

Radverkehrskonzept 2020



Inhalt

Radverkehrskonzept 2020	1
Zusammenfassung.....	3
A Situation des Radverkehrs in Biberach	4
1. Ausgangslage	4
2. Radverkehrsnetz in Biberach.....	4
2.1. RadNETZ Baden-Württemberg.....	6
2.2. Touristischer Radweg „Deutsche Fachwerkstraße“	7
3. Verkehrssicherheit	8
B Ziele und Leitlinien.....	10
C Maßnahmen Radverkehrsnetz	11
4. Straßen- und Wegeinfrastruktur	11
4.1. Boulevard Altstadttring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt.....	13
4.2. Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Nord + nördliche Stadtteile	14
4.3. Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile	15
4.4. Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Süd + südliche Stadtteile	16
4.5. Innenstadt – Fahrtrichtung Ost + östliche Stadtteile	17
4.6. Ortsteil Mettenberg.....	17
4.7. Ortsteil Ringschnait.....	17
4.8. Ortsteil Rißegg /Rindenmoos.....	18
4.9. Ortsteil Stafflangen	18
4.10. Beleuchtung von Radwegen / Randmarkierung.....	19
4.11. Fahrbahnbeläge	20
5. Fahrradparken.....	21
5.1. Parkraumangebot	21
5.2. Parkraumnachfrage.....	22
5.3. Maßnahmenbausteine: Förderung des Fahrradparkens im öffentlichen Bereich.....	24
5.4. Maßnahmen Abstellanlagen.....	24
6. Maßnahmen zur Wegweisung	28
7. Maßnahmen zu Service und Kommunikation.....	29
7.1. Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen.....	29
7.2. Aktionen	29
7.3. Öffentlichkeits- / Pressearbeit.....	30
7.4. Lade-Infrastruktur für E-bikes, Flickstation	30
7.5. Verkehrsübungsplatz	30
7.6. Fahrradverleihsysteme	31
7.7. Bike & Ride	31
7.8. Radtourismus und Freizeitradverkehr	32

Zusammenfassung

Die Stadt Biberach hat bereits 1978 ein Radwegekonzept aufgestellt, um der zentralen Aufgabe einer stadtverträglichen Gestaltung des Verkehrs und einem nachhaltigen Klimaschutz nachzukommen. Seitdem wurden viele Maßnahmen umgesetzt, die zu einer höheren Attraktivität und Sicherheit im Radverkehr beigetragen haben. Dennoch ist es notwendig, das Konzept kontinuierlich fortzuschreiben. Zuletzt geschah dies mit dem „Radverkehrskonzept 2010“. Das nun vorliegende, neue Radverkehrskonzept 2020 wurde am 20. Februar 2020 vom Gemeinderat beschlossen. Es bietet als Zielkonzept die zentrale Grundlage für die künftige Radverkehrsplanung der Stadt Biberach.

Im Konzept werden nachfolgende Schwerpunkte gesetzt:

- Neu aufgenommen wurde das sogenannte „Biberacher Kreuz“ mit seinem Zentrum in der südlichen Innenstadt. Ziel ist es zu der bereits heute leistungsfähigen und attraktiven Nord-Süd-Verbindung eine neue, leistungsstarke Ost-West-Verbindung aufzubauen und die beiden Radverkehrsachsen miteinander zu verknüpfen. Hierin sind teilweise alte Maßnahmen wie die Wegeführung entlang des Freibadgeländes als auch ein komplett neuer Ansatz unter Nutzung der ehem. Bahntrasse zu finden.
- Insgesamt 29 Maßnahmen zur Verbesserung von Radabstellanlagen bzw. -parkplätzen werden vorgeschlagen. Hier bilden die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld den Schwerpunkt. Hervorzuheben ist ein Standortkonzept für 4 neue überdachte Radabstellanlagen, räumlich verteilt über die gesamte Altstadt.
- Das Radverkehrskonzept schlägt 70 infrastrukturelle Maßnahmen im Radwegenetz vor, wovon 14 Maßnahmen in Priorität 1 möglichst kurzfristig anzustoßen sind. Ein Schwerpunkt für die kurzfristigen Maßnahmen liegt in der Planung, dem Neu- und Umbau von Radfahrstreifen entlang der B 312 in der Saulgauer Vorstadt, insbesondere der Kolpingstraße, Theaterstraße, der östlichen Riedlinger Straße, Felsengartenstraße und Saulgauer Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Verbesserung des Radverkehrs im Bahnhofsumfeld und entlang des Zeppelinrings. Besonders berücksichtigt werden auch punktuelle Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen.

Die Stadt Biberach sieht in der Förderung des Radverkehrs eine wichtige Aufgabe und ist daher seit dem Jahr 2014 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW).

A Situation des Radverkehrs in Biberach

1. Ausgangslage

Die Stadt hat im Juni 2016 eine Haushaltsbefragung durchführen lassen, um die Verkehrsströme und Verkehrswege innerhalb des Stadtgebietes zu erfassen. Der Anteil des Fahrradverkehrs lag im Gesamtverkehr in Biberach bei 11% und beim Binnenverkehr bei 14%. Die Fahrradnutzung hat damit im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung 2002 um 3% zugenommen.

Für den Weg zur Ausbildungsstätte wird das Fahrrad mit einem Anteil von 26 % am Gesamtverkehr am häufigsten genutzt. Aber auch für Wege zur Arbeit besitzt das Rad mit 18 % des Gesamtverkehrs eine hohe Bedeutung. Demgegenüber spielt das Fahrrad in der Freizeit und zum Einkauf mit 10 % bzw. 8 % eine nur untergeordnete Rolle. Diese Zahlen machen deutlich, dass trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen weiterhin große Anstrengungen notwendig sind, um den Radverkehrsanteil verkehrs- und klimarelevant zu steigern.

2. Radverkehrsnetz in Biberach

Mit der Planung und Realisierung eines Radverkehrsnetzes soll dem Radverkehr eine schnelle und sichere Verbindung zwischen allen relevanten Quellen und Zielen ermöglichen werden. Um die notwendigen Qualitäten festzulegen und eine Abwägung mit den Belangen der übrigen Verkehrsträger vorzunehmen, ist die Bedeutung jedes einzelnen Netzelementes im Verbindungsgefüge wichtig. Aufgabe der Radverkehrsnetzplanung ist es über ein funktional gegliedertes Netzgefüge mit hierarchischer Abstufung hohe Verkehrsqualitäten in Form einer schnellen Zielerreichbarkeit zu gewährleisten und in untergeordneten Abschnitten die Anbindung an das Verkehrsnetz sicherzustellen.

Anforderungen an das Radverkehrsnetz

Die Anforderungen leiten sich aus den Ansprüchen der Nutzergruppen und den unterschiedlichen Fahrtzwecken ab. Grundsätzlich ist zwischen Fahrten im Alltagsverkehr und im Freizeitverkehr zu unterscheiden. In Biberach überlagern sich beide Netze jedoch weitestgehend. Radfahrer, die sich im Alltagsverkehr bewegen (z.B. auf der Fahrt zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte), erwarten eine möglichst schnelle und direkte Zielerreichbarkeit mit Querung von Knotenpunkten ohne längere Wartezeiten. Radfahrer im Freizeitverkehr und insbesondere Radtouristen möchten vor allem auf attraktiven Wegen mit reizvollem städtebaulichem oder landschaftlichem Umfeld geführt werden. Allen Nutzergruppen gemeinsam ist der Wunsch nach möglichst verkehrssicheren und verkehrsaarmen Routen/ Wegen. Auf weniger stark genutzten Straßen und Wegen ist eine Mischung der Verkehrsarten sinnvoll (Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche).

Die Qualität eines Radverkehrsnetzes lässt sich im Wesentlichen an fünf Hauptkriterien messen.

Tabelle: Hauptkriterien eines Radverkehrsnetzes ^{1.)}

Kriterium	Beschreibung der Qualitätsmerkmale
Zusammenhang	Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.
Direktheit	Für den Alltagsverkehr werden möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdurchlässigkeit gewährleistet.
Attraktivität	Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.
Sicherheit	Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle (Führung entlang angebauter Straßen, Beleuchtung, etc.).
Komfort	Die Führung der Radfahrer ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und eine gute Belagsqualität erreicht wird.

^{1.)} „Radverkehrsplanung von A bis Z“, Planungsleitwerk der Niederlande

Netzkategorien

Bereits bei der Netzplanung ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen wichtig. Daher wird die Netzplanung für den Fahrradverkehr, ähnlich wie beim Kfz-Verkehr in Kategorien vorgenommen. Die Einstufung in die Kategorien entspricht jeweils der Bedeutung im lokalen Kontext. Die Routen werden nach Lage, Dichte des Netzes, Zustand, Potential, etc. in eine Kategorie eingestuft. Bei der Festlegung der Routen und Einstufung der Kategorien sind insbesondere die Anbindung wichtiger Ziele mit entsprechend starker Nutzung von Bedeutung, z.B. Stadtteilzentren mit Geschäften, große Arbeitgeber, weiterführende Schulen und Hochschule, öffentliche Einrichtungen, Freizeitangebote etc. Das Radverkehrsnetz Biberach besteht aus „funktionalen Teilnetzen“, die sich zu einem lückenlosen Gesamtnetz zusammenfügen.

Das **Regionale Hauptnetz** wird in Biberach durch das vom Land definierte RadNETZ BW gebildet, das Alltagsrouten entlang der Landes- sowie regionalen Achsen sowie ausgewiesene touristische Radrouten umfasst. Die **städtischen Haupttrouten** verlaufen größtenteils entlang bestehender Verkehrsachsen und verbinden wichtige gesamtstädtische Quellen und Ziele des Radverkehrs, insbesondere die Stadtteile untereinander oder mit der Innenstadt, den Bildungseinrichtungen und Arbeitsstätten. Das **städtische Ergänzungnetz** besteht aus weiteren Stadtteilverbindungen und verknüpft an sinnvollen Stellen das städtische Hauptnetz. Es wird v.a. durch Tempo-30-Zonen, Wohn- und Anliegerstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche gebildet.

Tabelle: Netzkategorien des Radverkehrsnetzes der Stadt Biberach

Netz	Netzelemente	typische Nutzergruppe	Beschreibung
Regionales Hauptnetz	Regionale Rad-schnellverbindung Regionale Hauptverbindung	Rad-Pendler Pedelec-Nutzer Radtouristen	„Stadt-Umland-Verbindungen“ zwischen Stadtzentrum, den Außenbezirken und den Nachbargemeinden sowie regionale Anbindung der verkehrstarken Ziele (Bahnhof, große GE-Gebiete, BSZ).
Städtisches Hauptnetz	Stadtteilverbindende Hauptverbindung	Rad-Pendler Pedelec-Nutzer Schüler & Studenten	Städtische Verbindungen zwischen Stadtzentrum und Stadtteilen und Anbindung der verkehrstarken Ziele (Bahnhof, große GE-Gebiete, BSZ, Hochschule).
Städtisches Ergänzungnetz	Verbindung Erschließung (Tempo-30-Zone)	Kinder Jugendliche Senioren	Verbindungen innerhalb des Stadtbezirks und Erschließung aller Grundstücke (Quellen, Ziele).

2.1. RadNETZ Baden-Württemberg

Ziel des RadNETZ Baden-Württemberg sind durchgehende, sicher und komfortabel zu befahrende Radverkehrsverbindungen mit einheitlicher Wegweisung und Qualität. Das RadNETZ hat eine Länge von etwa 7.000 Kilometern und bildet auch die Landesradfernwege ab. Bei der Auswahl der Strecken wurden die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs und eine sichere Führung besonders berücksichtigt. Das RadNETZ bietet ein Grundgerüst, das durch regionale und lokale Netze ergänzt wird. Bestehende Streckenabschnitte, die bereits jetzt die Sicherheitsansprüche des RadNETZ erfüllen, aber noch nicht vollständig dem Stand der Technik entsprechen, werden als „Startnetz“ bezeichnet. Sie wurden im Herbst 2018 ausgeschildert und sollen nach und nach ausgebaut oder punktuell verbessert werden. In manchen Fällen werden diese „Startnetz-Abschnitte“ auch nur vorübergehend ins RadNETZ aufgenommen, bis alternative, vorteilhaftere Routen ausgebaut sind. Die RadNETZ-Strecken, die dem „Zielstandard“ entsprechen, sollen dem Stand der Technik der bundesweiten Regelwerke entsprechen und damit komfortable und sichere Verbindungen bieten. Mittelfristig soll das gesamte RadNETZ eine einheitliche Qualität erreichen. Hierbei unterstützt das Land Baden-Württemberg die Kommunen bei der Umsetzung mit Maßnahmenblättern sowie einheitlichen Standards und Musterlösungen. Maßnahmen auf Abschnitten des RadNETZ BW werden vorrangig gefördert.

Durch die Gemarkung Biberach verlaufen mehrere ausgewiesene Radrouten, darunter die Alltagsrouten (RadNETZ Alltag) und der Landesradfernweg „Donau-Bodensee-Radwanderweg“. Diese Routen gehören in die Kategorie „Regionale Hauptnetze“.

