



# Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

*2. Bürgerwerkstatt am 23. März 2026*

*Agnes Etzbach und Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA*

# Tagesordnung

**18:30 – 18:35 Uhr**

## **Begrüßung**

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

**18:35 – 19:15 Uhr**

## **Vorstellung im Plenum**

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein  
Inhaltliche Schwerpunkte und Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

**Celina Hoffmann-Gäb**, **Planungsbüro VIA eG**

**19:15 – 20:15 Uhr**

## **Thementische**

Diskussion an zwei Thementischen

**Agnes Etzbach und Celina Hoffmann-Gäb**, **Planungsbüro VIA eG, Köln**

**20:15 – 20:30 Uhr**

## **Abschluss im Plenum**

Kurze Zusammenfassung der Diskussion

**Planungsbüro VIA eG, Köln**

Ausblick auf das weitere Verfahren

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

# Unternehmensprofil

Das **Planungsbüro VIA** ist eine seit 1992 eingetragene Genossenschaft mit 32 fest angestellten Mitarbeitenden

Bundesweite Tätigkeit, Schwerpunkte in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen

## Geschäftsfelder

- Rad- und Fußverkehr
- Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne
- ÖPNV
- Wegweisung: Fahrrad, Wandern, innerörtliche Leitsysteme
- Moderation- und Beteiligungsverfahren



# Projekttablauf

**Schritt 1: Grundlagenermittlung und Netzkonzeption**

*1. AK Rad, 1. Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung*

**Schritt 2: Befahrung und Bestandsaufnahme**

**Schritt 3: Maßnahmenplanung und Katastererstellung**

*2. AK Rad und 2. Bürgerwerkstatt*

**Radverkehrs-  
konzept**

---

**Umsetzung des Maßnahmenkatasters**



## Ausgangslage und Zielsetzung

*Abgeschlossene Planungsphase*

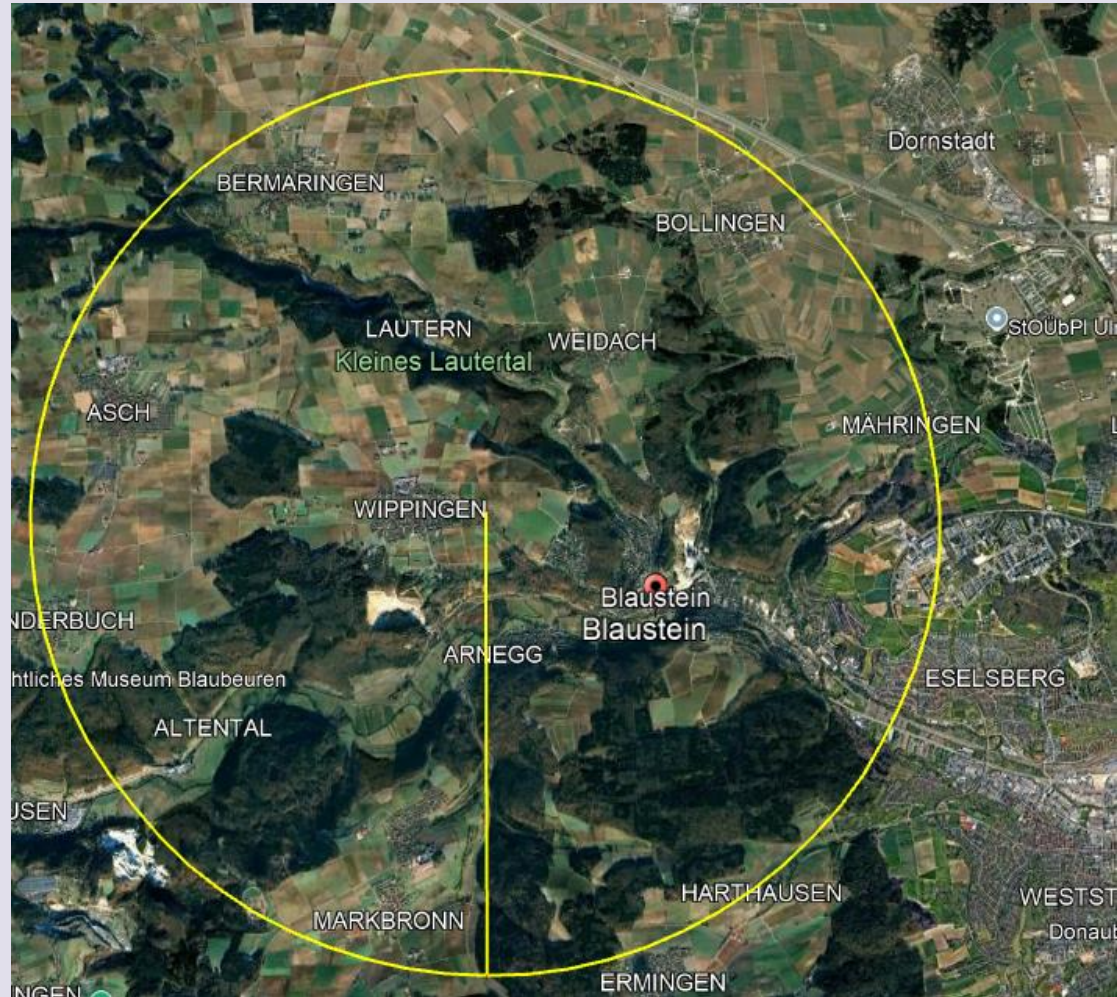
# Was möchte der Alltagsradfahrende?

