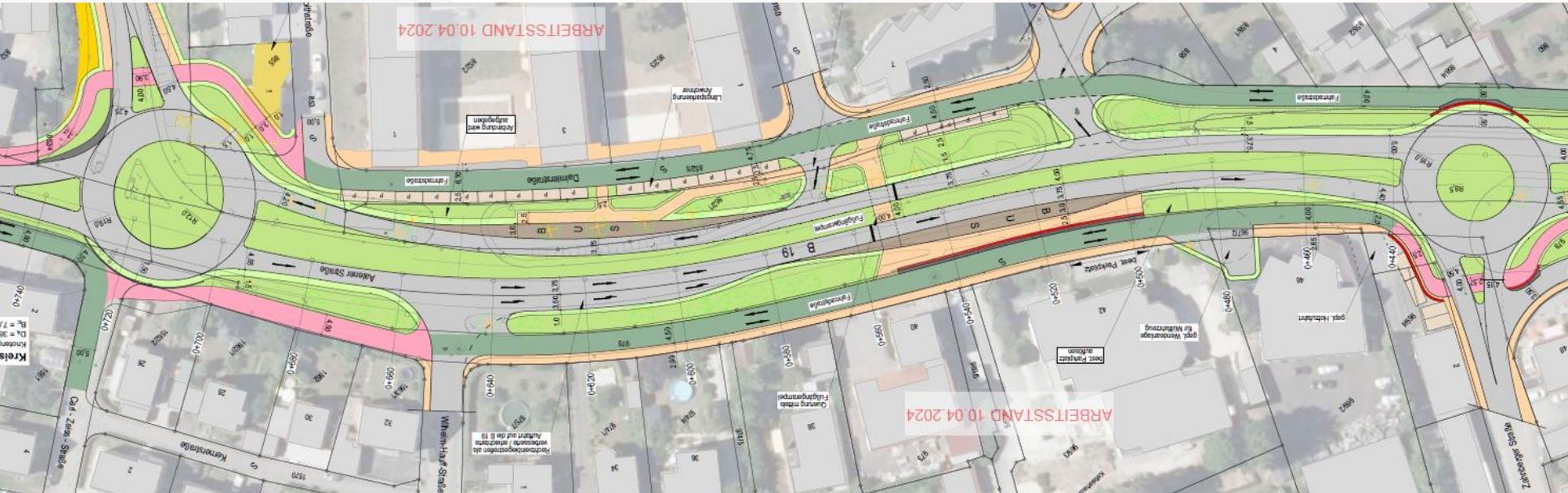
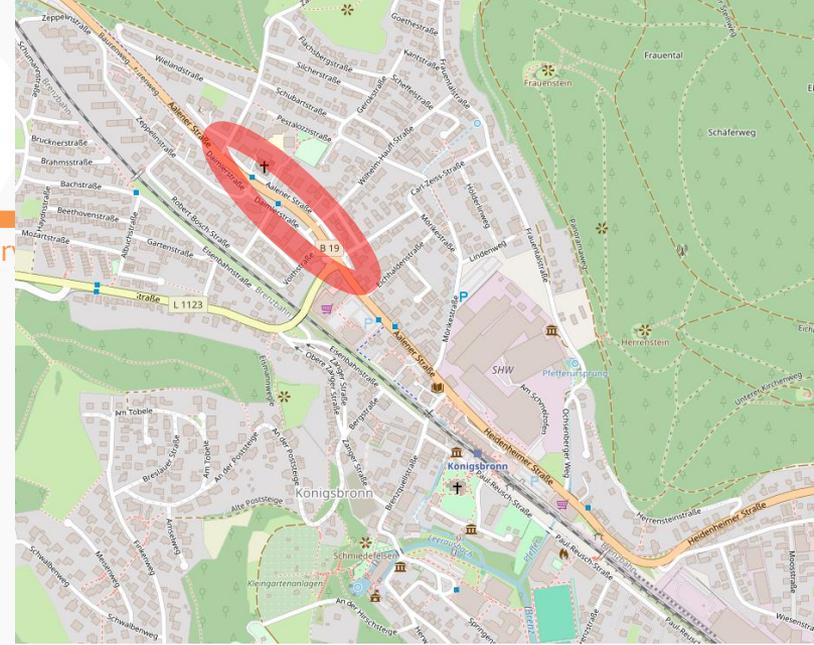