Tabelle: RadNETZ BW

Klassifizierung	Großräumige Verbindung	Streckenführung im Stadtbereich
RadNETZ Alltag (Regionales Hauptnetz)	Laupheim – Biberach- Bad Waldsee	Ulmer Straße Ernst-Boehringer-Straße Birkendorfer Straße Haberhäuslestraße Rißradweg bis Bahnunterführung Bahnradweg bis Schulen Breslaustraße Bahnradweg vom TG-Heim bis Ummendorfer Markung
RadNETZ Alltag	Riedlingen – Biberach – Ringschnait – Ochsenhausen	B 312 –Parallelweg Burrenwald Parallelweg Wirtschaftsweg Fünf-Linden-Straße Gaisentalstraße Bismarckring Ulmer-Tor-Straße bzw. Eisenbahn- und Bahnhofstraße Unterführung bis Rißbrücke
Startnetz (derzeit ausgewiesener Streckenverlauf)		Memminger Straße Jordanbad (Ummendorf – Häusern) Ringschnait – Ummendorfer Straße, Hauptstraße, Alte Steige B 312 – Rad- und Wirtschaftsweg
Zielnetz (zukünftiger direkter Streckenverlauf)		Bergerhauser Straße, Winterreuter Straße K 7503– Radweg vom LK im Bauung Radweg Freizeitgelände „Hohes Haus“ – Winterreute Ortsdurchfahrt Winterreute Radweg Schlottertal – Ringschnait Stadtberg, Hauptstraße; Weiterführung s.o.
Landesradfernweg	Donau-Boden- see-Radweg	Streckenführung in Biberach siehe Alltagsnetz - Verbindung Laupheim – Bad Waldsee

2.2. Touristischer Radweg „Deutsche Fachwerkstraße“

Nicht im RadNETZ-BW dargestellt, ist der touristische Radwanderweg „Deutsche Fachwerkstraße“ der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Fachwerkstädte e.V. Diese touristische Straße erstreckt sich von der Elbe im Norden über Sachsen bis zum Bodensee und führt im Landkreis von Riedlingen über Biberach nach Bad Schussenried. Diese Route wird ebenfalls in die Kategorie „Regionale Hauptnetze“ eingestuft.

Tabelle 4: Touristischer Radweg „Deutsche Fachwerkstraße“

Klassifizierung	Großräumige Verbindung	Streckenführung im Stadtbereich
Deutsche Fachwerkstraße	Riedlingen – Biberach - Bad Schussenried	B 312 –Parallelweg Burrenwald und Wirtschaftsweg Fünf-Linden-Straße, Gaisentalstraße Bismarckring Altstadt (Wielandstraße, Weberberg, Marktplatz) Theaterstraße, Schlierholzweg Wolfentalradweg bis Markungsgrenze Mittelbiberach

3. Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Fahrradunfälle werden seit 1992 jährlich bei der Polizei abgefragt, in Pläne übertragen und auftretende Häufungen analysiert. Zusätzlich werden die Unfalltypen in Fahrnfall, Abbiege-Unfall, Einbiege/Kreuzen-Unfall, Unfall im ruhenden Verkehr, Unfall am Längsverkehr oder sonstiger Unfall unterschieden. In den Jahren 2010- 2018 wurden pro Jahr zwischen 44 und 71 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung polizeilich registriert. In den letzten Jahren ist eine Steigerung bei den Unfällen zu beobachten, die teilweise auf die vermehrte Nutzung von Pedelecs durch Senioren zurückzuführen ist. Vom 01.01. - 01.11.2019 wurden 40 Unfälle mit einem Todesfall (Selbstunfall unter Alkoholeinfluss), 9 Schwerverletzte und 31 Leichtverletzte registriert. Zu beachten ist weiterhin eine hohe Dunkelziffer von geschätzt ca. 80% an Unfällen, die polizeilich gar nicht registriert werden. Aktuell (2019) sind von den 40 Unfällen 14 Fahrnfälle der Radfahrer, davon 7 unter Alkoholeinfluss.

Unfallkategorien: Bei 85% der 515 polizeilich gemeldeten Unfälle sind Personen zu Schaden gekommen, darunter ist ein Unfall mit Todesfolge und ca. 26 % der Unfälle mit mindestens einem schwerverletzten Rad Fahrenden.

Unfalltyp: Der Unfalltyp bezeichnet den Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation die zu dem Unfall führten. Mit ca. 36% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist der „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ (Typ 3) der häufigste Unfalltyp, gefolgt vom „Abbiegeunfall“ (Typ 2) mit ca. 19 %. Fasst man diese beiden Unfalltypen zusammen, ist festzustellen, dass in Biberach die größten Gefährdungen an Knotenpunkten und Zufahrten auftreten. Der sog. „Fahrnfall“, welcher an dritter Stelle steht, beschreibt Unfälle, die keine Einwirkungen eines weiteren Unfallbeteiligten aufweisen. Fahrnfälle mit nur einem Beteiligten entstehen häufig durch Fahrfehler, überhöhte Geschwindigkeit, falsches Einschätzen einer Verkehrssituation. Sie können aber auch ein Indiz für Fehler in der Oberflächenqualität, der Verkehrsgeometrie, Kurvigkeit, Sichtweite etc. sein.

Räumliche Verteilung der Unfälle

Die räumliche Verteilung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung zeigt ein typisches Muster. Unfälle ereignen sich vor allem an Knotenpunkten, an denen höhere Radverkehrsbelastungen mit starkem Kraftfahrzeugbelastungen zusammentreffen. Hierbei weist die Führungsform auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen weniger Unfälle auf, als auf baulich getrennten Radwegen. Besonders gefährdet sind Radfahrer bei der Überquerung von Einmündungen auf Zweirichtungsradwegen.

Anlage 2 zeigt die Lage der Unfallhäufungsstellen für den betrachteten Neunjahreszeitraum. Eine räumliche Analyse der Unfälle zeigt, dass sich der weit überwiegende Teil aller Unfälle auf dem regionalen und städtischen Hauptnetz ereignen. Als besonders unfallträchtig werden folgende Abschnitte einschließlich zugehöriger Knotenpunkte identifiziert:

Tabelle 5: Unfallverteilung

Bereich	Beschreibung
Waldseer Straße	Die Waldseer Straße ist bei polizeilich gemeldeten Unfällen mit Radfahrerbeteiligung die unfallträchtigste Strecke in Biberach. Unfallhäufungen bilden die Knotenpunkte Waldseer Str./ Schlierenbachstr./ Rißegger Str. mit 8 Unfällen, Waldseer Str./ Erlenweg und Waldseer Str./ Valenceallee mit jeweils 6 Unfällen sowie Waldseer Str./ Mittelbergstr. mit 4 Unfällen sowie die Grundstückszufahrten.
B 312 / Felsengartenstraße / Kollpingstraße	Ebenfalls hohe Werte weist die innenstadtnahe B312 mit 32 Unfällen auf, wobei allein auf den Knotenpunkt

	Felsengartenstr./ Wolfentalstraße 12 Unfälle, an der Theaterstraße/Felsengartenstraße 5 Unfälle und der „Kundrath-Ecke“ bzw. der Einmündung der Raustraße jeweils 3 Unfälle auftraten.
Riedlinger Str. / Steigmühlstraße	Ein weiterer unfallauffälliger Abschnitt der B 312 stellt der Knotenpunkt Riedlinger Str./ Steigmühlstraße dar. Diese Gefahrenstelle könnte allerdings aufgrund der straßenbaulichen Umgestaltung (Kreisverkehr) teilweise bereits entschärft sein.
Ulmer Straße / Unterführung	Entlang der Ulmer Str. lassen sich drei Unfallhäufungen ausmachen. Auffällig ist zum einen die Unfallhäufigkeit in der Unterführung Eisenbahnstr./ Ulmer Str., die allerdings mit Entfernung der Kübel entschärft werden konnte. Bei den Einmündungen der Sandgrabenstr. bzw. Blosenbergr. (jeweils 4 Unfälle) handelt es sich um Einbiegeunfälle an Zweirichtungsradwegen.
Bismarckring / B465	Am Bismarckring sind zwei unfallträchtiger Knotenpunkte: 6 Unfälle durch rechtsabbiegende Kfz und geradeausfahrende Radfahrer bzw. 4 Einbiegeunfälle an der Einmündung der Birkenharder Str.
Marktplatz / Holzmarkt	Auf dem westlichen Marktplatz / Holzmarkt sind insgesamt 12 Unfälle mit sehr unterschiedlichen Ursachen und Typen, teilweise auch Radfahrenden auf Gehwegen verzeichnet
Ehinger Straße	An der Einmündung der Bleicherstr. in die Ehinger Str. treten schwerpunktmäßig in den letzten Jahren mit 11 die meisten Unfälle auf. Es handelt sich um Einbiegeunfälle an einem Zweirichtungsradweg. Da Maßnahmen wie die Sichtbarkeit verbessern, ein Stoppschild aufstellen sich nicht ausgewirkt haben, wird seit 2019 über Beschilderung und Bodenmarkierung der von Norden kommende Radfahrer auf die Gefahrenstelle explizit aufmerksam gemacht.
Gaisentalstraße	Am Minikreisel Gaisentalstraße mussten 6 Unfälle aufgenommen werden, an den Einmündungen Ziegelhausstr. und Jahnstr. jeweils 3 Unfälle durch Ein- oder Abbiegen
Schulmeile / Hans-Liebherr-Straße	An den beiden Kreisverkehren der Hans-Liebherr-Str. traten ebenfalls mit 6 Unfällen (Dolli) bzw. 3 Unfällen (Rollinstraße.) Häufungen auf. Dies lässt sich auf den sehr hohen Radverkehrsanteil an Schülern zurückführen, ebenso wie die Unfälle an der Kreuzung Adenauerallee/Rollinstraße. bzw. am Fußgängerüberweg vor der Kreissparkasse.

Von 01-10/2019 wurden 40 Radverkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Dabei handelt es sich u.a. um 21 Unfälle an Kreuzungen/Einmündungen bzw. drei Unfälle an Grundstückszufahrten und sechs Unfälle in Gefälleabschnitten. Zum ersten Mal seit Führung der Statistik (28 Jahre) sind damit von Januar- Oktober 2019 mit 28 Fällen die Radfahrer die Hauptverursacher und nur in 12 Fällen die Kfz-Fahrer. An den beiden Unfallhäufungsstellen Waldseer Straße /Rißegger Straße / Schlierenbachstraße und Ehinger Straße / Bleicherstraße sind seit dem Aufstellen der Beschilderung „Gefahrenstelle“ keine neuen Unfälle mehr registriert worden. Diese Einmündungen / Kreuzungen bleiben aber weiterhin gefährlich und deshalb unter Beobachtung. An der B 312 „Einmündung Wolfentalstraße in die Felsengartenstraße“ ist auch 2019 bereits wieder ein Unfall gemeldet worden.

B Ziele und Leitlinien

Leitlinien für eine sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung um den Radverkehr durch attraktive Angebote zu verbessern und den Radverkehrsanteil innerhalb von Biberach zu erhöhen. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte von Radverkehr, sowie die Lebensqualität in Städten weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben, die alle Nutzergruppen anspricht. Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für alle“ geplant, gebaut und umgestaltet werden. Straßen sollen Orte des Lebens sein. Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ orientieren. Damit soll der Straßenverkehr so sicher und fehlerverzeihend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Gleichzeitig ist es von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel empfinden.

Die Integration des Radverkehrs in den Straßenraum ohne spezielle Infrastruktur erhöht bei geringem Kfz-Anteil und niedrigen Fahrgeschwindigkeiten die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für alle. Attraktiver Radverkehr, der im Mischverkehr mitfährt, bedeutet gefahrene Geschwindigkeiten bis 30 km/h. Er beinhaltet auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen. Entweder Mischverkehrsflächen mit einer Regelgeschwindigkeit innerorts von max. Tempo 30 km/h oder eine zukunftsfähige sowohl vom Kfz- als auch vom Fußverkehr getrennte Radverkehrsinfrastruktur dienen einem als sicher erlebten, zügigen und komfortablen Radverkehr.

Unsere Leitlinien

1. Die gesamte Radverkehrsinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen sowie Mobilitätszwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein. Diese Infrastruktur soll als durchgängiges Radverkehrsnetz alle wichtigen Quellen und Ziele verbinden sowie einen leichten und flüssigen Radverkehr fördern. Sie muss flächendeckend und in hoher Qualität vorhanden sein. Moderne Radverkehrsführung vermeidet Umwege und schafft direkte Verbindungen.
2. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht. Radfahrende nutzen sie gern.
3. Moderne Radverkehrsinfrastruktur wird nachfolgenden Kriterien gestaltet:
 - 3.1. Im geringbelasteten Nebennetz mit Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.
 - 3.2. An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahr- und Schutzstreifen.
 - 3.3. An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h wird der Radverkehr auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen geführt.
 - 3.4. Fußverkehr wird möglichst getrennt vom Radverkehr geführt.
4. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig für die gewünschte Erhöhung des Radverkehrs festgelegt werden. Dies ist bei allen Baumaßnahmen zu berücksichtigen. Die Breiten der Radverkehrsinfrastruktur muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren beinhalten. Moderne Radinfrastruktur muss flexibel erweiterbar sein und den Trend zu neuen Fahrradtypen berücksichtigen, z.B. mehrspurige Fahrräder, Fahrradanhänger und Transport- und Lastenräder.
5. Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für den Fußverkehr oder den ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.
6. Radverkehrsinfrastruktur ist individuell zu planen. Dabei müssen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und andere einschlägige Regelwerke konsequent angewandt werden. Über die Regelmaße hinausgehende Breiten sind anzustreben. Die Kombination von

Mindestmaßen mit Minimallösungen wie schmalen Schutzstreifen an hochbelasteten Straßen entsprechen nicht den Planungsstandards der ERA.

7. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.
8. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und schon aus ausreichender Entfernung gut lesbar sein.
9. Multimodale Wegekette brauchen geeignete Schnittstellenangebote für Rad und ÖV an Bahnhöfen und Knotenpunkten. Dazu ist eine am Umweltverbund ausgerichtete Netzplanung notwendig.
10. Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrbar sein. Barrierefreie Zugänge und gute Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar.

C Maßnahmen Radverkehrsnetz

Für das in Kapitel 2 dargestellte hierarchisch gegliederte Radverkehrsnetz wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme unter zugrunde legen der Kriterien „Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort“ erheblicher Maßnahmenbedarf ermittelt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Maßnahmen zur Straßen- und Wegeinfrastruktur. Oberster Anspruch des Radverkehrskonzeptes ist, dass dem Alltags- und Freizeitverkehr in Biberach nach Realisierung der dargestellten Maßnahmen ein **flächendeckendes, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz (Leitlinie 1)** zur Verfügung steht. Deshalb bildet das Radverkehrsnetz innerhalb des Konzepts einen Schwerpunkt. Darüber hinaus wird das Thema „Fahrradparken“ ausführlich behandelt und ein Konzept für die Weiterentwicklung der Radabstellanlagen in der Innenstadt und an wichtigen Zielen vorgelegt. Die Themen Wegweisung, Bike & Ride sowie Service & Kommunikation – ebenfalls wichtige Teile der Fahrradverkehrsinfrastruktur – werden im Anschluss behandelt.

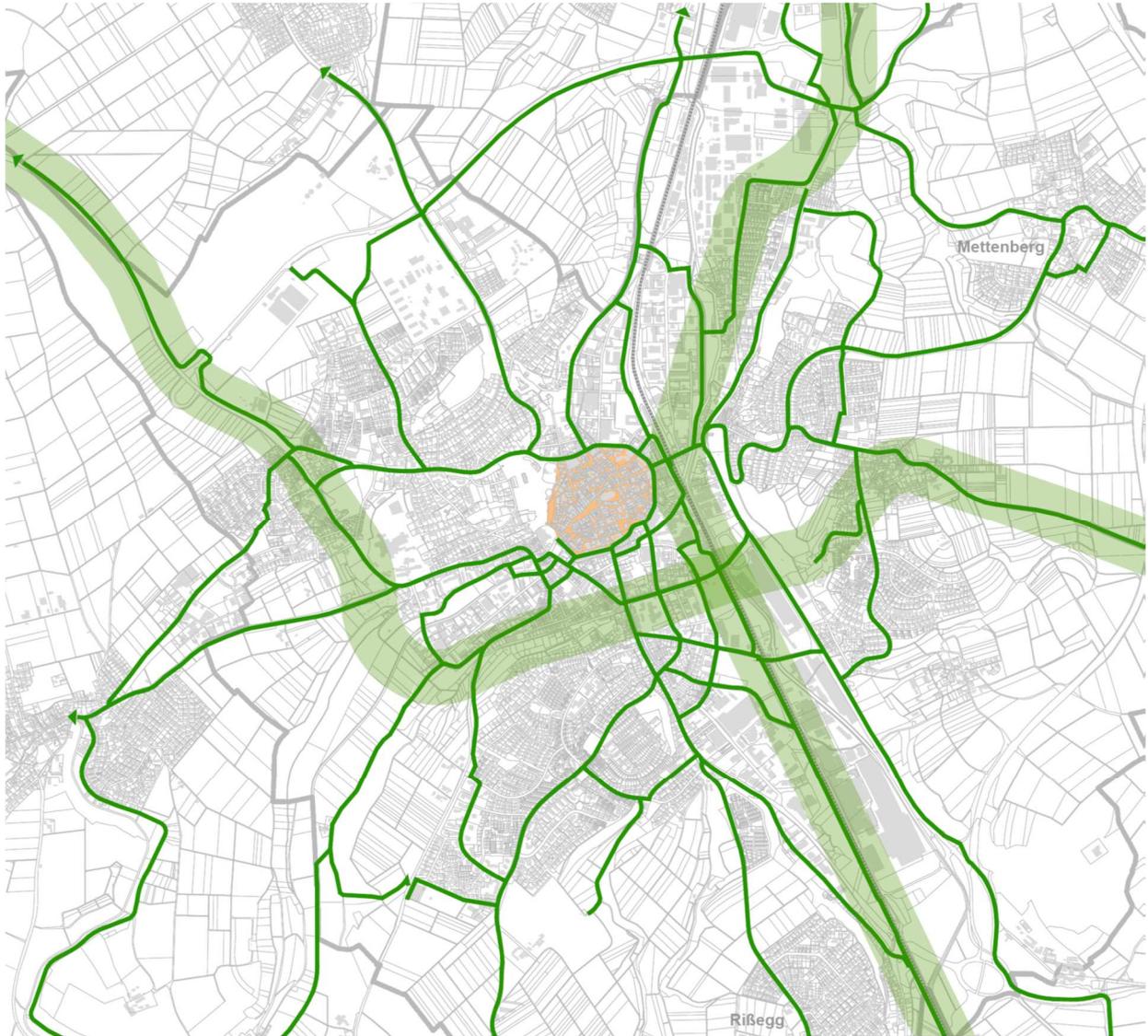
4. Straßen- und Wegeinfrastruktur

Eine sichere und gut nutzbare Wegeinfrastruktur auf der planerischen Grundlage eines Radverkehrsnetzes ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für eine fahrradfreundliche Kommune. Die Anforderungen des Radverkehrs sind bei allen Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen. Der Neubau bzw. die Umgestaltung von Verkehrsanlagen oder Plätzen muss auch immer eine Umsetzung der Standards für den Radverkehr anstreben.

„Biberacher Rad (wege)- (Fahrrad) Kreuz“

Ausbau von zwei schnellen, möglichst eigenständigen Radachsen, die sich in der Innenstadt kreuzen. In Nord-Südrichtung ist mit dem Reiß- und Bahnradweg bereits eine sehr attraktive weitgehend störungsfreie Fahrradroute vorhanden. Diese Achse ist noch in einigen Teilabschnitten bzw. Knoten zu verbessern.

Übersichtsplan Biberacher Rad(weg)-Kreuz



Grundidee des „Biberacher Rad(weg)-Kreuz“ ist die Anlage einer weitgehend eigenständigen Ost-West-Fahrradtrasse auf der ursprünglich vorgesehenen Bahntrasse des „Buchauer Bähnles“ mit Anschluss an den Kreisel „Mittelbiberacher Steige“. Solange die Verlängerung der Königsbergallee für den Kfz-Verkehr nicht umgesetzt wird, kann auf der bisher freigehaltenen Trasse eine leistungsfähige Vorrangroute für den Radverkehr ausgebaut werden. Eckpunkte:

- Karl-Müller-Straße als Fahrradstraße
- Verlängerung der Karl-Müller-Straße nach Westen bis kurz vor die Saulgauer Straße (heute Wirtschaftsweg + Kleingärten)
- Unterführung unter der Saulgauer Straße aber auch Anschluss des Radwegs vom Hühnerfeld
- Führung über den Hochwasserschutzdamm Wolfental
- Anschluss über den Laurenbühlweg und die Kleingärten zum Kreisel Mittelbiberacher Steige an die Riedlinger Straße

Nach Osten setzt sich das „Biberacher Rad(weg)-Kreuz“ über die Königsbergallee, durch das ehemalige Freibadgelände (Maßnahme 42), über die Heusteige, Florian-Geyer-Straße zum Radweg Bergerhausen-Winterreute fort. Über dieses „Kreuz“ werden alle großen Wohnquartiere mit den (Hoch-)Schulstandorten und Arbeitsplätzen verbunden. Ziel müsste es sein diese Ost-West-Route als Zielnetz für den Alltagsverkehr des Landes-RadNETZ neu zu definieren, da der schnelle Radverkehr somit weitgehend kreuzungsfrei um die Saulgauer Vorstadt und Biberacher Innenstadt geführt werden kann.

Altstadt

Die Durchlässigkeit für Radfahrer ist sehr gut; alle Fußgängerzonen können in angepasster Geschwindigkeit befahren werden. Alle Einbahnstraßen mit Breiten über 3,50 m, mit Ausnahme von Verbindungen des Linienverkehrs wurden seit 2011 im Gegenverkehr für den Radverkehr freigegeben. Auf Bodenmarkierungen oder eine Beschilderung von Routen oder Zielen innerhalb der Altstadt wird zugunsten des Stadtbildes allerdings verzichtet.

Die Umgestaltung des Altstadtrings wird als Schlüsselmaßnahme für eine tiefgreifende Aufwertung der angrenzenden Quartiere und die Verbesserung der Erreichbarkeit rund um die Altstadt betrachtet. Diese Maßnahme ist jedoch erst mit Umsetzung der gesamtstädtischen Verkehrsplanung (Aufstieg der Nordwestumfahrung zur B 30 als Bestandteil eines strategischen Netzes) einer Umwidmung der im Bahnhofsumfeld und auf dem Bismarckring verlaufenden Teilabschnitte der Bundesstraße B 465 sowie einem Gesamtpaket mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen möglich. Bei Neu- und Umplanungen auf an den Ring angrenzenden Grundstücken ist das Ziel einer Aufwertung durch Verbreiterung der Seitenbereiche zu berücksichtigen.

Eine Priorisierung erfolgt aufgrund des erwarteten Nutzens (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Zunahme des Radverkehrsanteils) sowie einer Abschätzung der Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, des Aufwands und der Personalkapazität. Deshalb wird der Nutzen von z.B. Belagsverbesserungen generell nur als „mittel“ eingestuft, auch wenn diese Komfortverbesserung für den einzelnen Radfahrer einen hohen Nutzen bringt.

Die in Kapitel 2 erläuterte Bedeutung bzw. Wichtigkeit der Radverbindungen ist entsprechend der Systematik farblich unterschieden. Weitere Ausführungen zu einzelnen Maßnahmen sind im Anhang 4.9

regionales Hauptnetz	städtisches Hauptnetz	städtisches Ergänzungsnetz
----------------------	-----------------------	----------------------------

	4.1. Boulevard Altstadtring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittelfr. 3=langfr.
1	Bismarckring (regionales Hauptnetz)	hoch	2
1.1	Radfahrstreifen (Wielandstraße und Birkenharder Straße)		
1.2	Lückenschluss (Ehinger Straße und Wielandstraße)	hoch	2
2	ZOB/Bahnhof (regionales Hauptnetz) Berücksichtigung bei Umgestaltung des Bahnhofsumfelds	mittel	2
3	Bahnhofsunterführung (regionales Hauptnetz) Zu eng, Konflikte mit Fuß und Radverkehr im Gegenverkehr Verbreiterung der Zufahrtsbereiche	hoch	2
4	Ulmer Straße/ Freiburger Straße (regionales Hauptnetz) Unfallhäufung; Umplanung des Bahnhofsumfelds	hoch	2
5	Zeppelinring (städtisches Hauptnetz)		
5.1	Verbindung der hergestellten Teilabschnitte (KSK – Ärztehaus)	hoch	1
5.2	Lückenschluss Waldseer Straße – Rollinstraße	hoch	2
6	Breslaustraße (regionales Hauptnetz) Fahrradstraße (Adenauerallee und Ratzengraben)	hoch	1
7	Adenauerallee (Abschnitt: Breslaustraße – Königsbergallee)	gering	2