## Ziel des Projekts: Erstellung eines Alltagsradverkehrsnetzes

Im Gegensatz zum **Fahrradtouristen** möchte der **Alltagsradelnde**, also all jene, die zur Arbeit, Ausbildung, Schule oder für Erledigungen das Fahrrad nutzen wollen, die **möglichst kürzeste, steigungs- und umwegärmste Verbindung** wählen können.

Durch ein **verändertes Umweltbewusstsein** und auch durch die immer stärkere **Zunahme an Pedelecs und E-Bikes** wird auch in topographisch bewegten Regionen ein Anstieg des Radverkehrsanteils zu beobachten sein.

# Einzugsbereich Fahrrad 5 km



BLAUSTEIN

## Ergebnisse der Netzkonzeption und der Bestandanalyse

*Abgeschlossene Planungsphasen*

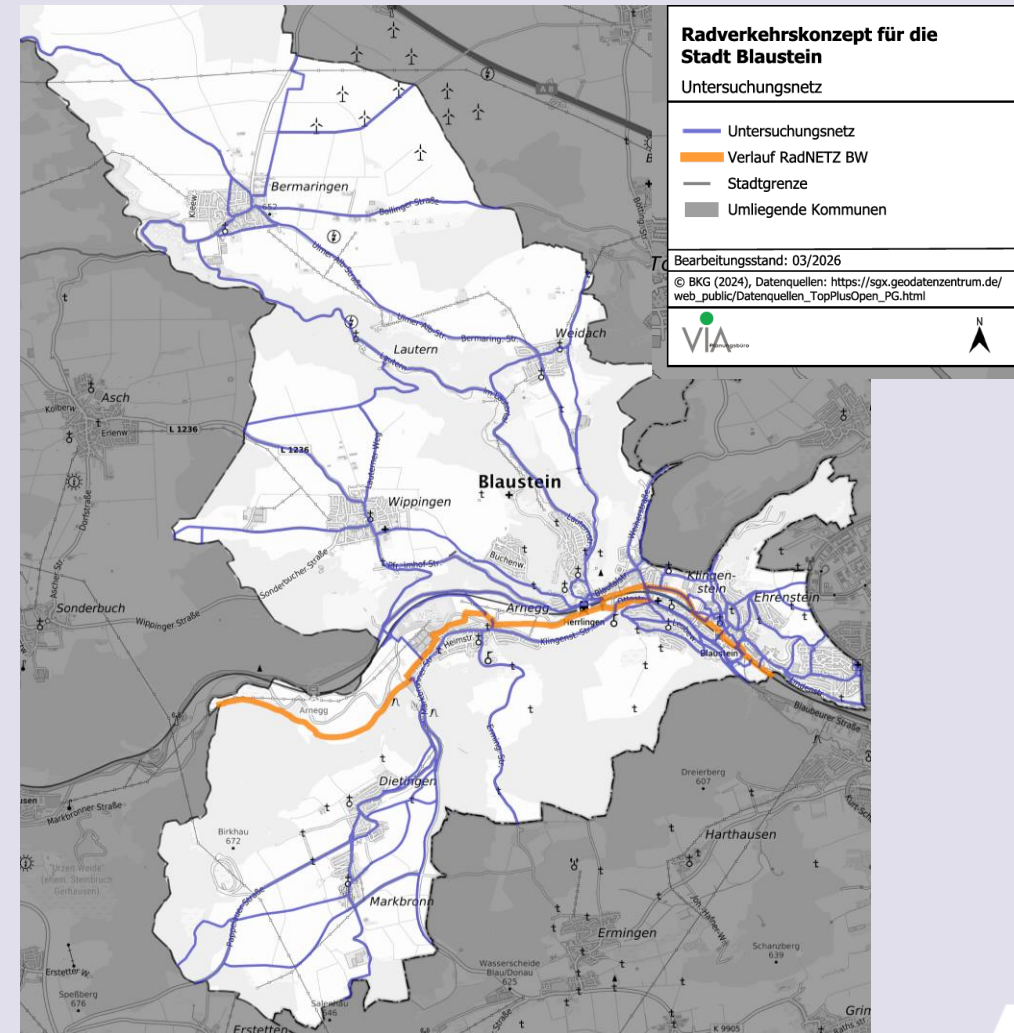
# Untersuchungsnetz

## Anbindung von:

- Wohngebieten
- Bahnhöfe
- Schulen
- Gewerbegebiete und große Arbeitgeber
- Einzelhandel
- Freizeiteinrichtungen

## Abgestimmt mit:

- der Stadt Blaustein
- dem Runden Tisch Radverkehr (Politik, Alb-Donau-Kreis, Polizei, RP Tübingen)
- der Bürgerschaft (1. Bürgerworkshop)



# Digitale Datenerfassung des Radverkehrs

**1.** Fotodokumentation und Erfassung aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die bereits am Anfang erfasst werden können (Beleuchtung, Vzuz, Anlagentyp, Breiten, Oberflächentyp u.a.).

**2.** Im Zusammenhang mit dem Streckenabschnitt können x-fach Knotenpunkte, Barrieren oder Wegweiser mit allen relevanten Merkmalen (Knotentyp, Radverkehrsführung am Knoten u.a.) sowie ihrer Lage (GPS) erfasst werden

**3.** Erfassung der Lage im Kartenbild und aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die erst am Ende erfasst werden können (Zustand der Oberfläche, Furten, Bordsteine u.a.).