# Radverkehrskonzept LK HDH

## 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>

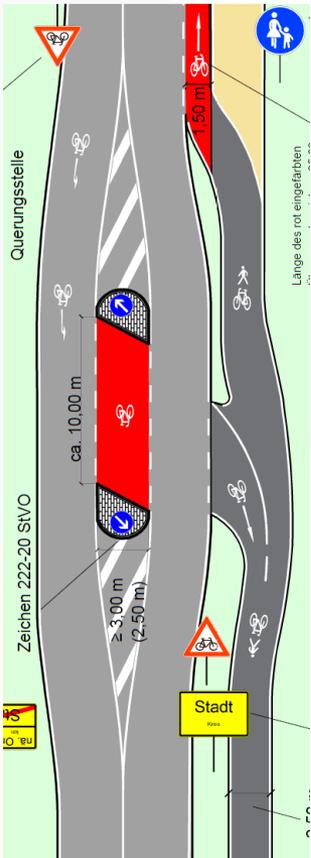
# Radverkehrskonzept LK HDH

## 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



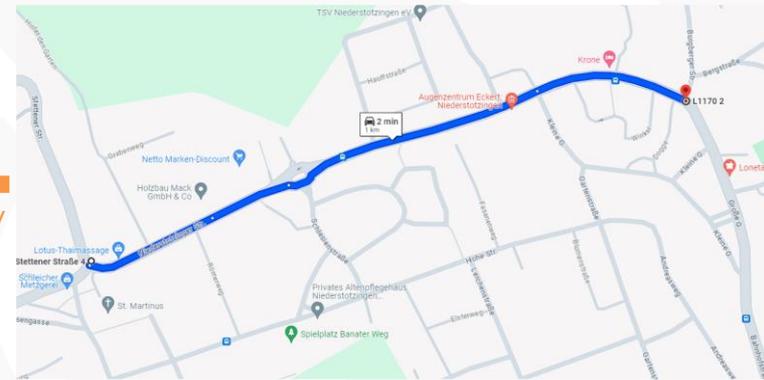
# Radverkehrskonzept LK HDH

## 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)



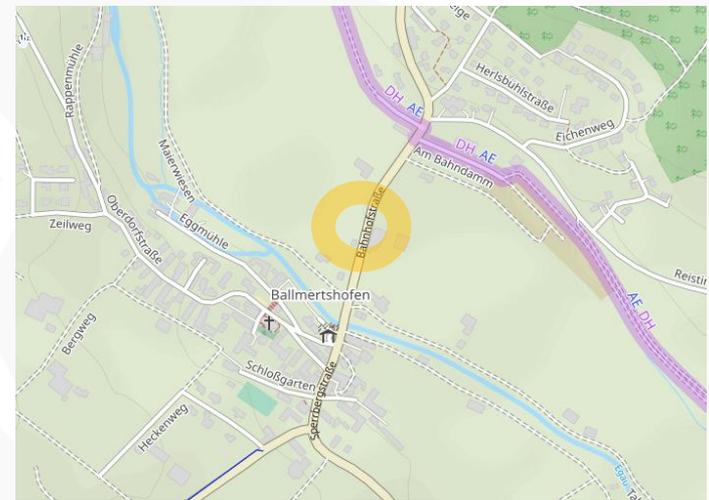
# Radverkehrskonzept LK HDH

## 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

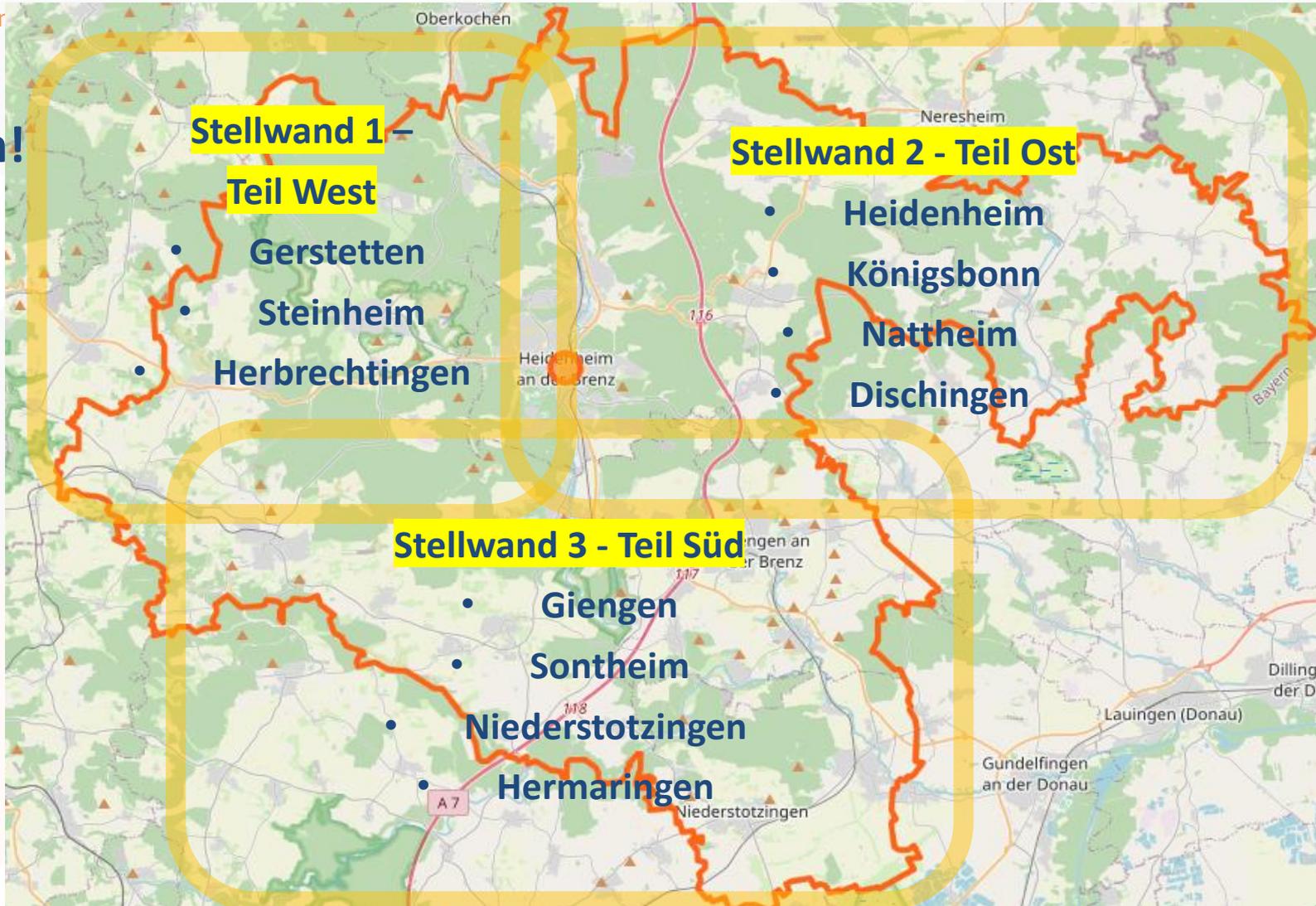
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 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