	4.1. Boulevard Altstadttring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittelfr. 3=langfr.
	Ausweisung Fahrradstraße zurückstellen - vorher Erfahrungen mit Breslaustraße sammeln		
8	Rollinstraße (Abschnitt: Zeppelinring – Königsbergallee) Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
9	Waldseer Straße (Zeppelinring – Königsbergallee) Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
10.1	Kolpingstraße (südlich Saulgauer Straße) Lückenschluss in Fahrtrichtung Nord; Richtung Süd attraktive Alternativroute über Karlstraße/ Martinstraße,	hoch	1
	Überprüfung der Martinstraße, Raustraße und Felsengartenstraße auf Eignung als Fahrradstraßen	gering	2
10.2	Kolpingstraße (nördlich Saulgauer Straße) Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums	hoch	1
11	Theaterstraße (städtisches Hauptnetz) Lückenschluss: Neuordnung des Straßenraums	hoch	1
	alternative Führung über die Fritz-Lieb-Straße wird wegen folgender Gefahrenstellen abgelehnt: Linksabbiegen von der Riedlinger Str. ohne Aufstellfläche in der Kurve; Linksabbiegen in die Theaterstraße im Einmündungsbereich der Kolpingstraße		
12	Riedlinger Straße (Innenstadt) „Theaterstraße bis Hardtsteige“ Lückenschluss stadtauswärts; Neuordnung des Straßenraums	hoch	2
12.1			
12.2	„Abschnitt Hardtsteige – Kapuzinerstraße“ – stadteinwärts, Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	hoch	2
13	Felsengartenstraße (städtisches Hauptnetz) Radwegbreite 1,0 m; Unfallhäufung Einmündung Wolfentalstraße; Neuordnung des Straßenraums	hoch	1
14	Saulgauer Straße (Abschnitt Felsengartenstraße – Kolpingstraße) Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	hoch	1

	4.2. Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Nord + nördliche Stadtteile	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittelfr. 3=langfr.
15	Freiburger Straße (Höhe Bahnunterführung-Nord) – Reißstraße Lückenschluss direkte Verbindung Abstellanlagen zur Reißstraße	hoch	3
16	Rissradweg (Ulmer Straße - Haberhäuslestraße) Trennung Fuß- und Radweg im Zuge der Rissrenaturierung	hoch	1
17	Hubertus-Liebrecht-Straße (regionales Hauptnetz) Ausbau als dynamische Mittelinsel für Radverkehr, Verbreiterung	mittel	2
18	Querung Ulmer Straße (L 267) in Höhe der H.-Liebrecht-Straße Mittelinsel als Querungshilfe oder Überführung	hoch	3
19	Verbindung L 280 Querspange Blosenbergl (Talfeld – Aspach Süd) Neubau Radweg im Zuge der Neuplanung der Querspange	hoch	2
20	Ulmer Straße (Uferstraße und Memminger Straße) Verbreiterung durch Neuordnung des Straßenraums	hoch	2
21	Vollmerstraße (Teilstück Neubaustrecke - Bahnhof)	mittel	3

4.2. Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Nord + nördliche Stadtteile		Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittelfr. 3=langfr.
	Lückenschluss, Planung Bahnhofsumfeld		
22	Ehinger Straße (Bismarckring-Wielandstraße)	mittel	3
22.1	Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums		
22.2	Ehinger Straße (Einmündung Bleicherstraße) Unfallhäufung; Prüfung zusätzliche Warnblinkanlage mit Kontaktschleifen	hoch	1
22.3	Ehinger Straße (Einmündung Freiburger Straße) Sicherheitsdefizit auf Zweirichtungsradweg	hoch	1
22.4	Ehinger Straße (Kreisel Wässerwiesen bis Stadtgrenze) Neubau eines westlichen Radwegs; Zuständigkeit Bund;	mittel	3

4.3. Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile		Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittelfr. 3=langfr
23	Kreuzung Gaisentalstraße/ Krummer Weg/ Grüner Weg Kreisverkehr mit Unfallhäufung; Umbau des Provisoriums	hoch	1
24	Fünf-Linden-Straße (Gaisentalstraße – St.-Georgs-Weg) Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums;	mittel	2
25	Burrenradweg (B 312) (Waldparkplatz– Zufahrt Burrenwirtschaft) In Abwägung der Belange der Ökologie und des Forstes wird die vom Land vorgeschlagene Asphaltierung im Wald abgelehnt.	-	-
26	Krummer Weg (städtisches Ergänzungsnetz) Lückenschluss bergauf; Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
27	Nordwestumfahrung (Riedlinger Straße – Birkenharder Straße) Lückenschluss; Neubau eigenständiger Rad- und Fußwegs	hoch	1
28	Riedlinger Straße (Hardtsteige – Hirschbergstraße) stadtauswärts		
28.1	Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
28.2	Riedlinger Straße (Ritter-v. Essendorf-Str. /Kreisel) stadteinwärts Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
28.3	Riedlinger Straße (Steigmühlstraße/ Hardtsteige) stadteinwärts Gehweg „Radfahrer frei; kurzfristig: Belagssanierung; langfristig: Neuordnung des Straßenraums	hoch	2
29	Radweg Richtung Mittelbiberach – (bis Markungsgrenze) Fuß- und Radwegbreite 2,0 m; Verbreiterung auf 2,5– 3,0 m	mittel	3
30	Bau eines Fahrradkreuz Ost-West-Achse eigenständige Fahrradtrasse auf der Bahntrasse des „Buchauer Bähnles“ mit Anschluss an den Kreisel – Mittelbiberacher Steige; <ul style="list-style-type: none"> • Karl-Müller-Straße; Verlängerung der Karl-Müller-Straße nach Westen (Wirtschaftsweg zu Kleingärten), Unterführung unter Saulgauer Straße; neben / über Hochwasserschutzdamm Wolfental; Laurenbühlweg; neuer Weg entlang Kleingärten direkt zum Kreisel Mittelbiberacher Steige • nach Osten führt über Königsbergallee, ehemaliges Freibadgelände (Maßnahme 42); Heusteige; Florian-Geyer-Straße Anschluss Radweg Winterreute Erstellung Projektstudie mit Lösungsansätzen für die Knoten.	hoch	2
31.1	Saulgauer Straße (Wetterkreuzstraße/ Ortseingang -Steilstück)	mittel	3

	4.3. Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
	teilweise Fuß- und Radwegbreite 2,0 m; Verbreiterung des Weges		
31.2	Saulgauer Straße/ Höhe Sporthalle WTB (Querung) fehlende Querung außerorts; Lückenschluss+ Querungshilfe	mittel	3
32.1	Wetterkreuzstraße (Weißhauptstraße / Amriswilstraße) kurzer Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums	hoch	2
32.2	Wetterkreuzstraße (Amriswilstraße – Mittelbergstraße) Fahrbahn 6,80 – 6,40 m und 2,20 m; breite Gehwege; Radweg bergauf zurückgestellt; langfristig Geschwindigkeitsreduzierung	mittel	3
33	Amriswilstraße Beidseitig Schutzstreifen; Sicherheitsstreifen zu Parkplätzen fehlt; zurückgestellt, da bisher unfallunauffällig	gering	-
34	Schlierenbachstraße Lückenschluss bergauf; Neuordnung des Straßenraums	hoch	3

	4.4. Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Süd + südliche Stadtteile	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
35	Waldseer Straße (nach Entwidmung als Bundesstraße)		
35.1	Waldseer Straße (Kolpingstraße - Rißegger Straße) Radwegbreite 1,0 m; Kein Angebot für Linksabbieger zur Kolping- straße; Neuordnung des Straßenraums	hoch	3
35.2	Waldseer Straße (südlich Kreisel) bis Haldenstraße Lückenschluss laut BP Brunnadern	gering	3
36	Rißegger Straße		
36.1	Kreuzung Rißegger Straße, Waldseer Straße Schlierenbachstraße Unfallhäufung; seit Beschilderung „Gefahrenstelle“ kein polizei- lich gemeldeter Unfall; Maßnahme: kritisches Beobachten; Presse	hoch	laufend
36.2	Rißegger Straße (Steilstück - Bereich Rißegg Steige) Bergauf 1,50 m breiter Gehweg „Radfahrer frei“; Umbau Radfahr- streifen bergauf	mittel	3
37	Rollinstraße Breite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums	gering	3
	Mühlweg (Ergänzungsnetz) Breite 1,0 m Breite; 0,5 m Sicherheitsabstand Parken zu schmal; für Verbreiterung Wegfall Parken; keine Unfälle; zurückgestellt	-	-
38.1	Hans-Liebherr-Straße (Gleisübergang) Geh- bzw. Radweg nur 1,20 m bzw. 1,40 m breit; fehlender Sicher- heitsabstand; Verbreiterung der Bahnübergänge; Zuständigkeit DB und Stadt laut Eisenbahnkreuzungsgesetz	hoch	-
38.2	Hans-Liebherr-Straße (Memminger Straße – Bahnübergang) Breite 1,0 m; „Geisterfahrer“ auf südlichem Radweg mit Ziel BSZ Umbau der Fußgängerampel; direkte Grünphase über Rechtsab- bieger; Reduktion der Wartezeit	mittel	3

4.5. Innenstadt – Fahrtrichtung Ost + östliche Stadtteile		Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
39	Memminger Straße- (ehemaliges Freibadgelände- Heusteige) Lückenschluss; Neubau Fuß- und Radweg zum Fohrhäldele;	hoch	2
40	Bergerhauser Straße (Ulmer Straße / Mettenberger Straße)	hoch	3
40.1	Lückenschluss; kurzfristig: Ende des Radweges sichern; prüfen, ob die Querung in Höhe Steigstraße erleichtert werden kann; langfristig Neuordnung des Straßenraums; Schutzstreifens bergauf mit gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung auf 30-40 km/h		
40.2	Bergerhauser Straße (Mettenberger Straße / Oberer Bühl) Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums	mittel	3
40.3	Bergerhauser Straße (Oberer Bühl / Theodor-Heuss-Straße) teilweise gemeinsamer Geh- und Radweg bei Belagssanierung Neuordnung des Straßenraums	gering	3
41.1	Bergerhauser Straße (Ortsdurchfahrt Bergerhausen) östlich Max-Eyth-Straße; Neuordnung des Straßenraums; Mischverkehr mit Reduzierung der Geschwindigkeit	mittel	3
41.2	Bergerhauser Straße (Th.-Heuss-Straße – Max-Eyth-Straße) Lückenschluss; Schutzstreifen	mittel	2
	K 7503/ Radweg Bergerhausen – Winterreute (Zielnetz) Lückenschluss; Bau Radweg z. Freizeitgelände Fertigstellung 2020		

4.6. Ortsteil Mettenberg		Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
60	Mettenberger Straße - Verbindung Kernstadt mit Mettenberg	hoch	1
60.1	Zweirichtungsrادweg; Radwegende am Kreisel ungelöst; Bau eines „5. Anschlusses“ nur für Radfahrer		
60.2	Ortsdurchfahrt Mettenberg Umgestaltung der OD in 2020 mit Elementen zur Verlangsamung der Geschwindigkeit; z.B. dynamische Querungshilfe am Ortseingang; Alternativroute über Mittelgewand /Am Althof ausgeschildert.	hoch	in Planung
61	Mettenberg – Ellmannsweiler Lückenschluss; Radwegeprogramm 2013 LK in 3. Priorität	mittel	3

4.7. Ortsteil Ringschnait		Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
70	Ortsdurchfahrt Winterreute (Zielnetz) Lückenschluss; Fahrbahnbreite ca. 6,5 m; Neuordnung des Straßenraums; dynamische Querungshilfen zum Seitenwechsel.	mittel	3
		hoch	3
71	Winterreute – Ringschnait Stadtberg		
71.1	Ende Zweirichtungsrادweg; Furtmarkierung mit Einleitung	hoch	2
71.2	Stadtberg (Lückenschluss): Fahrbahnbreite ca. 6,8; Schutzstreifens bergauf für langsameren Radverkehr bis Linksabbiegespur	hoch	2

72	Ortsdurchfahrt Ringschnait (B 312)		
72.1	Aufstellfläche in Fahrbahnmitte mit Radsymbol und Pfeilmarkierung zum Linksabbiegen „Alte Steige“; Reduzierung der Geschwindigkeit; einseitige Markierung eines Schutzstreifens.	hoch	2
72.2	Neuordnung Straßenraum zurückstellen bis Fertigstellung der Sümdumfahrung Ringschnait	hoch	3
73	Ringschnait / Häusern (Startnetz) Einleitung Radverkehr vom Zweirichtungsradweg in Ummendorfer Straße	mittel	2
74	Ringschnait – Mittelbuch Radverkehrsprogramm 2013 (LK) in 1. Priorität aufgenommen	mittel	2
75	Jordanbad – Reichenbach – Ringschnait Lückenschluss, parallel zur Bundesstraße, Radwegeprogramm des Landkreises in Dringlichkeit 1	hoch	2

	4.8. Ortsteil Rißegg /Rindenmoos	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
80	OD Rißegg (Rißegger Straße) Wegweisung über Dirk-Raudies-Weg in Richtung Rindenmoos	gering	3
81	Radweg Rißegg – Rindenmoos Verbreiterung schmales Teilstück auf Mindeststandard 2,25 m	gering	3
	Radweg Kernstadt / Rindenmoos Zweirichtung mit dynamischer Querungshilfe		Fertigstellung 2020
82	Schlierenbachtal - Wegverlängerung bis Rindenmoos-Breite Lückenschluss durch Schlierenbachtal bis Baugebiet Breite	mittel	3