**4.** Mit Änderung wesentlicher Merkmale des Streckenabschnitts (Veränderung Ortslage, Vzuz, Radverkehrsanlagentyp, Breite, Oberfläche u.a.) beginnt die Erfassung eines neuen Streckenabschnitts

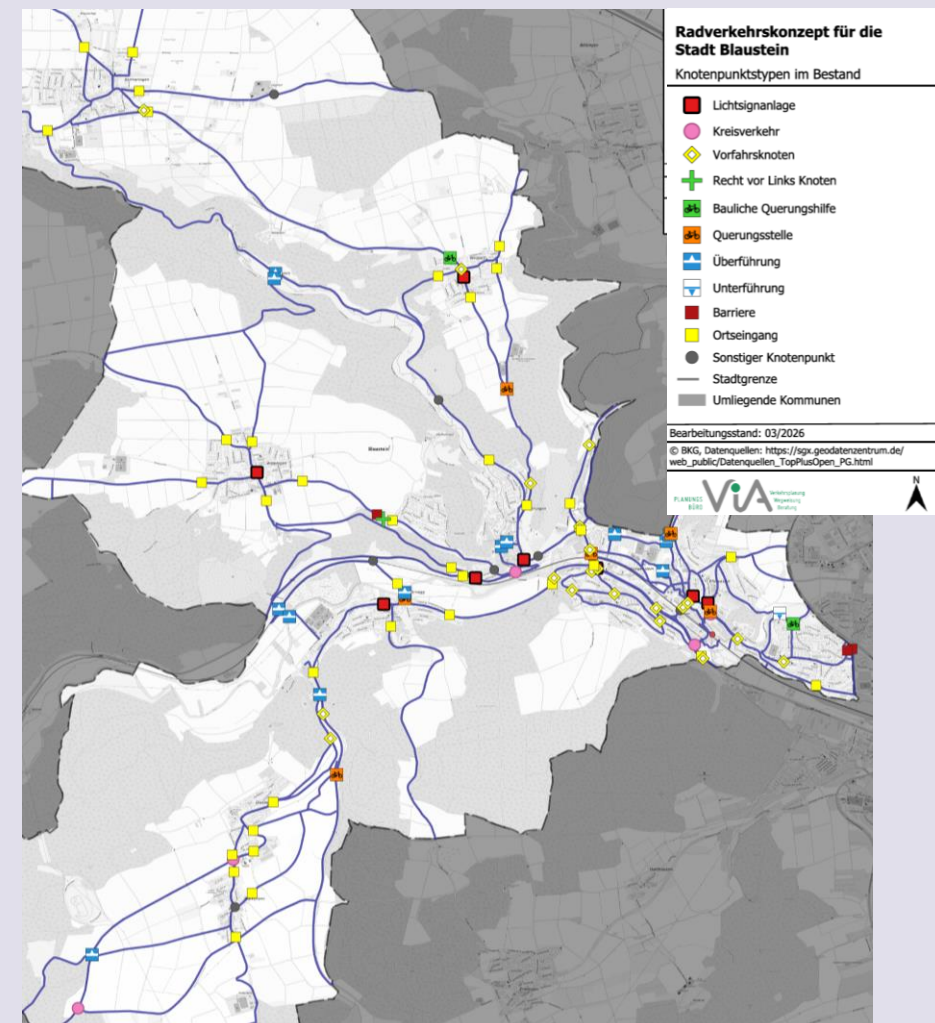
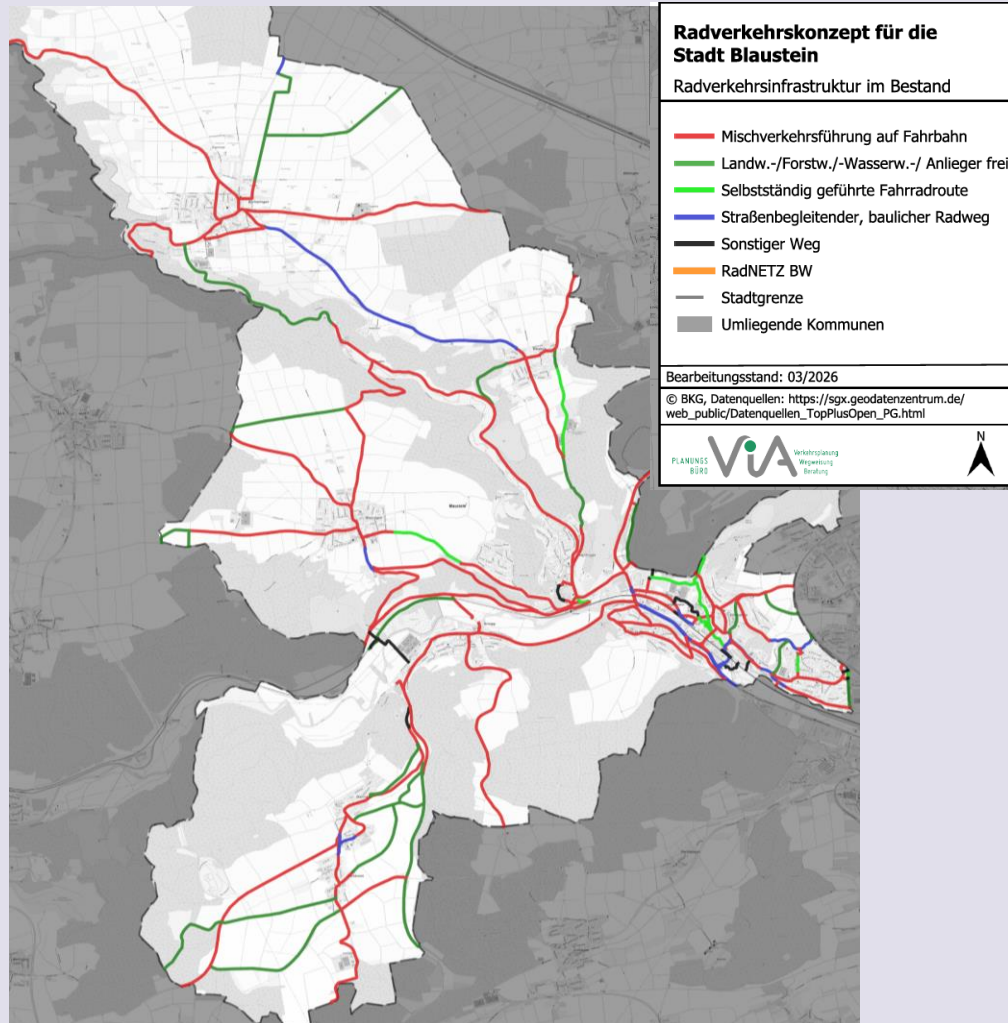
**Übertragung an GIS-Datenbank**