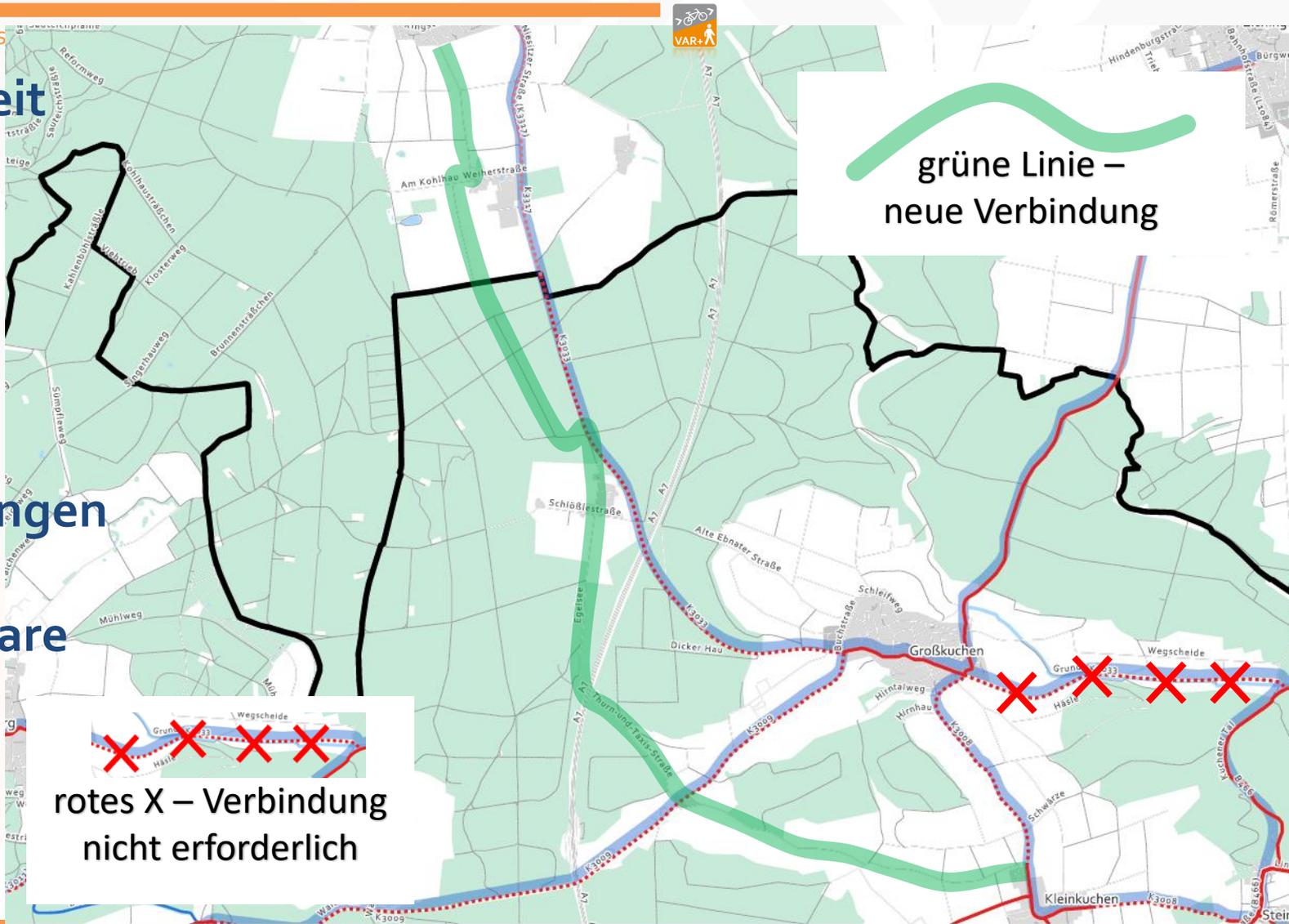
## 4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

Planungsbüro Verkehrs

### Kartenarbeit

1. Teil  
Hinweise  
zu den  
Strecken

Abweichungen  
und  
Kommentare  
notieren?



# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

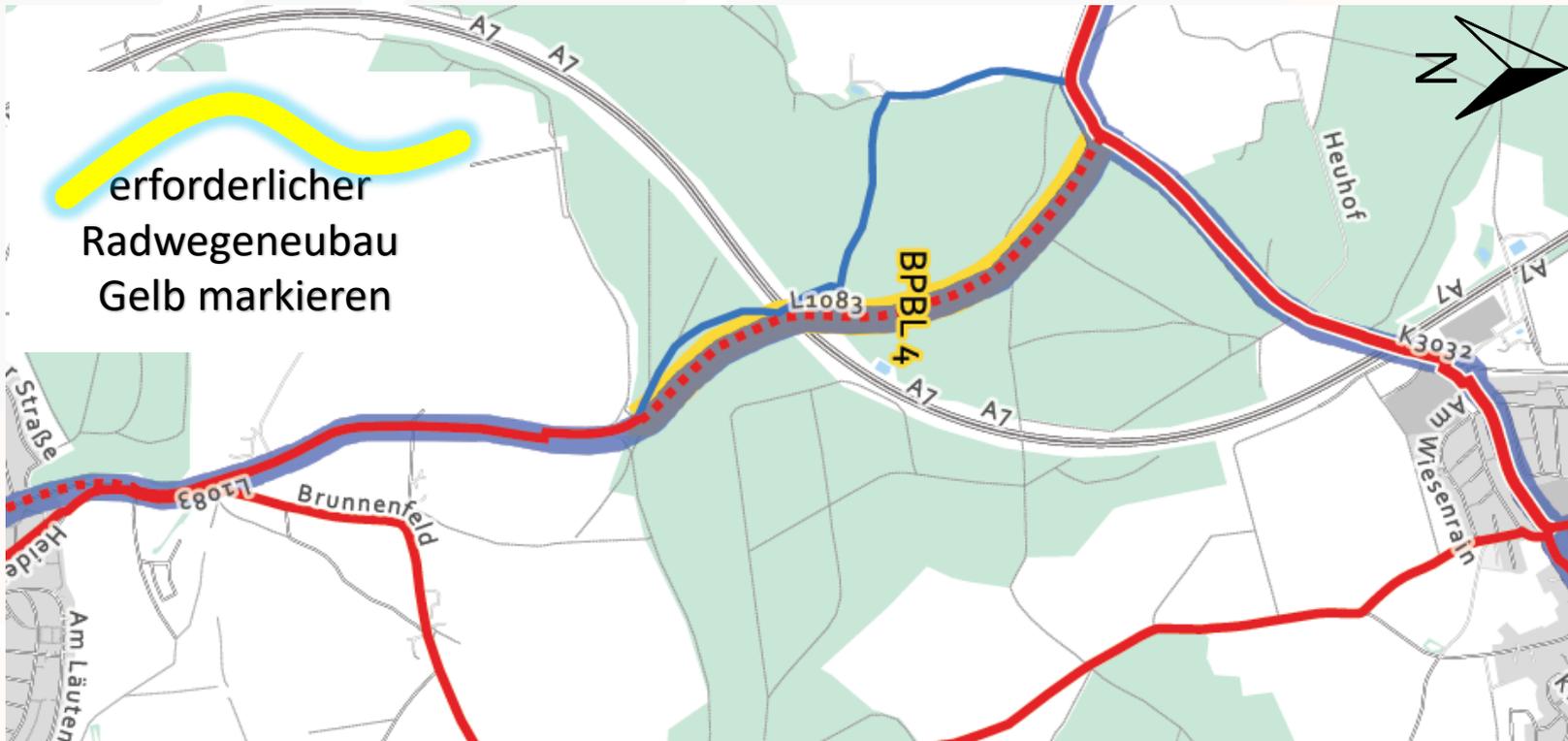
## 4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

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



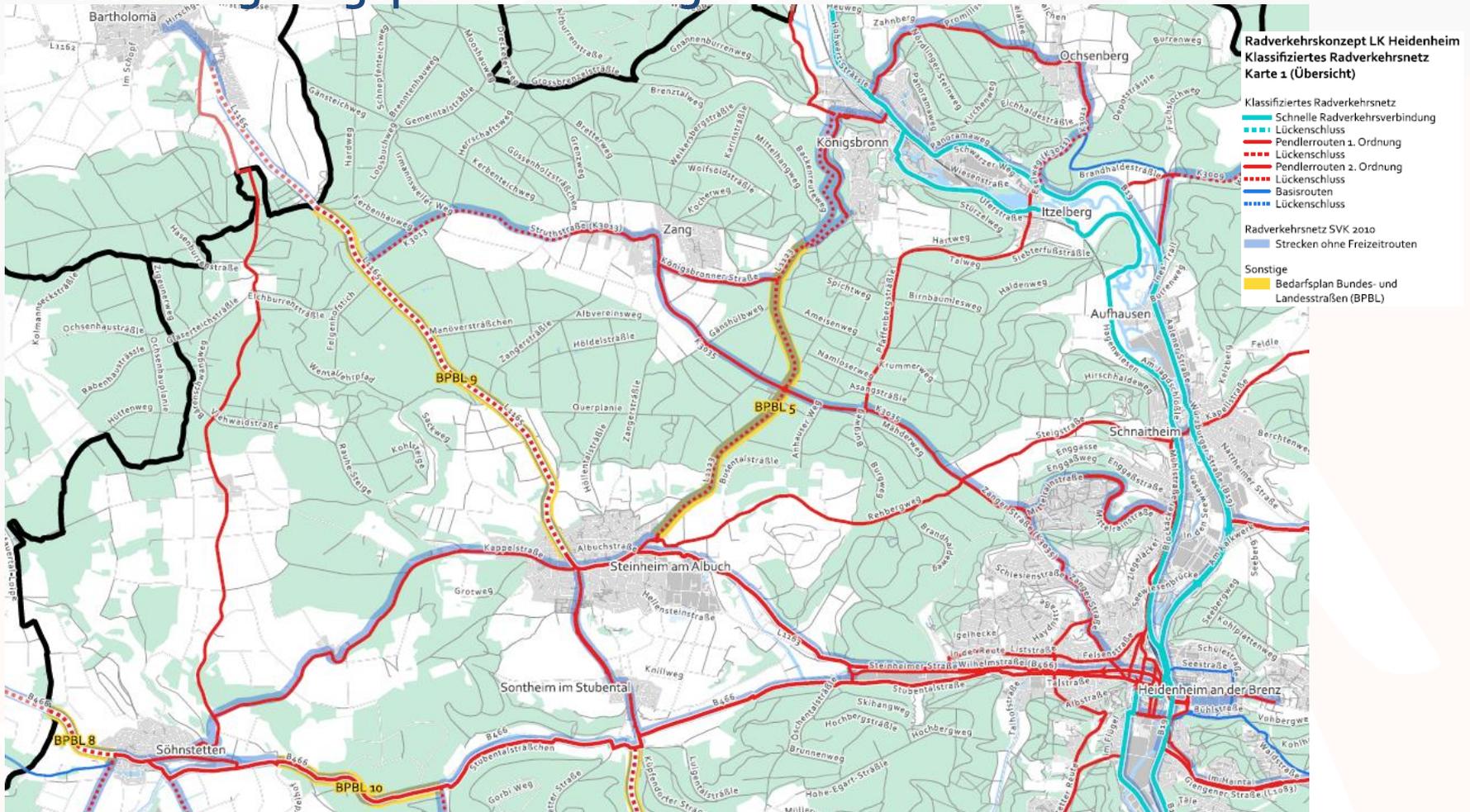
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