	4.9. Ortsteil Stafflangen	Nutzen hoch mittel gering	Priorität 1=kurzfr. 2=mittel 3=langfr
90	Stafflangen / Mittelbiberach Ortseinfahrt: dynamische Querungshilfe; Einfädelstreifen im Rahmen barrierefreien Umbaus der Haltestelle	hoch	3
91.1	OD Stafflangen (Biberacher Straße) einseitiger Schutzstreifens bergauf; alternativ Reduzierung Geschwindigkeit durch punktuelle Einengungen für den Kfz-Verkehr	mittel	3
91.2	Wegweisung über Biberacher Straße / Eichener Straße / Kleinstafflangen erneuern; (aktuelle Stand der Technik)	hoch	2
92	Stafflangen / Hofen / Oggelsbeuren		
92.1	Mittelinsel als Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr über L 280 in Höhe Kleinstafflangen / Aymühle (Landesmaßnahme)	hoch	2
92.2	Verbreiterung des teilweise nur 1,6 m breiten Radwegs auf ein Maß von 2,5 m Breite mit anschließender Randmarkierung	mittel	3
93	Stafflangen / Muttensweiler Lückenschluss; Radwegeprogramm 2013 LK in 3. Priorität	mittel	3
94	Stafflangen / B 312 (L 280- Landesmaßnahme) Lückenschluss; Radwegeprogramm 2013 LK in 1. Priorität	mittel	3

Entsprechend der Prioritätenliste ist eine Umsetzung folgender Maßnahmen in den nächsten beiden Jahren voranzubringen:

- Zeppelinring** – Verbindung der Teilabschnitte (5.1)
- Breslaustraße** – Umwidmung zur Fahrradstraße
- Kolpingstraße / Riedlinger Straße / Felsengartenstraße / Saulgauer Straße**
 - Sicherung der Flächen und Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen, Bau im Rahmen von geplanter Belagssanierung
- Rißradweg** – Trennung Fuß- / Radweg
- Ehinger Straße** – Entschärfung Gefahrenstellen
- Burrenradweg** – Asphaltierung
- Nordwestumfahrung** – Radweg zu den Arbeitsplätzen im Rahmen der Erschließung
- OD Mettenberg** – Umbau mit Sicherung der Seitenwechsel der Radfahrenden
- „Radkreuz Biberach“** – Erstellung einer Machbarkeitsstudie

4.10. Beleuchtung von Radwegen / Randmarkierung

Die innerörtlichen Radwege in Biberach sind weitgehend durch die bestehende Straßenbeleuchtung entlang der Kfz-Straßen mit ausgeleuchtet. Selbständig geführte Radwege sind bis auf wenige Ausnahmen, wie z.B. der Abschnitt des Riß-Rad- und Fußwegs zwischen Ulmer Straße und Haberhäuslestraße nicht beleuchtet. An einigen Strecken wird von Radfahrern immer wieder um eine Beleuchtung gebeten, z.B. entlang des Rißradwegs nördlich der Haberhäuslestraße, der Verbindung zwischen Felsengartenstraße und Volmarweg, dem Bahnradweg von der H.-Liebherr-Straße bis nach Ummendorf oder dem Weg zwischen Aspach-Süd und Aspach-Nord. Im Aspach gab es aufgrund der kurvigen Wegführung bereits Unfälle.

Ein Qualitätsmerkmal des RadNETZ-BW ist – falls keine Beleuchtung vorhanden ist – die Markierung mit weißen Dauer-Randmarkierungen, die die Orientierung erleichtern soll, da das Fahrradlicht reflektiert wird und den weiteren Streckenverlauf, eine Abzweigung oder auch Hindernisse, wie abgebrochene Äste verdeutlicht. Um außerorts eine weitere „Lichtverschmutzung“ zu vermeiden, soll auch zukünftig in Biberach auf eine Beleuchtung verzichtet und stattdessen weiße Randmarkierungen aufgetragen werden.

In Anlage 3 sind alle betroffenen Strecken aufgeführt und entsprechend ihrer Bedeutung priorisiert. Pro laufendem Meter ist bei beidseitiger Markierung mit Kosten in Höhe von ca. 2 € zu rechnen. Zuvor ist auf Außerortsstrecken die jeweilige Zuständigkeit für die Wegabschnitte zwischen Kommune und Landkreis zu klären (falls bislang keine gesonderten Vereinbarungen vorliegen). Eine zeitliche Abstimmung mit unseren direkten Nachbargemeinden ist bei Maßnahmen an die Markung überquerende Radwegen sinnvoll, da der Nutzen für den Radverkehr bei komplett hergestellter Markierung höher ist.

Insgesamt handelt es sich um eine Gesamtlänge von ca. 31,5 km und Markierungskosten in Höhe von ca. 63.000 € (ohne vorherige Reinigung der Randbereiche). Wird in den nächsten fünf Jahren eine Sanierung des Weges geplant, ist eine vorzeitige Markierung aus Kostengründen zurückzustellen. Bei Neubau und Sanierung von unbeleuchteten Radwegen ist zukünftig eine Randmarkierung in die Baukosten mit einzubeziehen.

4.11. Fahrbahnbeläge

Allgemeines: Das RadNETZ BW schreibt als Qualitätsstandard für die Oberfläche von Radwegen Asphalt, Beton, Pflaster oder Platten ohne Fase oder geschnittenen Naturstein vor. Ausnahmen, z.B. gebrochener Naturstein ist auf kurzen Abschnitten möglich. Wassergebundene Strecken sind als Startstandard möglich, wenn ein späterer Umbau mit Asphalt oder Betondecke geplant ist. Langfristig sind Betonpflaster mit Phase auszutauschen. Radwegauffahrten mit Borden von zwei bis fünf cm Höhe sollen vermieden werden. In Biberach werden die Radwegauffahrten auf Radwegen seit Jahrzehnten auf Nullniveau abgesenkt. Radwegfurten werden nur an Gefahrenstellen rot eingefärbt, um darauf die besondere Aufmerksamkeit von Kfz- und Radfahrern zu lenken.

Absenkung der Grundstückszufahrten: Grundstückszufahrten werden in Biberach über die gesamte Rad- und Gehwegbreite abgesenkt, so dass der Radverkehr ständig auf und ab „hoppelt“. Dies verschlechtert den Komfort enorm und für längere oder breitere Räder, wie Lastenräder, Kinderanhänger oder Dreiräder sind sie fast nicht benutzbar. Der Radverkehr fährt deshalb möglichst ganz nah am bzw. häufig auf dem Gehweg, da das Niveau hier angeglichen ist. Zukünftig sind bei Neubau, Sanierung oder Anlage nachträglicher Grundstückszufahrten über Bordsteinradwege die Absenkungen innerhalb des 0,5 - 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen steiler zu führen, so dass sich der Fahrkomfort auf dem Radweg deutlich verbessert.

Fahrdeckensanierung: Die Stadt Biberach hat seit 1978 das Radwegenetz kontinuierlich ausgebaut. Viele Radwege der „ersten“ Jahrzehnte sind inzwischen in die Jahre gekommen und weisen in der Oberfläche Absenkungen, Risse oder durch Leitungsverlegung /-reparatur Flickstellen auf. Bis Mitte der 90-er Jahre wurden Radwege in Biberach häufig in Betonpflaster mit Phase verlegt, so dass bei Benutzung mit gut aufgepumpten Reifen zu einer Rüttelpartie wird. Eindrucksvoll belegt wird dies durch den sogenannten „Erdbeertest“, bei dem eine Schale Erdbeeren nach 5 km Strecke auf Druckstellen untersucht wird. Besonders unebene Beläge, wie z.B. im Bereich der Bushaltstelle im Erlenweg werden in den Plänen orange dargestellt. Im Rahmen einer Straßenneuordnung erübrigt sich in der Regel eine Belagsverbesserung, da der Radverkehr zukünftig mit auf glattem Fahrbahnbelag anstelle im Seitenraum geführt wird.

In den Anlage 4.1 – 4.6 sind die Abschnitte in orange gekennzeichnet und in Anlage 4.8 tabellarisch mit geschätzter Weglänge aufgeführt. Es handelt sich um ca. 9,5 km zu sanierende Strecken. Die Priorisierung erfolgt aufgrund des Zustands, der Bedeutung im RadNETZ, der Nutzungshäufigkeit sowie der Anzahl der Beschwerden.

5. Fahrradparken

Allgemeines

Durch die flexible Benutzbarkeit und den geringen Platzverbrauch eines Fahrrades sind Radfahrende gewöhnt, möglichst weit an ihr Ziel zu fahren und ihr Rad direkt davor abzustellen. Häufig wird erst bei Aufhalten, die länger als 30 min andauern, ein Abstellplatz mit Anschlussmöglichkeit für den Rahmen (diebstahlsicher) gesucht und der Radfahrende ist bereit, einen kurzen Fußweg in Kauf zu nehmen. Bei Regen- oder Schneewetter bietet ein wettergeschützter Standort (Vordächer, Tiefgaragenzugänge) einen Mindestkomfort, da sich nasse Fahrradsättel und Handgriffe bei der Weiterfahrt unangenehm auswirken.

Diebstahlsicherheit und Vandalismus

Aufgrund der Entwicklung auf dem Fahrradmarkt zu spezialisierten und hochpreisigen Modellen (z.B. Elektroräder) aber auch auf Empfehlung der Polizei sollten Räder immer mit dem Rahmen und nicht nur über eine Felge an einem Fahrradständer befestigt werden.

Zur Verdeutlichung sind im Folgenden unterschiedliche Abstellanlagen dargestellt:



Vorderradhalter (Stadthalle)



Bügel (Schadenhof)



Bügel hoch/tief – (Jugendhaus)

Im Altstadtbereich sind sehr unterschiedliche Arten von öffentlichen Fahrradständern vorhanden. Von den erfassten 339 Fahrradständern bieten inzwischen 231 Stück die Möglichkeit über einen Bügel auch den Fahrradrahmen mit anzuschließen.

Grundsätzlich bieten sich vielfältige Ansatzpunkte, durch die Verbesserung der Abstellmöglichkeiten die Rahmenbedingungen für das Radfahren maßgeblich zu verbessern. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde der Schwerpunkt auf folgende Bereiche gelegt:

- Altstadt Biberach
- Innenstadt Biberach - erweiterte Bereich außerhalb der Altstadt mit Bahnhof Biberach
- Haltepunkt Biberach-Süd
- Frei- und Hallensportbad
- Freizeit- und touristische Einrichtungen (Stadthalle, Gigelberghalle, Stadion, Museum)
- außerhalb der Altstadt gelegene städtische Einrichtungen (z.B. Bruno-Frey-Musikschule)

Die konkrete Ausstattung der Schulen, Sporthallen und der Hochschule mit Abstellanlagen unterliegt den Zuständigkeiten der Ämter für Bildung und Betreuung und Gebäudemanagement bzw. der Landesverwaltung der Hochschule.

5.1. Parkraumangebot

In der Anlage 5 sind die bestehenden Abstellanlagen in der Altstadt in „gelb“ dargestellt. Die noch ca. 60 öffentliche Fahrradständer, ohne Möglichkeit den Rahmen anzuschließen, werden nicht mehr aufgeführt. Innerhalb des Altstadttringes gibt es lediglich eine überdachte Abstellmöglichkeit, die sich bei der Stadtbücherei befindet. Dies führt dazu, dass Fahrräder in der Altstadt oftmals unter Arkaden und Vordächern abgestellt werden. Innerhalb des Altstadttrings gibt es 249 Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich haben einzelne Geschäfte oder Büros noch Werbeständer

herausgestellt. Dadurch gibt es weitere Abstellmöglichkeiten, die allerdings nur während der Dauer des Besuchs der jeweiligen Einrichtung benutzt werden können und deshalb nicht in die Bilanz mit aufgenommen werden.

Die Innenstadt Biberach verfügt über ca. 483 kostenlose, dezentral verteilte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Davon befinden sich ca. 46 % innerhalb der Biberacher Altstadt. Abstellmöglichkeiten ohne die Möglichkeit das Fahrrad am Rahmen diebstahlsicher an Bügeln anzuschließen, werden nicht mehr erfasst. Der Anlehnbügel hat sich als stabile, nutzerfreundliche Anlagenform bewährt und sollte auch bei zukünftigen Planungen als Anlagentyp – nicht zuletzt auch aus stadtegestalterischen Gründen – maßgeblich sein. Nur ca. 11 % der Fahrradständer innerhalb der Altstadt (Stadtbücherei) sind überdacht. Die größten überdachten Anlagen mit 222 Abstellplätzen sind die beiden Bike & Ride-Anlagen am Bahnhof. Im weiteren Umfeld, d.h. innerhalb der Schulmeile bzw. an wichtigen Einrichtungen, befinden sich zusätzliche 748 Abstellanlagen, von denen 66 Stück (d.h. ca. 9 %) – Dollinger Realschule - überdacht sind.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Innenstadt zwischenzeitlich eine Grundausstattung mit gut nutzbaren Anlagen vorhanden ist, dass jedoch qualitativ hochwertige Anlagen mit Witterungsschutz und gegebenenfalls Serviceangebot noch weitgehend fehlen. Ein wichtiger Baustein, dass Angebot in diese Richtung zu verbessern und die Attraktivität einer kombinierten Nutzung von ÖPNV und Fahrrad zu steigern, soll mit dem geplanten Bau einer Fahrradstation am Bahnhof verwirklicht werden.