## Folgende Analysen werden durchgeführt:

- ➔ Netzlücken auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- ➔ Ermittlung von unzureichender Infrastruktur auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- ➔ Ermittlung von Breiten- und Oberflächenmängeln

# Ergebnisse der Bestandanalyse

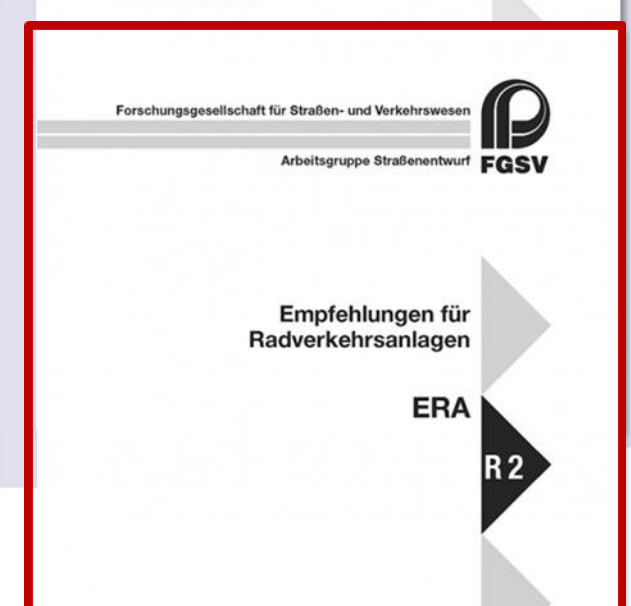




# Maßnahmenplanung

*Aktuelle Planungsphase*

## Radverkehrsplanung muss Vorgaben erfüllen



# Analyse der Radverkehrsinfrastruktur

## Führungsformen und ihre Breitenanforderungen

### Einrichtungsrادweg

2,00 m

nur in Ausnahmefällen  
1,60 m

(alte ERA: 1,60 m)



### Radfahrstreifen

2,00 m

nur in Ausnahmefällen  
1,85 m

(alte ERA: 1,85 m)



### Schutzstreifen

1,50 m

kann auch breiter  
angelegt werden

(alte ERA 1,25 m)