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



### 2. Vorstellung der geplanten Radwege ?



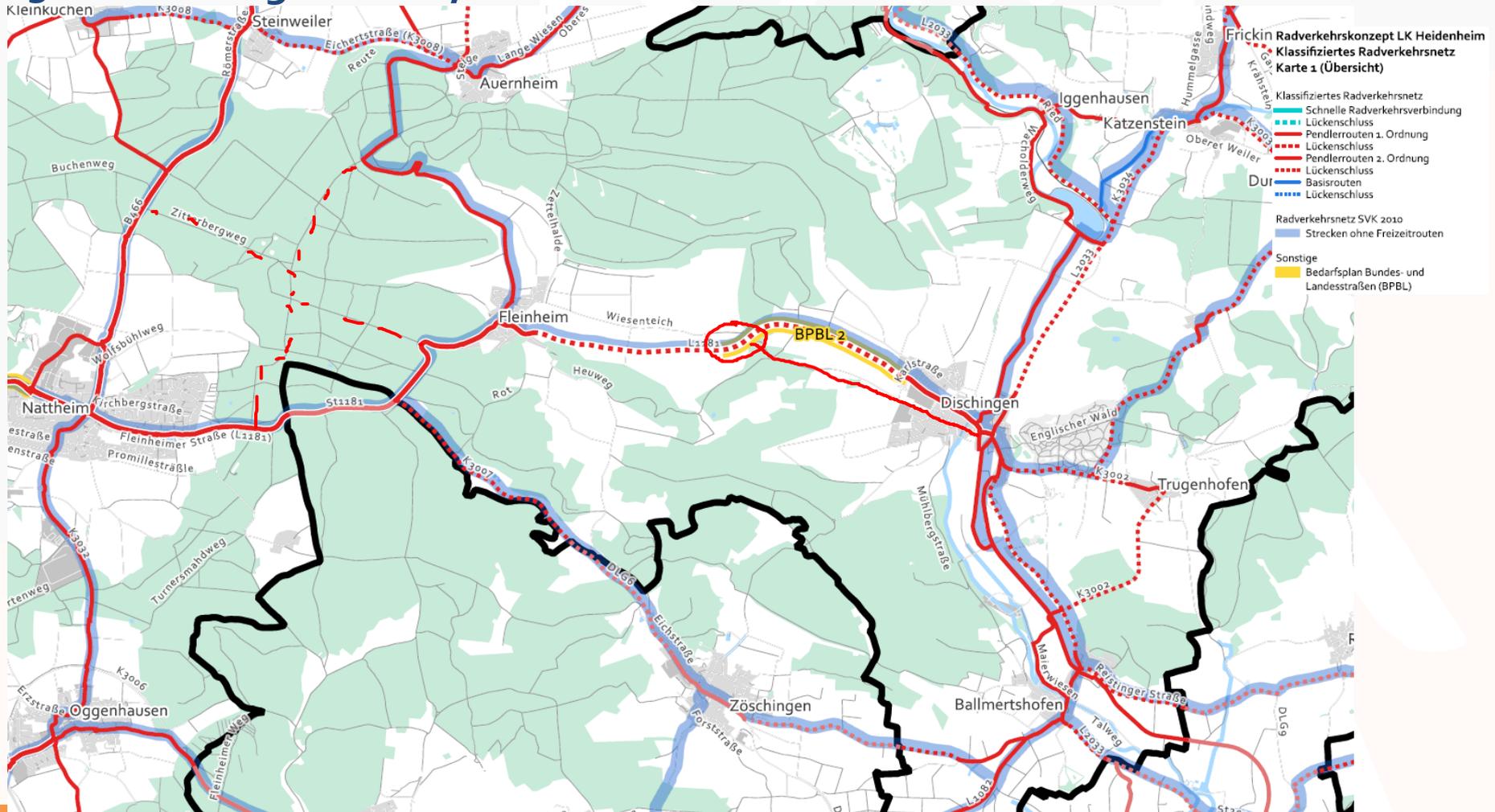
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 4 - Workshopphase im regionalen Zuschnitt