5.2. Parkraumnachfrage

Innenstadt

Aus mehreren Begehungen, die durchgeführt worden sind, lassen sich einige Kernaussagen bezüglich der Nachfrageverteilung ableiten. Als Beispiel ist die Belegung an einem Markttag (mittwochs) im September 2019 grafisch aufgearbeitet (Anlage 5.2). Jeder rote Punkt steht für ein abgestelltes Fahrrad. Am Bahnhof wurden die Punkte zusammengefasst.

- Werden die abgestellten Räder mit der Anzahl der Abstellanlagen ins Verhältnis gesetzt wird nachmittags an einem sonnigen Werktag eine Auslastung der Abstellanlagen von ca. 75 % erreicht. Eine höhere Auslastung lässt sich bei Fahrrädern ohne Hoch-/Tief-Aufstellung kaum erreichen, da breite Lenker oder Körbe auf dem Gepäckträger teilweise eine enge Aufstellung verhindern.
- Gute bis sehr gute Auslastungen sind v.a. bei zentral gelegenen Abstellanlagen auf dem Schandenhof, Ochsenhauser Hof, Marktplatz, westlicher Kirchplatz, Kesselplatz und Viehmarkt-



straße sowie an spezifischen Einrichtungen wie dem Hafenplatz/ Rathaus, der überdachten Anlage an der Stadtbücherei und am Ärztehaus, zu beobachten. Diese Anlagen werden teilweise so stark genutzt, dass auf anderweitige Abstellmöglichkeiten, wie beispielsweise an Hauswänden, Fallrohren und Bäumen, zurückgegriffen wird.

- Geringe bis mittlere Auslastungen sind für die Abstellanlagen, die weder eine sichere Abstellmöglichkeit bieten (kein Rahmenanschluss) oder etwas dezentral liegen, zu verzeichnen. Hierzu zählen die Anlagen rund um das Museum, in der Pfluggasse und am Holzmarkt.

- Die Auslastung an der Stadthalle ist ebenso wie an der VHS von Anzahl und Art der Veranstaltungen abhängig. Die Anlagen oberhalb der Stadthalle werden topografiebedingt nur an Schützen genutzt.
- Im Rahmen des Umbaus „barrierefreier Zugang Stadthalle“ wurden 9 Anlehnbügel entfernt. Als Folge davon wurde ein Abstellverbot aufgehängt. Die Bügel sind wieder aufzustellen um die Nachfrage bei Veranstaltungen zu decken. Wünschenswert ist eine wettergeschützte Anlage, da „gepflegte Kleidung“ z.B. auf nassem Sattel beschädigt wird.
- Eine hohe bis sehr hohe Auslastung liegt an den 222 Abstellplätzen am Biberacher Bahnhof vor. Hier überlagert sich das langfristige Abstellen von Rädern von Nutzern die morgens zum Bahnhof fahren, um anschließend mit dem Zug weiterzufahren (Auspendler) bzw. von Einpendlern, die mit dem Zug kommen und über Nacht bzw. übers Wochenende ihre Räder abgestellt haben. Vor allem letztere Nutzergruppe klagt über Diebstahl und Vandalismus an Rädern, die in der Abstellanlage Freiburger Straße abgestellt wurden. Beschädigte Räder oder Dauerparker werden regelmäßig vom Ordnungsamt / Baubetriebsamt am Bahnhof entfernt.



Parken an ausgewählten Zielen in der Stadt

- Dem Abdera zugeordnet gibt es 19 Abstellplätze an sechs freistehenden Bügeln sowie sieben Bügel zur Begrenzung der Parkplätze, die zumindest einseitig zum Anschließen von Rädern genutzt werden können. Vor dem Jugendhaus wurden 35 sichere Abstellmöglichkeiten an Anlehnbügeln errichtet. Zusätzlich können weitere 138 Fahrräder an Bügeln vor der PG-Sporthalle angeschlossen werden. Von beiden Einrichtungen beträgt die Entfernung jeweils nur ca. 60 m. Eine Überdachung eines Teils der Abstellanlagen vor dem PG wäre sinnvoll, da vorrangig Schüler und Jugendliche ihre Räder zum längerem Aufenthalt abstellen.
- Die 96 öffentlich zugänglichen Abstellbügel im Umfeld des Landratsamtes (Behördenzentrum) sind nur schwach ausgelastet
- Am Stadion und im nördlichen Umfeld gibt es keine diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten. Ca. 100 m vom südlichen Zugang entfernt können die Abstellanlagen der Dolli-Realschule mitgenutzt werden. Am nördlichen Haupteingang bzw. im Bereich zwischen Stadion und Malischule sollte das Angebot um mind. 10 Bügel ergänzt werden, damit auch im Umfeld der Sport- und Spielangebote auf dem Mali-Schulhof ein sicheres Abstellen möglich ist.
- An den Sportplätzen am Erlenweg stehen für den Radverkehr 42 sichere Abstellmöglichkeiten südlich der Brücke zum BZS-Schulhof zur Verfügung. Hier wird zusätzlicher Bedarf im Bereich der Umkleidekabinen am Erlenweg gesehen.
- Am Haltepunkt-Süd werden 18 überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten, die mittelmäßig ausgelastet sind.
- Die Stellplatzanlage am Frei- und Hallensportbad (120 Vorderradhalter und 2019 mit 20 Abstellplätzen an Anlehnbügeln ergänzt) ist temporär bei sonnigem Wetter mit Freibadbetrieb gut ausgelastet. Ein weiterer Bedarf wird derzeit nicht gesehen. Wünschenswert ist ein Austausch gegen diebstahlsichere Abstellanlagen, da die Fahrräder immer hochwertiger werden.
- Im Rahmen des Fahrradworkshops wurde ein weiterer Bedarf an sicheren Abstellanlagen mit Rahmenanschlussmöglichkeit vor allem im Umfeld des Kinos, für die Gigelberghalle sowie während Großveranstaltungen auf dem Gigelberg (Messen, Schützen, Circus) gemeldet.
- Vor allem von Einpendlern wurde eine abschließbare bzw. zugangsgesicherte Abstellanlage im Bahnhofsumfeld gefordert, da es insbesondere auf der Ostseite häufig zu Vandalismus oder Diebstahl kommt.

Die Parkraumnachfrage zeigt, dass die unmittelbare Zielnähe sowie eine gute direkte Erreichbarkeit von entscheidender Bedeutung sind. Die Ausstattung publikumsstarker Einzelziele (Marktplatz, Rathaus, Krankenhäuser, Schulen) mit qualitativ hochwertigen Parkmöglichkeiten sollte selbstverständlich werden.

5.3. Maßnahmenbausteine: Förderung des Fahrradparkens im öffentlichen Bereich

- Regelmäßige Kontrollen mit Abnahmeprotokoll zur Unterhaltung und Instandsetzung der Abstellanlagen, damit alte Fahrräder abgeräumt und defekte Abstellanlagen ausgetauscht werden können
- Abbau nicht mehr bedarfsgerechter und funktionstüchtiger Abstellanlagen (Bügel im Austausch gegen veraltete „Felgenkiller“); Einbau von Bügeln als Bestandsergänzung,
- Schaffung von Abstellanlagen auch für Fahrräder mit Anhänger oder Lastenräder
- Schaffung von überdachten Abstellanlagen
- Schaffung neuer Abstellanlagen in Form von modernen und transparent gestalteten geschlossenen Einheiten mit Zugangskontrolle und ggf. weiteren Serviceleistungen
- Orientierungstafeln und Flyer mit Hinweisen über die Anzahl und Lage der Abstellanlagen

Förderung des Fahrradparkens im privaten Bereich

- Motivation von Betrieben zum Anbieten von Fahrradabstellanlagen durch Information über die Vorteile Rad fahrender Arbeitnehmer
- Unterstützung von Dritten bei der Anschaffung von Abstellanlagen und Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Abstellanlagen

5.4. Maßnahmen Abstellanlagen

Beim Fahrradparken gibt es – analog zum ruhenden Kfz-Verkehr - verschiedene Nutzergruppen, deren Belange berücksichtigt werden müssen. Neben den Besuchern und Kurzzeitparkern (z.B. Einkaufsbummel) gibt es Bewohner- und Langzeitparker. Die Bestandsaufnahme hat aufgezeigt, dass zumeist eine gute Grundausstattung miteinfachen Abstellanlagen vorhanden ist. Ausnahme bildet der Bahnhof, wo sowohl der Anlagentyp als auch die Anzahl bemängelt wird. Berufspendler wünschen sich am Bahnhof vor Diebstahl und Vandalismus geschützte Abstellanlagen, z.B. in Form von Fahrradboxen. Bis auf die Anlagen an der Bücherei, dem Bahnhof und Haltepunkt Süd bieten die öffentlichen Biberacher Abstellanlagen keinen Witterungsschutz oder weitere Serviceleistungen (z.B. Luftpumpe, Reparaturwerkzeug).

Für Fahrradabstellanlagen ist das Prinzip eines abgestuften Angebotes anzuwenden. Radfahrer die an ihrem Ziel angekommen sind und ihr Rad abstellen wollen, stellen unterschiedliche Ansprüche an die Art und Weise, in der sie das Rad parken. Einen großen Einfluss besitzt die Zeitdauer, die ein Rad abgestellt werden soll. Radfahrer, die „nur mal kurz“ in einem Geschäft etwas besorgen wollen, möchten ihr Rad möglichst am Ziel abstellen. Witterungsschutz und ein diebstahlsicheres Befestigen spielen dabei eine untergeordnete Rolle. Radfahrer, die sich dagegen länger im Stadtzentrum aufhalten, weil sie z.B. dort arbeiten oder schlendern gehen, möchten ihr Rad an einem sicheren und geschützten Standort abstellen. In diesem Fall sind sie auch eher bereit einen kleinen Umweg bis zu ihrem Ziel / ihren Zielen in Kauf zu nehmen.

- Kurzfristiges Abstellen (z.B. Fahrradbügel vor dem Einzelhandel)
- Langfristiges Parken (z.B. überdachte Fahrradbügel am Bahnhof, an der Stadthalle)
- Dauerhaftes Parken (z.B. geschlossene Abstellanlage am Wohnort)

Ein abgestuftes Angebot lässt sich wie folgt mit unterschiedlichen Leistungen aufgliedern:

	Angebot	Element	Radstation/ Rad-Service	Rad-Park- platz	Rad-Abstell- platz
Parken	Sicherheit	überwacht	x		
		Käfig / Box	nachts		
		unbewacht		x	x
	Witterungs- schutz	überdacht	x	x	
		nicht überdacht			x
	Radeinstell- komfort	persönliche Abgabe	x		
		komfortabler Abstand			x
raumsparender Abstand		x	x		
Service	Fahrrad	Reparatur, Reinigung	x		
		Luftpumpe	x		
		Akkuladestation	x	x	
	Radfahrer	Fahrradverleih	x		
		Verkauf von Informationen	x		
		Gepäckaufbewahrung	x	(x)	
		Infotafel, Umgebungsplan	x	x	

Die Radstation / Rad-Servicepoint erfüllt die höchste bzw. zweithöchste Qualitätsstufe, bietet persönliche Dienstleistungen und gewährleistet eine optimale Unterbringung für Räder. Der Abstellbereich sollte durch eine Raumabtrennung / Gitterbox gesichert sein oder als separates Gebäude errichtet werden. In zentralen Lagen nachts sowie in Quartierslagen ist ein 24h-Zugang mit einer Identitätskarte, der eine Anmeldung zum Zugangssystem erforderlich macht, sicherzustellen. Rad-Service-Points dienen insbesondere als Einrichtung für Umsteiger zum ÖPNV und für Radtouristen.

Der RadParkplatz liegt z.B. an den Zufahrtsbereichen zur Fußgängerzone und gehört ebenfalls zu den Einrichtungen, die das Abstellen von Rädern konzentrieren sollen. Das Serviceangebot besteht aus einem Witterungsschutz (Überdachung), Lademöglichkeiten für Akkus und einer Luftpumpstation. Auch Gepäckschließfächer, in denen Einkäufe zwischengelagert werden können dazu gehören. In stadtgestalterisch sensiblen Bereichen sollten RadParkplätze individuell hochwertig gestaltet werden.

Der RadAbstellplatz entspricht der in Biberach bisherigen Ausstattung. Es handelt sich um kleinere dezentrale Abstellanlagen, die sich insbesondere für Kurzparker eignen.

Der Bau einer **Radstation / RadServicePoint** soll jeweils beidseitig des Bahnhofs eingerichtet werden. Hochwertige, möglichst wetter- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen sollen auch an bestehenden bzw. den geplanten Haltepunkten („für die letzte Meile“) mit eingeplant werden.