### Gemeinsamer Geh- und Radweg

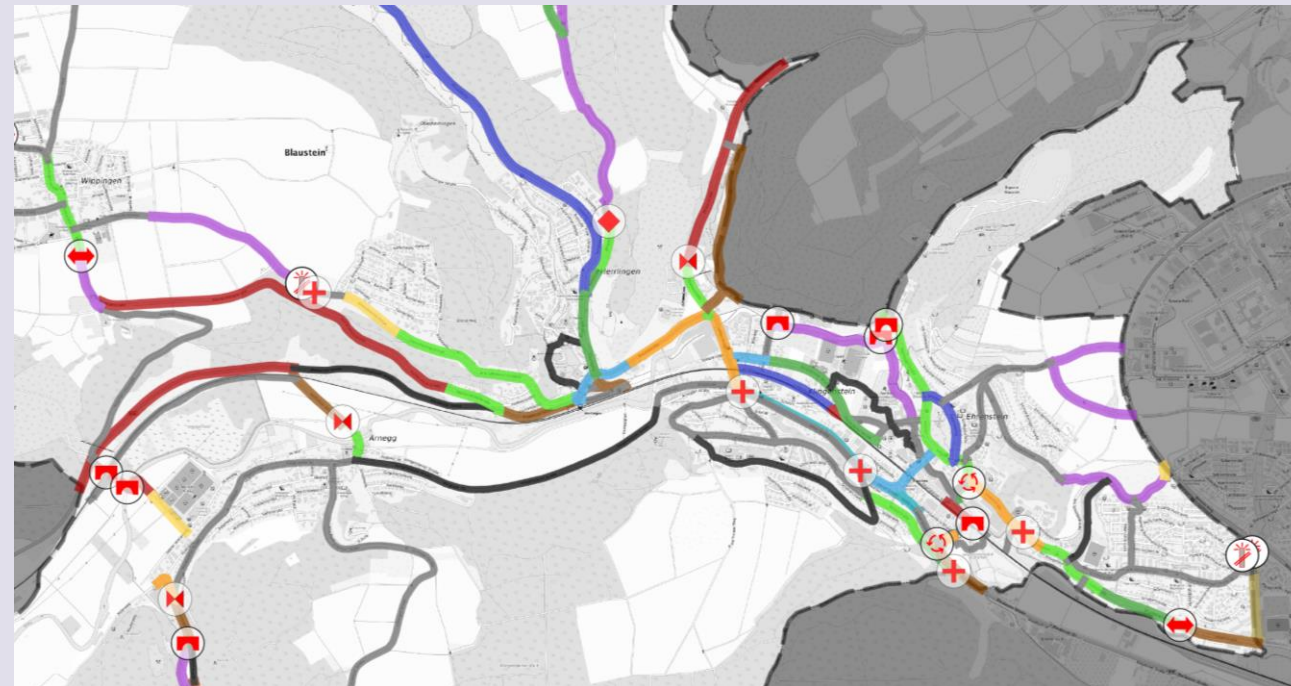
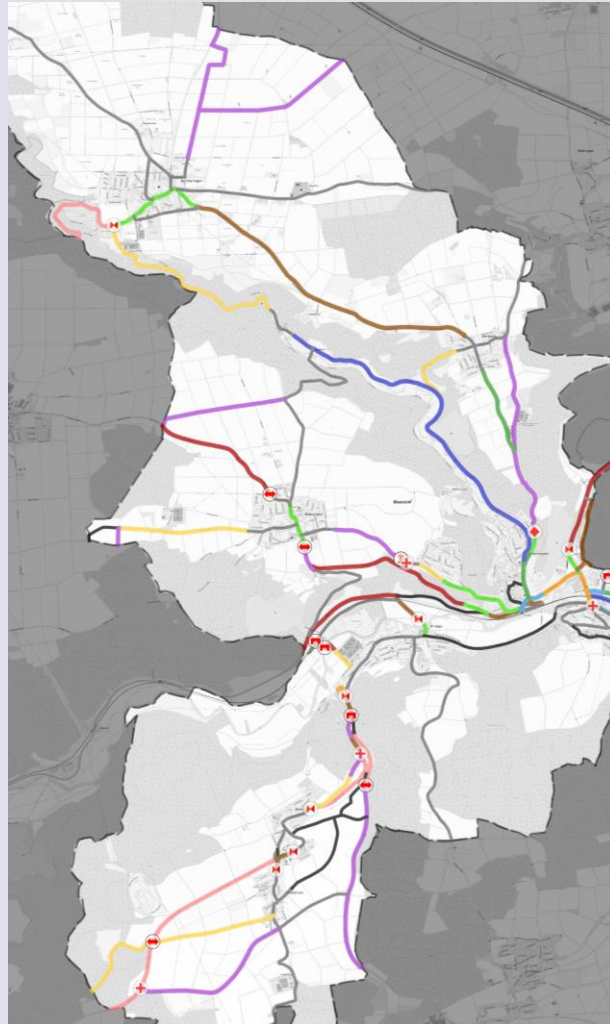
4,00/3,00 m

(außerorts 2,50 m)

(alte ERA: 2,50 m)



# Maßnahmenplanung



## Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

### Maßnahmenübersicht

#### Maßnahmen an Knoten

- Signalisierung in Knotenpunkt optimieren
- Umbau eines Kreisverkehrs
- Barriere markieren, verbessern oder entfernen
- Neubau einer Querungshilfe
- Neubau einer Fahrbahneinengung
- Umbaumaßnahme
- Markierungsmaßnahme
- Beschilderungsmaßnahme
- Neubau bzw. Ersatz Brücke

#### Maßnahmen an Strecken

- Neubau
- Neubau (weiterer Bedarf)
- Umbau-/Ausbau nach ERA-Standard, Ausb.
- Oberflächenanierung
- Markierung
- Fahrradstraße einrichten
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschw
- punktuelle Maßnahmen
- Schutzstreifen markieren
- Handlungsbedarf (gesamtverkehrliche Unt
- Beschilderung
- mit der Stadt Ulm abstimmen
- Keine Maßnahme erforderlich
- geprüfte Alternative
- Stadtgrenze
- Umliegende Kommunen

Bearbeitungsstand: 03/2026

© BKG, Datenquellen: [https://sgx.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlusOpen\\_PG.html](https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlusOpen_PG.html)



# Maßnahmenplanung – Maßnahmenkataster zur Dokumentation

<b>Maßnahmen-Nr.</b>	STR_110	<b>Lage</b>	innerorts	<b>Belastungsbereich</b>	Belastungsbereich I	<b>Länge [m]</b>	168
<b>Kommune</b>	Stadt Blaustein			<b>Bestand</b>	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn (Radfahren in beide Richtungen)		
<b>Straße</b>	Bergstraße (K7383)			<b>Bestand</b>	Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100 km/h) zweispurig ohne Mittelmarkierung		

**Zielzustand:**

Führung auf der Fahrbahn: Markierungsmaßnahme

**Einzelmaßnahme(n)**

-(Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)



**Musterlösung-/querschnitt**

Musterlösung Basis Sb-1

<b>Straßenklasse</b>	DTV	<b>Bruttokosten</b>
Kreis	2523	5.040 €

**Programmstufe:** Kurzfristige Maßnahmen

**Priorität**

Netzbedeutung:	1	Bürgerschaftsvotum:	0
Verkehrssicherheit:	0	Schulwegerelevanz:	2
Kfz-Belastung:	0	Touristische Bedeutung:	0