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



### 3. Handlungsbedarfe; Lücken bzw. Maßnahmen?



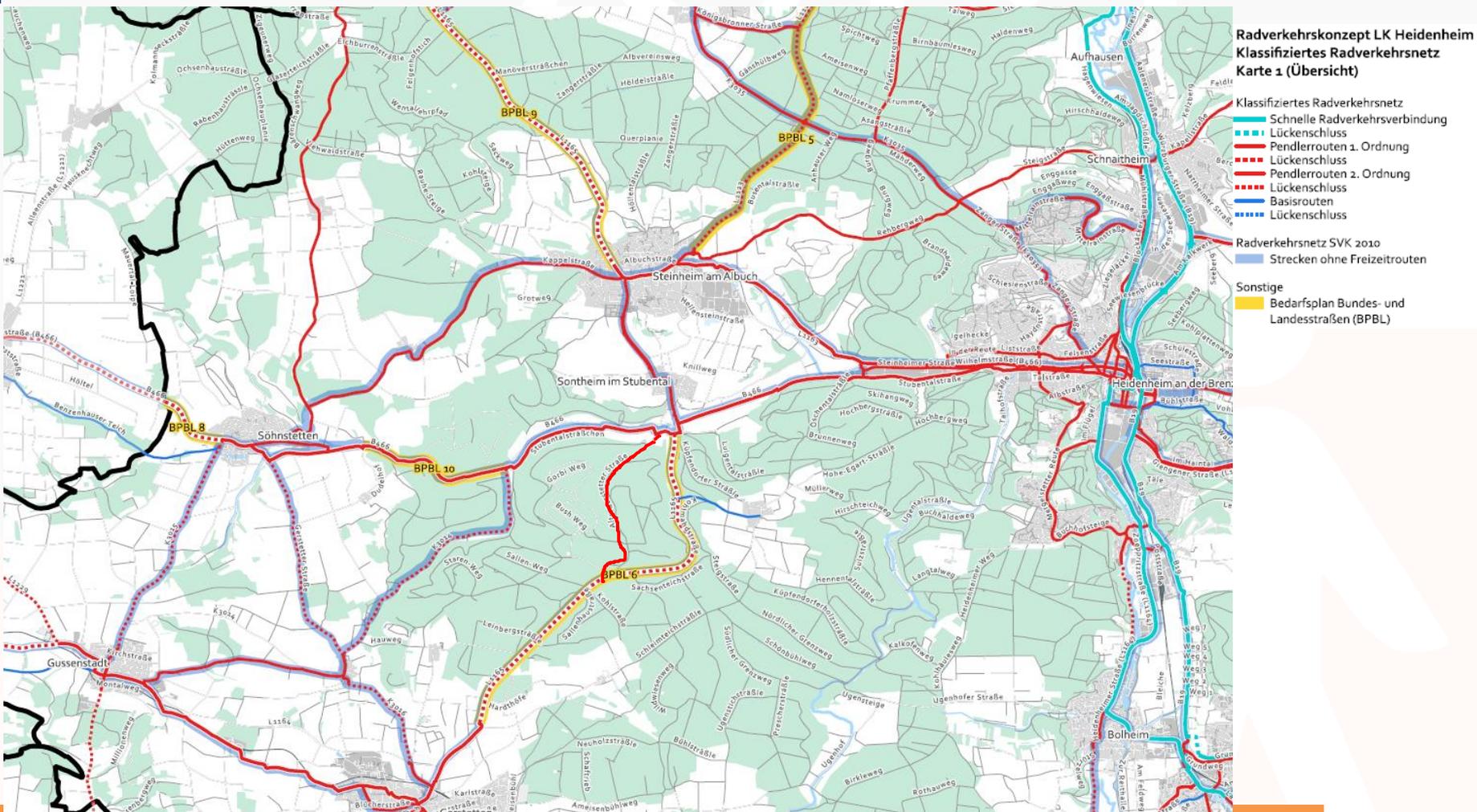
# Radverkehrskonzept LK Heidenheim

## 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

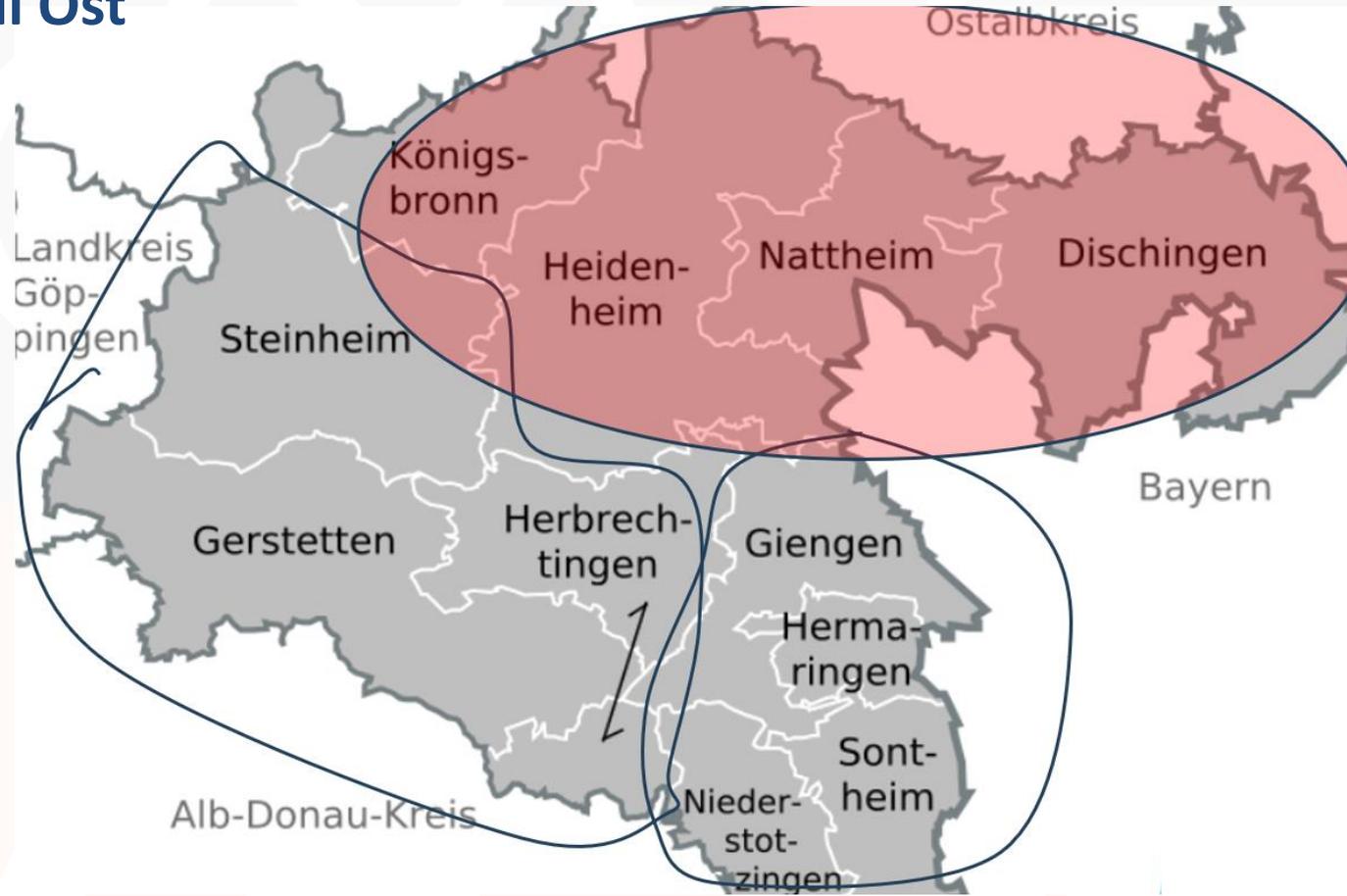