Tabelle: Maßnahmen zum Fahrradparken Radstation oder RadServicePoint

Nr.	Bereich	Beschreibung der Maßnahme	Zeitliche Umsetzung
1	Fahrradparkhaus am Bahnhof	beidseitige überdachte und teilweise zugangsgeschützte Abstellanlagen im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes; weiterhin beidseitig auch kostenfreie witterungsgeschützte Abstellplätze (Bike & Ride)	mittelfristig
2	Tiefgarage Stadthalle	Zugangsgesicherte Abstellanlage durch Mitnutzung des 1. UG mit guter Anfahrmöglichkeit; einfache Einhausung zum „Mitwachsen“ entsprechend Bedarf (Anwohner, Stadthallenbesucher, Beschäftigte)	mittelfristig
3	Parkhaus Ulmer Tor-Straße	Zugangsgesicherte Abstellanlage durch Mitnutzung des Parkhauses im EG (Anwohner, Beschäftigte)	langfristig
4	Endhaltestelle GE1-Flugplatz	wetter- und zugangsgeschützte Fahrradabstellanlage für die „letzte Meile“(Beschäftigte)	mittelfristig
5	Haltepunkt Biberach-Süd	Erweiterung der bestehenden Anlage entsprechend Nachfrage (wetter- und zugangsgeschützt)	langfristig
6	Biberach-Nord	parallel Bau des geplanten Haltepunktes; wetter- und zugangsgeschützte Fahrradabstellanlagen	langfristig
7	IGI-Rißtal	mit Bau des geplanten Haltepunktes; wetter- und zugangsgeschützte Fahrradabstellanlagen	langfristig

Überdachte Radparkplätze sollen hauptsächlich Einkaufende und Beschäftigte in der Innenstadt nutzen. Sie sollten entlang der Zufahrtsachsen zur Fußgängerzone liegen und dort Radfahrer abfangen, damit der weitere Weg zu Fuß zurückgelegt wird. Mit der überdachten Anlage hinter der Stadtbücherei wurde bereits ein erstes Angebot geschaffen. Die drei neu zu schaffenden Radparkplätze sollten ein einheitliches Erscheinungsbild haben, als Radparkplätze gekennzeichnet und gut erkennbar sein.

Tabelle: Maßnahmen zum Fahrradparken Innenstadt – überdachte Radparkplätze

Nr.	Bereich	Beschreibung der Maßnahme	Zeitliche Umsetzung
8	Hafenplatz/Rathaus	für Radfahrer von Süden kommend: Umnutzung von PKW-Stellplätzen in zentraler Lage für Besucher von Markt, Rathaus und Kirche; weiterer Vorteil: Wegfall von Park-Such-Verkehrs durch Kfz am Hafenplatz	kurzfristig
9	Alter Postplatz	für Radfahrer von Osten kommend: Umnutzung von Pkw-Stellplätzen; zugeordnet der E-Ladesäule und den Motorradstellplätzen	mittelfristig
10	Ochsenhauser Hof	für Radfahrer von Norden kommen: Berücksichtigung bei Umgestaltung Platz Ochsenhauser Hof	kurzfristig
11	Holzmarkt	für Radfahrer von Westen kommend: z.B. Überdachung der Abstellanlage auf dem Holzmarkt	mittelfristig

Das Angebot an modernen Abstellmöglichkeiten ist entsprechend des Bedarfs weiter auszubauen. Folgende Standorte sollten aufgrund der starken Nachfrage nach Abstellplätzen sowie hinsichtlich der verfügbaren Flächenpotenziale grundsätzlich näher untersucht werden:

Tabelle: Maßnahmen zum Fahrradparken Innenstadt - Abstellanlagen

12	Kesselplatz	Erweiterung der Abstellplätze	kurzfristig
13	Schwanenstraße/ Gerberplatz	Aufstellen von Bügeln z.B. im Durchgang zwischen „Alter Postplatz 5 und 9“	kurzfristig
14	Zwingergasse 3/ Maya	Bereitstellung von Bügeln auf öffentlicher Fläche vor Zwingergasse 3,5 oder 6;	mittelfristig
15	Schadenhof / Bürger- turmstraße	Ergänzung mit Bügeln vor den Gebäuden Bürger- turmstraße 3-7 auf dem ehem. Parkplatzstreifen	mittelfristig
16	Kino Traumpalast	Bereitstellung von wettergeschützten Bügeln in der Saudengasse oder Umnutzung des östlichsten An- wohnerparkplatzes am Maliweg	kurzfristig
17	Stadthalle	Austausch „Felgenhalter“ gegen Bügel vor Theater- straße 6; am bisherigen Standort Aufstellen von Bü- geln mit Hinweis auf weitere Abstellanlagen in der Umgebung; Umnutzung von Restflächen auf dem Stadthallenparkdeck für weitere Abstellanlagen; Langfristig zugangsgeschützte Abstellanlage für hochwertige Räder im gut anfahrbaren 1 UG der TG	kurzfristig mittelfristig langfristig
18	Gigelberghalle alte Stadtbierhalle	Montage herausnehmbarer Anlehnbügel östlich der Gigelberghalle; Behindertenparkplatz etwas ver- schieben; Umnutzung von zwei Kfz-Parkplätze westlich der al- ten Stadtbierhalle (8 Bügel auf Rasenpflaster).	kurzfristig mittelfristig
19	Gigelberg	Einrichtung temporärer Fahrradabstellplätze wäh- rend Großveranstaltungen auf dem Gigelberg; opti- onal als zugangsgeschützte bzw. bewachte Anlage	langfristig
20	Zeppelinring / Ärztehaus	Wegen hoher Auslastung Aufstellung weiterer Bü- gel südlich des Bestandes	mittelfristig
21	Stadion / Mali- schule	Aufstellung von Bügeln zwischen den Pfeilern der Königsbergallee (wettergeschützt); Aufstellung von jeweils Bügeln in Höhe der Sportler- zugänge/Tribüne;	kurzfristig kurzfristig
22	Sportplätze Erlen- weg	Aufstellung von 8 Bügeln auf Rasenpflaster zwi- schen Umkleidekabinen und 100m-Bahn;	kurzfristig
23	Kirchplatz Volkshochschule	Austausch bestehender ungeeigneter Abstellanla- gen in Bügel; Klärung Zuständigkeit, Denkmalschutz	mittelfristig
24	Bruno-Frey- Musikschule	Austausch des Spiralständers in Bügel	kurzfristig
25	Stadthalle – oben bergseitig	Austausch der Vorderrad-Abstellanlagen in Bügel - Veranstaltungen auf dem Gigelberg (Schützenfest)	mittelfristig

6. Maßnahmen zur Wegweisung

Als dritte Säule der Radinfrastruktur tritt neben das Straße- und Wegenetz bzw. die Abstell-/Parkmöglichkeiten eine in sich schlüssige, kontinuierliche Wegweisung. Wegweisung macht Radverkehrsnetze sichtbar, bietet Orientierungshilfe und lenkt die Radfahrenden gezielt auf sicher befahrbare Routen. Sie leistet einen wichtigen Beitrag dazu, Radfahrende auf sichere und komfortable Wege aufmerksam zu machen. Häufig werden sonst Routen gewählt, die bereits von Auto- und ÖPNV-Fahrten bekannt sind. Abkürzungen durch geöffnete Einbahnstraßen, straßenunabhängige Radwege oder kreuzungsarme Nebenstraßen sind ohne Beschilderung häufig nur schwer zu finden. Auch im Radtourismus ist die Beschilderung wichtig für Wahrnehmung, Kommunikation und Vermarktung. Für die zukünftige Ausrichtung der Wegweisung sollen hier einige wesentliche Punkte aufgeführt werden:

- Grundlage für die Erneuerung / Ausweitung der Wegweisung sollten die touristischen Hauptrouuten sowie das Regionale und Städtische Hauptnetz sein.
- Hinsichtlich des Wegweisungssystems hat sich das in Biberach bereits verwendete „zielorientierte System“ bewährt.
- Auf den touristischen Hauptrouuten „Donau-Bodensee-Radweg“ und „Deutsche Fachwerkstraße“ sollten die jeweiligen Routenplaketten zum Einsatz kommen.



Das Land Baden-Württemberg hat Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ entwickelt (siehe nebenstehende Abbildung), um eine landesweit einheitliche Wegweisung umzusetzen. Die Einhaltung dieser Standards ist Voraussetzung zur Förderung von regionalen oder lokalen Wegweisungssystemen durch das Land.

Im Stadtgebiet von Biberach wurde 2008 die Wegweisung umfassend erneuert. Sie entspricht bei den Kilometerangaben nicht den aktuellen Richtlinien, da unter 10 km keine Kommastelle angegeben wird. 2016 wurden im Zuge der neuen Führung des Donau-Bodensee-Radwanderwegs die Wegweiser auf der Nord-Süd-Achse vom Tourismusverband Oberschwaben ausgetauscht und ergänzt. Im Herbst 2018/19 wurde auf Kosten des Landes Baden-Württemberg das RadNETZ BW neu ausgeschildert (vergleiche Kapitel 2.1. RadNETZ BW). Das bedeutet, dass im Stadtgebiet derzeit unterschiedliche Systeme anzutreffen sind. Da die Verwaltung in die Abstimmungsprozesse mit einbezogen war, sind in der Regel nur geringe Differenzen bei den Km-Angaben festzustellen. Nach Ansicht der Verwaltung muss derzeit nicht der komplette städtische Bestand angepasst werden.

2018 wurde seitens der Stadt die Wegweisung auf Mettenberg ausgedehnt, um den Radverkehr in Richtung Biberach durch die Tempo-30-Zone zu leiten. Vom Ortsteil Stafflangen liegt eine ähnliche Anfrage zum Austausch der überholten Kreis-Wegweisung vor. Sinnvoll wäre hier eine mit der Gemeinde Mittelbiberach abgestimmte und durchgehende Wegweisung bis in die Stadt.

Zielorientierte Wegweisung

Ein Wegweiser mit Zielangaben ist in den Knoten aufzustellen, wo eine Entscheidungssituation vorliegt; bei längeren Abschnitten kann es erforderlich sein, darüber hinaus an ausgewählten Standorten zusätzliche Wegweiser vorzusehen.

Tabellenwegweiser

	Heidelberg-Zentrum	8,7	→
	Heidelberg-Karlstor	2,5	

Pfeilwegweiser

Stuttgart	27	→
Ludwigsburg	1,7	

Zwischenwegweiser

7. Maßnahmen zu Service und Kommunikation

Neben den Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln zur Verbesserung der Straßen – und Wegeinfrastruktur und Abstellanlagen sind Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Information, Kampagnen, Werbung...) zu den aktuellen Maßnahmen, deren Umsetzungsstand sowie zukünftigen Planungen integrale Bestandteile der Radverkehrsförderung. Radverkehrsmobilität lässt sich durch konkrete Maßnahmen aus den Bereichen Service und Kommunikation fördern.

7.1. Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen

Baden-Württemberg (AGFK-BW)

Die Stadt Biberach ist seit 2015 der AGFK-BW beigetreten mit dem Ziel eine fahrradfreundliche Stadt zu werden. Gemeinden, Städte und Landkreise, die das Fahrrad konsequent fördern, können sich um die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ bewerben - wenn sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllen. Die Mitgliedschaft der Stadt hat sich vor allem in den Bereichen „Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen“, „Initiierung und Unterstützung von Aktionen, Broschüren oder Presseartikeln“ sowie durch „Unterstützung bei schwierigen Problemsituationen“ bewährt.

Weitere Informationen zum aktuellen Stand können der Vorlage entnommen werden.

Seit 2018 ist der Landkreis Biberach ebenfalls bei der AGFK-BW Mitglied geworden.

Die Matthias-Erzberger-Schule, Leipzigstraße, (Trägerschaft LK) ist als fahrradfreundliche Schule zertifiziert und gewann 2019 sogar die Auszeichnung als fahrradfreundlichste Schule Deutschlands.

7.2. Aktionen

An folgenden Aktionen, die größtenteils vom AGFK-BW initiiert wurden, hat die Stadt Biberach teilgenommen:

- Nikolausaktion (jährlich seit 2016) zur Kontrolle der Fahrradbeleuchtung mit einer Belohnung in Form einer Dankkarte und einem Schokoherz für Radverkehr mit intakten Fahrradleuchten bzw. einem Gutschein für einen Preisnachlass der Biberacher Fahrradgeschäfte bei fehlendem oder defektem Licht.
- Schatzsuche zum 200. Geburtstag des Fahrrads (einmalig 2017; Gewinn: drei Fahrräder)
- Aufruf zur Teilnahme an der Bewertung der Fahrradfreundlichkeit einer Stadt in 2018 (Aktion des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC))

Darüber hinaus initiiert bzw. beteiligt sich die Stadt an folgenden Aktionen bzw. Maßnahmen rund um das Rad:

- Bereitstellung von Flächen für einen BMX-Platz mit Pumptrack, angelegt und beaufsichtigt durch die BMX-Initiative Biberach e.V
- Anschaffung von 5 Pedelecs zur Nutzung für städtische Mitarbeiter (seit 2013); Neubeschaffung in 2020
- Versteigerung von Rädern durch das städtische Fundamt (jährlich)
- Teilnahme an der Auftaktveranstaltung zur Tour de Barock (jährlich seit 2016)
- Beteiligung des Stadtseniorenrats an einer Schulung für Pedelec-Fahrer, u.a. durchgeführt durch die Verkehrswacht Biberach
- Durchführung einer ersten mobilen Bürgerversammlung mit dem Fahrrad in 2018

An der derzeit über mehrere Jahre laufenden Aktion „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ des AGFK-BW bzw. der jährlich bundesweit stattfindenden Aktion „Stadtradeln“ konnte sich die Stadt Biberach aus Zeit- und Kapazitätsgründen bisher nicht beteiligen.