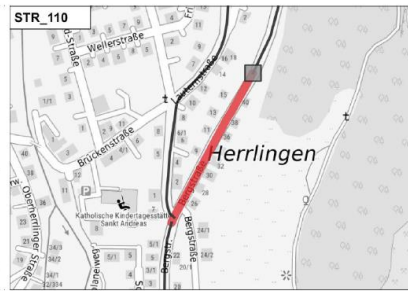
**Mittlere Priorität** **Gesamt:** 3



**Beschreibung der Maßnahme:**

Es gibt Überlegungen seitens der Stadt Blaustein, auf der Bergstraße einen Schutzstreifen zur Sicherung des bergauf fahrenden Radverkehrs zu markieren. Bergab kann der Radverkehr im Kfz-Verkehr mitfahren. Auf diesem Abschnitt bleibt bei einer Breite von 1,50 m für den Schutzstreifen eine Kernfahrbahnbreite von ca. 4,20 m übrig. Deswegen muss hier mit dem Erlass für Schutzstreifen für schmale Kernfahrbahnen gearbeitet werden. Bei einer Belastung von < 3.000 DTV kann für Lückenschlüsse mit einer Länge von unter 300 m mit einer Kernfahrbahnbreite von 4,10 m gearbeitet werden. Im Bereich der Bushaltestelle und von parkenden Autos kann der Schutzstreifen unterbrochen werden. Für eine Konkretisierung der Maßnahmen sollten Detailplanungen erstellt werden.

Hinweis Straßenverkehrsbehörde: Mit LAP wird sich die Situation ändern, prüfen.



**Unfallschwere**

- Unfall mit Gasterben
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

**Unfalltyp**

- Abbiegeunfall (AB)
- Einstreife/Kreuzen Unfall (EK)
- Fahrerfall (FF)
- Schlepper Unfall (SO)
- Unfall durch ruhendes Fahrzeug (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschneiden Unfall (ÜS)

**Mängelmeldungen**

- Mangel an Knotenpunkt
- Mangel an Strecke

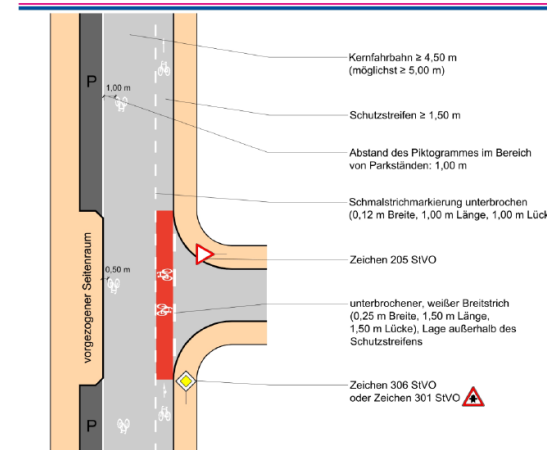
**Maßnahmen**

- Knotenpunkt mit Maßnahme
- andere Knotenpunkte
- Strecke mit Maßnahme
- Belastetes Radnetz

<b>Maßnahmen-Nr.</b>	STR_110	<b>Lage</b>	innerorts	<b>Belastungsbereich</b>	Belastungsbereich I	<b>Länge [m]</b>	168
<b>Kommune</b>	Stadt Blaustein			<b>Bestand</b>	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn (Radfahren in beide Richtungen)		
<b>Straße</b>	Bergstraße (K7383)			<b>Bestand</b>	Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100 km/h) zweispurig ohne Mittelmarkierung		

<b>Ausbaustandard</b>	<b>Anwendung</b>	<b>Ortslage</b>	<b>Einsatz und Differenzierung von Musterlösungen</b>
<input type="checkbox"/> Basisstandard	<input type="checkbox"/> Ringförmig	<input type="checkbox"/> innerorts	
<input type="checkbox"/> Radvorrangigkeitsstandard	<input type="checkbox"/> Versetzt	<input type="checkbox"/> außerorts	
<input type="checkbox"/> Radschmelzverbindungsstandard	<input type="checkbox"/> Ausnahmeförmig		

**Markierung einseitiger Schutzstreifen**



**Regelungen:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2
- Erlass des Ministeriums für Verkehr: Radverkehrspiktogramme und -ketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen vom 20.12.2023

**Anwendungsbereiche:**

- innerorts (30-50 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von i.d.R. ca. 300 - 1800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Fahrbahnbreiten bis ca. 6.50 m sind eher positiv, bei breiteren Straßen sollten Schutzstreifen ebenfalls breiter sein. Dies kann ein Überholen bei Gegenverkehr verhindern oder zumindest den Sicherheitsabstand vergrößern
- detaillierte Einsatzgrenzen der Piktogrammketten sind dem Erlass zu entnehmen

**Hinweise:**

- bei der Wahl der Straßenseite sind Topographie, Parken im Seitenraum und Anzahl der Einmündungen/Zufahrten entscheidend (Schutzstreifen eher in der Bergauf-Richtung und/oder bei großer Anzahl an Zufahrten)
- im Zuge von Steigungs- und Gefällestrecken, in Kurvenbereichen sowie bei Gesamtbreiten der Fahrbahn ab ca. 6.50 m ist eine Aufweitung des Schutzstreifens anzustreben, sofern ausreichende Platzverhältnisse zur Verfügung stehen (auf ca. 1.60 m - 2.20 m)
- bei schmaler Kernfahrbahn gelten besondere Anforderungen, siehe hierzu Musterblatt Basis 5a-3
- die Piktogrammkette in Gegenrichtung ist bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vorzuziehen. Sie soll das Fahren von Radfahrern entgegen der Fahrtrichtung verhindern