## 5. Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Workshopphase

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

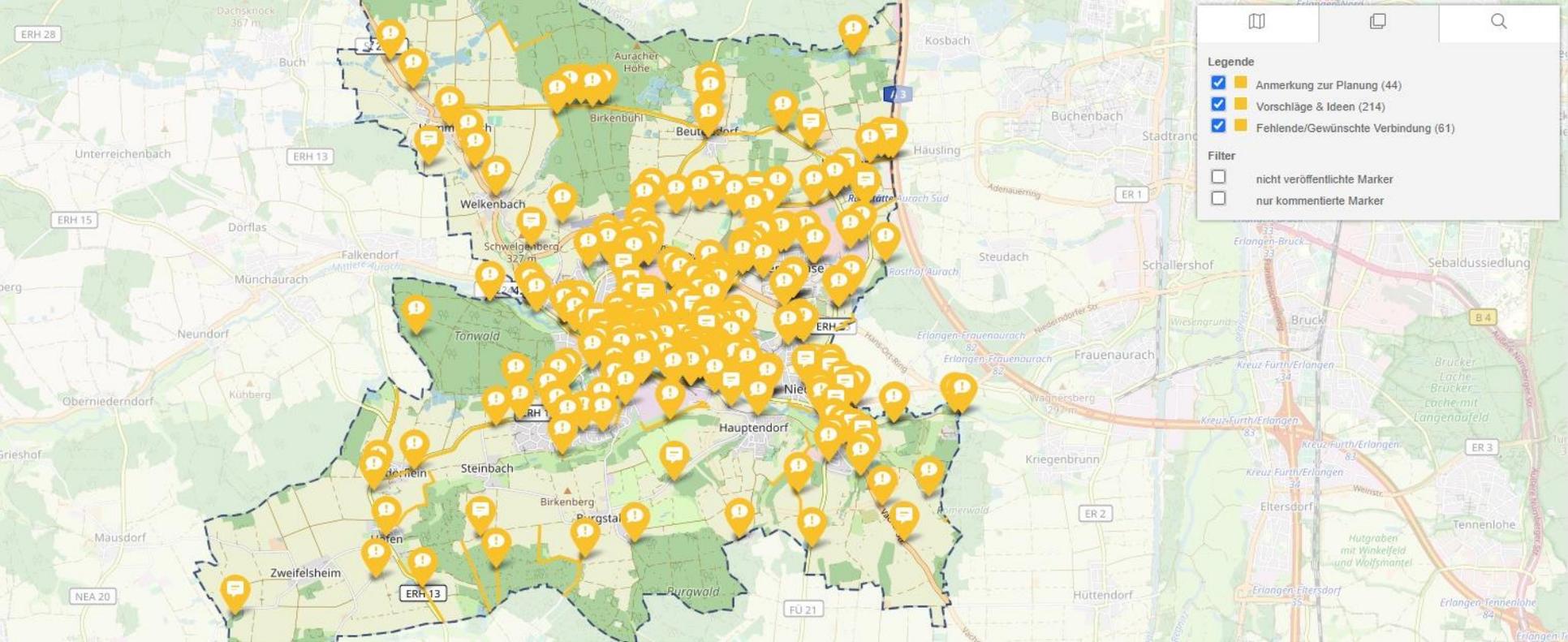
1. Giengen
2. Sontheim
3. Niederstotzingen
4. Hermaringen