3.2 Musterlösungen für den Basisstandard	Musterblatt: Basis Sb-1 Stand: Oktober 2025	
--	--	--

# Tagesordnung

**18:30 – 18:35 Uhr**

## **Begrüßung**

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

**18:35 – 19:15 Uhr**

## **Vorstellung im Plenum**

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

Inhaltliche Schwerpunkte und Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

**Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA eG**

**19:15 – 20:15 Uhr**

## **Thementische**

Diskussion an zwei Thementischen

**Agnes Etzbach und Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA eG, Köln**

**20:15 – 20:30 Uhr**

## **Abschluss im Plenum**

Kurze Zusammenfassung der Diskussion

**Planungsbüro VIA eG, Köln**

Ausblick auf das weitere Verfahren

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

# Themen des heutigen Rad-Cafés

Diskussion an Thementischen 2 Runden à 30 Minuten



Maßnahmen  
außerorts

Maßnahmen  
innerorts

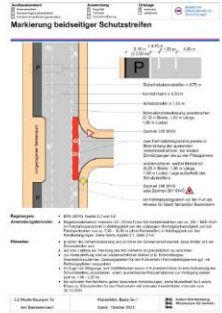
# Thementisch 1: Maßnahmen innerorts

## Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

Breites Spektrum an Maßnahmen innerorts in Blaustein

### Markierung von Schutzstreifen

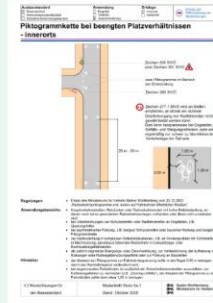
- Breite von mind. 1,50 m (+ 0,75 m Sicherheits-trennstreifen zum Parken)
- Auch bei schmalen Kernfahrbahnen möglich
- Fahrbahnbreite von mind. 7,50 m für beidseitige Schutzstreifen erforderlich



### Markierung von Piktogrammketten

- durch Piktogrammketten allen Verkehrsteilnehmenden sichtbar machen, dass Radverkehr auch auf der Straße fahren darf!

- Piktogrammketten werden eingerichtet:**
- an Hauptverkehrsstraßen
  - bei Netzlücken und
  - an Radverkehrsrouten mit hoher Netzbedeutung
  - insbesondere da, wo keine anderen Maßnahmen möglich sind



### Beschilderung - Duale Führung

Führung im Mischverkehr bei gleichzeitiger Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr

- Wahlfreiheit für den Radverkehr: die schnellen Radfahrenden fahren auf der Fahrbahn, die langsameren können auf dem Gehweg fahren (es gilt Schrittgeschwindigkeit)



## Maßnahmen innerorts

### Fahrradstraßen innerorts

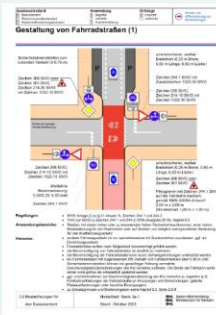
**Fahrradstraße bedeutet:**

- Tempo 30
- Radfahrende sind gleichberechtigt
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren



**Fahrradstraßen werden eingerichtet:**

- wenn die Radverbindung eine hohe Netzbedeutung hat
- im Umfeld von Schulzentren
- als Alternativroute zu Hauptverkehrsstraße
- als durchgängige Verbindung / Anbindung in die Stadtteile



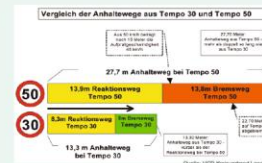
### Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

**Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr**

- durch weniger schlimme Unfallfolgen bei geringeren Geschwindigkeiten

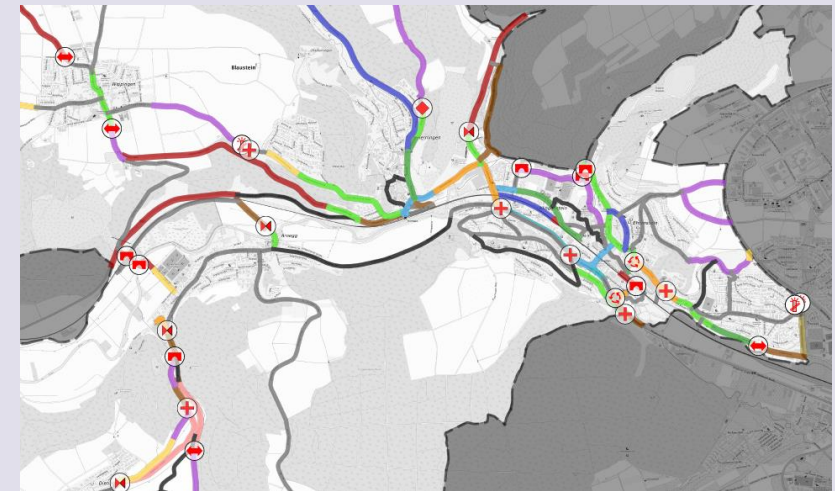
**Kann innerorts an folgenden Einrichtungen angeordnet werden:**

- Kindergärten / Kindertagesstätten
- allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen
- Alten- und Pflegeheimen
- Krankenhäusern
- Verkehrssicherheit (qualifizierte Gefahrenlage), Luftreinhaltung, Lärmschutz



**Neu in der StVO 2024:**

- Tempo 30 kann ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit erleichtert angeordnet werden:
- als Lückenschluss (bis zu 500 Metern, früher nur 300)
- Zwischen zwei vorhandenen T30 Strecken
- an Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“)
- an hochfrequentierten Schulwegen
- an Spielplätzen
- im Nahbereich von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen

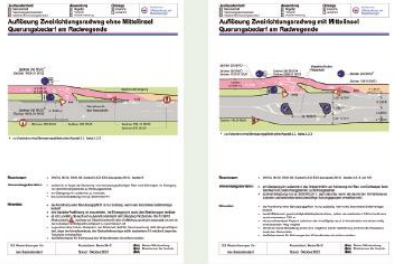


# Thementisch 2: Maßnahmen außerorts

## Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

Wegetypen außerorts sind v. a. klassifizierte Straßen (mit oder ohne Radweg) sowie landwirtschaftliche Wege

### Auflösung Zweirichtungsradweg beim Wechsel außerorts / innerorts



### Randmarkierung

Grundsätzlich außerorts zur besseren Orientierung auch bei Dunkelheit (für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ...)



### Freigabe von landwirtschaftlichen Wegen

VZ StVO 260



oder VZ 250 mit Zusatzschild 1022-10



## Maßnahmen außerorts

### Fahrradstraßen? Ja, auch außerorts!

- Tempo 30
- Radfahrende sind gleichberechtigt
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren

Ausnahmen möglich:

- Kfz frei
- Anlieger frei
- land-/forstwirtschaftlicher Verkehr frei



### Oberflächenanierung und Ausbau

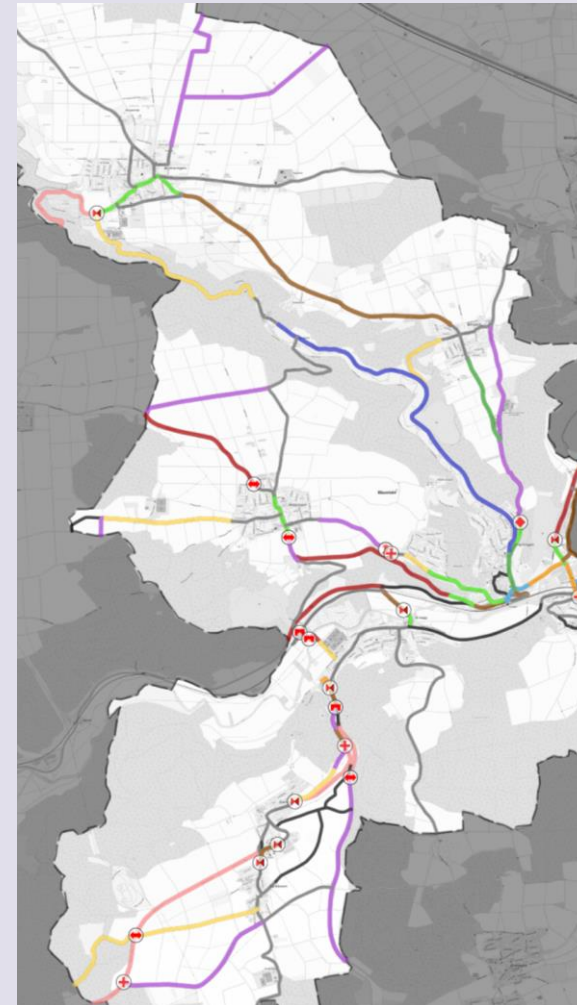
→ Ausbau von gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts auf 2,50 m

<b>Asphaltdecke</b>			
Mittlerer Schadensgrad	z. B. Netzrisse		Handlungsbedarf (langfristig) Perpektivische Maßnahme
<b>Wassergebundene Wegedecke</b>			
Mittlerer Schadensgrad	z. B. kleine Schlaglöcher, unebener Schotter		Handlungsbedarf (mittelfristig) Mittelfristige Maßnahme
Massiver Schadensgrad	z. B. große Schlaglöcher, grober Schotter		Dringender Handlungsbedarf Sofortmaßnahme

### „Rücksicht macht Wege breit“



Winterdienst und Reinigung sollten auf landwirtschaftlichen Wegen gewährleistet sein!



# Diskussion an den Thementischen



## Kurze Zusammenfassung der Ergebnisse

# Wie geht es weiter?

- Finalisierung des Maßnahmenkonzeptes
- Erstellung Endbericht
- Vorstellung des Konzeptes im Gemeinderat
- Veröffentlichung des Konzeptes



# Tagesordnung

**18:30 – 18:35 Uhr**

## **Begrüßung**

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

**18:35 – 19:15 Uhr**

## **Vorstellung im Plenum**

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

Inhaltliche Schwerpunkte und Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

**Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA eG**

**19:15 – 20:15 Uhr**

## **Thementische**

Diskussion an zwei Thementischen

**Agnes Etzbach und Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA eG, Köln**

**20:15 – 20:30 Uhr**

## **Abschluss im Plenum**

Kurze Zusammenfassung der Diskussion

**Planungsbüro VIA eG, Köln**

Ausblick auf das weitere Verfahren

**Roswitha McLeod**, *Fachbereich Tiefbau, Natur und Umwelt*

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit und Mitarbeit!

Celina Hoffmann-Gäb und  
Agnes Etzbach

Planungsbüro VIA eG, Köln



# Radverkehrskonzept für die Stadt Blaustein

*2. Bürgerwerkstatt am 23. März 2026*

*Agnes Etzbach und Celina Hoffmann-Gäb, Planungsbüro VIA*