## 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

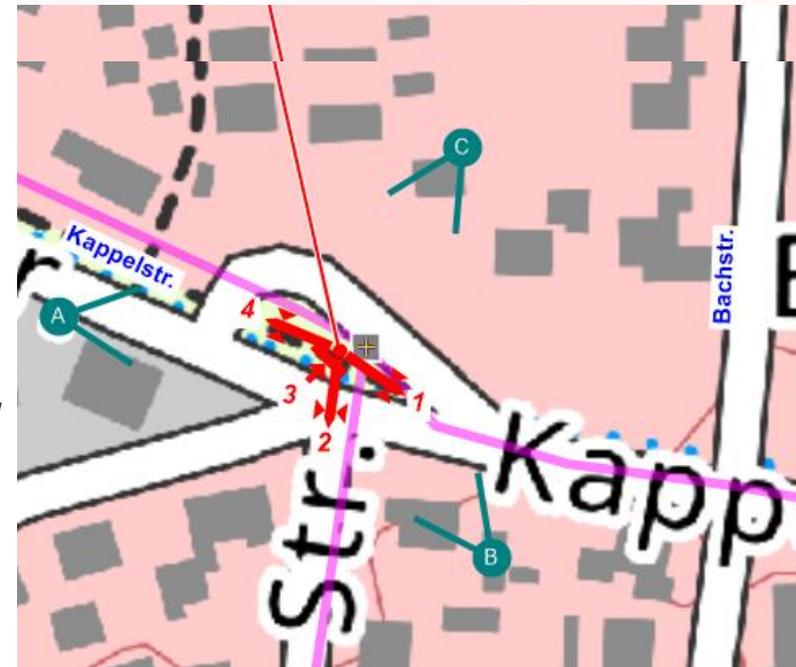


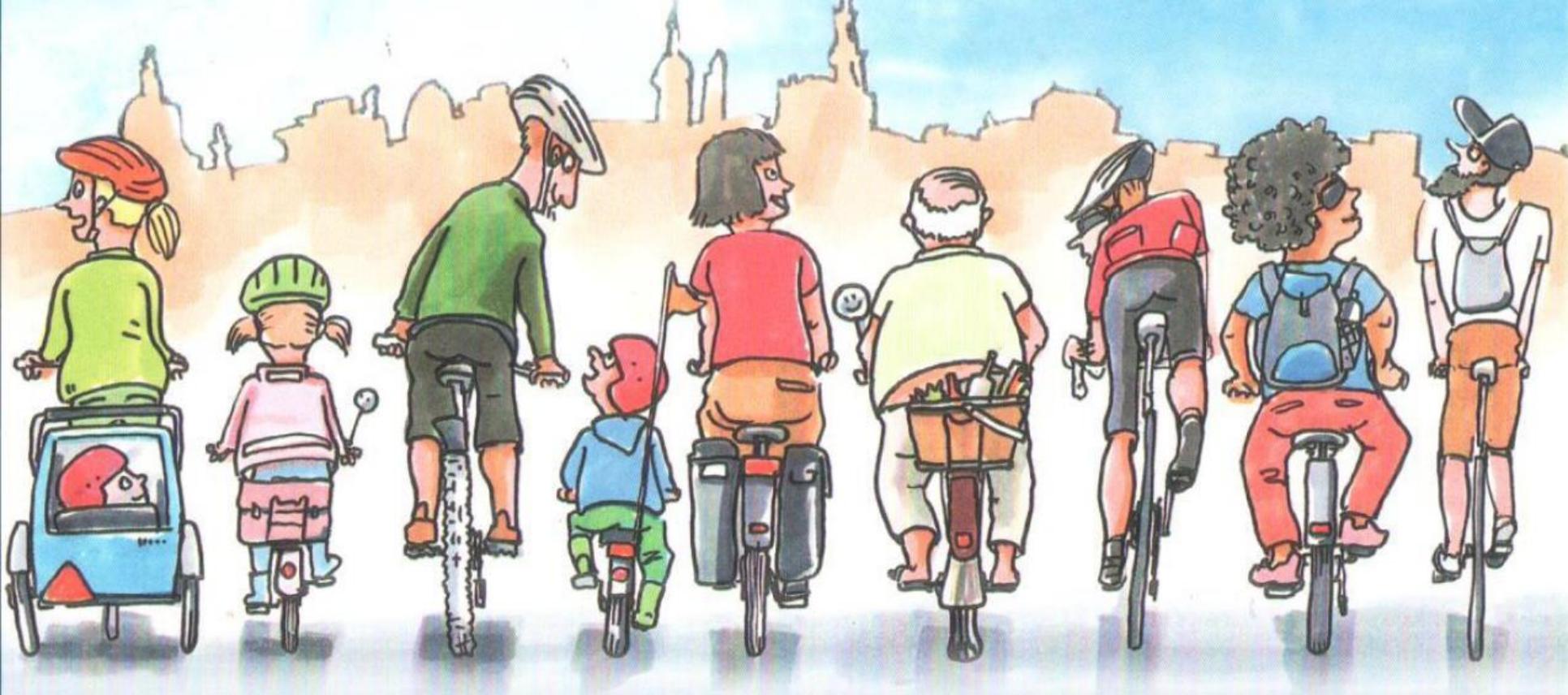
<https://www.jetzt-mitmachen.de/philippsburg/viewer>



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](mailto:uwe.petry@varplus.de)

Homepage: [www.varplus.de](http://www.varplus.de)

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