Unabhängig von städtischer Beteiligung oder Organisation finden in Biberach folgende Aktionen rund ums Rad zur Förderung des Radverkehrs statt:

- Move AGB Sport, Bodensee; Touren und Training in und um Biberach; wöchentlich zwei geführte Radausfahrten mit Trainern
- Radtreff Biberach e.V.; wöchentlich zwei geführte Touren; Tagesausflüge; einmal jährlich Durchführung einer Radbörse in Biberach zum Kauf, Verkauf oder Tausch rund ums Rad
- Radsportclub „RSC 1962 Biberach, e.V.“, wöchentliches Training, Ausfahrten, Organisation von Radrennen in Biberach und Umgebung

7.3. Öffentlichkeits- / Pressearbeit

Die Stadt Biberach veröffentlicht regelmäßig Presseberichte, Informationen über aktuelle Projekte und Verbesserungen in Bezug auf das Radfahren. Hierfür werden von der AGFK-BW jährlich ca. 4-5 Pressevorlagen zum Thema Radverkehr erarbeitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Diese werden in der Verwaltung geprüft, angepasst und in der Regel in unserem Amtsblatt „Biberach Kommunal“ sowie teilweise von der ‚Schwäbischen Zeitung‘ veröffentlicht. Zusätzlich kommen weitere Artikel zu aktuellen Planungen, zur Umsetzung von Maßnahmen und zur Verkehrssicherheit hinzu.

Der (Schul-)Radwegeplan und diverse Infoblätter zur Verkehrssicherheit und zum richtigen Verhalten werden im Bürgerbüro, im Ordnungsamt und Baudezernat kostenlos zur Verfügung gestellt oder an Neubürger verteilt. Als Schulradwegeplan wird der Faltpfad zusätzlich im Rahmen des Verkehrsunterrichts an die 5-Klässler in den weiterführenden Schulen kostenlos ausgeteilt.

7.4. Lade-Infrastruktur für E-bikes, Flickstation

An folgenden Abstellanlagen in der Stadt besteht die Möglichkeit über eine öffentlich zugängliche Steckdose ein E-Bike aufzuladen.

- Abstellanlage Stadtbücherei (überdacht)
- Abstellanlage Alter Postplatz
- Abstellanlage Schadenhof
- Abstellanlage Ochsenhauser Hof (geplant)

An der E-Ladestationen für Elektrofahrzeuge konnten auch über eine normale Steckdose Fahrräder aufgeladen werden. Allerdings mussten bereits Steckdosen außer Betrieb genommen werden, da dort ein Missbrauch mit lauten Tonabspielgeräten stattgefunden hat.

Eine öffentliche Flickstation wird von der Stadt Biberach nicht angeboten. Allerdings betreiben vier Fahrradgeschäfte in der Innenstadt Biberach Radreparaturwerkstätten. Die Matthias-Erzberger-Schule bietet am Berufsschulzentrum eine Flickstation während der Öffnungszeiten an.

7.5. Verkehrsübungsplatz

Die Stadt Biberach hat vor über 25 Jahren in der Schulmeile in der Innenstadt einen Verkehrsübungsplatz für die Kreisverkehrswacht angelegt und stellt die Flächen weiterhin zur Verfügung. Dort finden Radfahrschulungen und -prüfungen für Grundschulkinder statt. Die besondere Lage, teilweise unterhalb der Königsbergallee, ist optimal, da durch die Brücke ein Witterungsschutz vorhanden ist, andererseits der Platz durch die landschaftsgärtnerische Gestaltung sowohl

eine ausgezeichnete Übersicht bietet, als auch die Realität der unterschiedlichen Straßentypen und Kreuzungen nachbildet.

7.6. Fahrradverleihsysteme

Fahrradverleihsysteme können abhängig von der Stadtgröße und der Bedeutung im Tourismus ein wichtiger Baustein bei der Förderung des Radverkehrs sein. Obwohl die Stadt Biberach im Stadtgebiet und im Umland ein für die Naherholung sehr attraktives Netz anbietet, ist die Nachfrage nach Leihfahrrädern sehr gering. Sowohl von der Stadt in Kooperation mit dem Hotel Kapuzinerhof als auch vom teilAuto-Verein wurden über mehrere Jahre Elektroräder zum Verleih angeboten. Die Nachfrage war sehr gering, so dass beide Angebote eingestellt wurden. Derzeit können Elektroräder nur über die Fahrradgeschäfte geliehen werden.

Ein eigenwirtschaftlicher Aufbau und Betrieb eines Fahrradverleihsystems durch die Stadt Biberach ist derzeit nichtbeabsichtigt. Deshalb sollen vorerst keine weiteren Planungen zum Aufbau eines solchen Systems durchgeführt werden. Im Hinblick auf die insgesamt positiven Effekte eines Fahrradverleihsystems als Signal zur Förderung und Unterstützung des Umweltverbundes soll bei Vorliegen geänderter Rahmenbedingungen zur Betreuung und Finanzierung der Maßnahme eine erneute Überprüfung der Machbarkeit erfolgen, beispielsweise in Zusammenarbeit mit der Initiative der Hochschule Biberach (HBC) zur Herstellung eines emissionsfreien Campus.

7.7. Bike & Ride

Durch die Stadt Biberach führt nur eine Bahnstrecke, die Südbahn, mit den für den Radverkehr interessanten Schnittstellen „Bahnhof Biberach“ und „Haltepunkt Biberach-Süd“. Im Kapitel „5. Fahrradparken“ wurde bereits ausführlich auf die Abstell-situation eingegangen. Die Ausstattung der Bahnhaltepunkte mit Fahrstuhl zur stufenfreien Erreichbarkeit der Gleise und hohen Kanten für einen einfachen Ein- und Ausstieg ist auch beim Bau neuer Haltepunkte nach einheitlichen Qualitätsstandards zu beachten. An beiden Schnittstellen kann der Radverkehr sich mithilfe der Wegweisung orientieren und die Fernradwege direkt auffinden.

Ein Leihsystem am Bahnhof Biberach wird derzeit von der Deutschen Bahn leider nicht angeboten. Mit Aufbau einer Radstation bzw. einem RadServicePoint im Bahnhofsumfeld sollte der Aufbau von einer Struktur mit Leihfahrrädern erneut untersucht werden.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist in den öffentlichen Verkehrsmitteln unter bestimmten Voraussetzungen gestattet. Als Fahrräder gelten zweirädrige einsitzige Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes mit einer Länge bis zu 2,0 Meter. Die Sperrzeiten sind zu beachten. Fahrgäste ohne Fahrrad und Fahrgäste mit Kinderwagen, Gehhilfen „Rollator“ oder Rollstuhl haben Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern besteht nicht. Alle Voraussetzungen für eine Beförderung von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln kann den Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) in Kapitel 5 entnommen werden.

Eine kostenlose Fahrradbeförderung ist in den Nahverkehrszügen im baden-württembergischen Teil von DING sowie den Straßenbahnen und Linienbussen ganztägig, außer in der Sperrzeit Montag-Freitag zwischen 6.00 – 9.00 Uhr, zulässig. Je Omnibus können maximal zwei Fahrräder mitgenommen werden.

Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Linienbussen – außerhalb der Sperrzeiten- dürfte in der Bevölkerung weitgehend unbekannt sein. Die kostenlose Mitnahme könnte zu ganz neuen Mobilitätsketten in der Stadt führen: die Abfahrt hinunter in die Stadt ist unproblematisch, in der Tallage können weit auseinanderliegende Besorgungen und Termine mit dem Rad wahrgenommen werden und bergauf kann der Bus im Huckepackverfahren mitgenutzt werden. Um zu

verhindern, dass man als Radfahrer(in) wieder aussteigen muss [falls ein Fahrgast mit Rollstuhl oder Kinderwagen einsteigen will], empfiehlt es sich einen Zustieg erst an letzten Haltestelle vor einem Berg zu wählen (z.B. Richtung Talfeld/Mettenberg am Ev. Friedhof, Richtung Hauderbo-schen an der Jugendmusikschule, Richtung Hühnerfeld an der Felsengartenstraße). Mit diesen Möglichkeiten wird der Besitz eines Bürgertickets noch attraktiver.

Für den Einsatz von reinen Fahrradbussen ist die Nachfrage in Biberach und auch der touristische Anteil an Radfahrern zu gering. Der touristische Fernwanderweg „Donau-Bodensee-Radweg“ wird mit der begleitenden Südbahn und entsprechenden Halten in Biberach gut bedient.

7.8. Radtourismus und Freizeitradverkehr

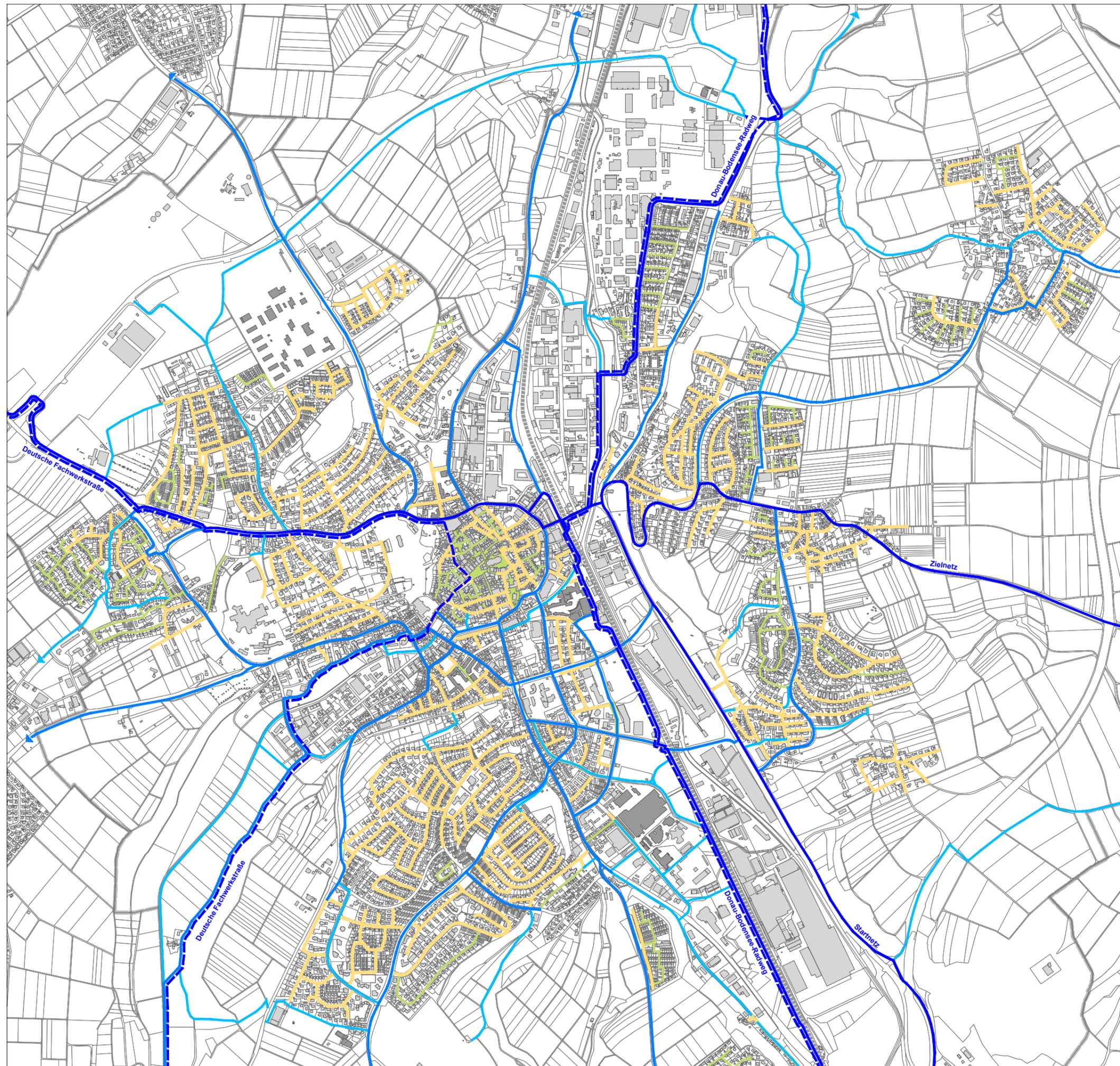
Durch Biberach führen die beiden Radfernwege „Donau-Bodensee-Radweg“ und „Deutsche Fachwerkstraße“. Hierfür sind außerhalb der Altstadt Wegweiser und innerhalb der Altstadt die Wegstrecke auf den Informationsstelen abgebildet. Auf dem Rißradweg wurde in Höhe des Wohnmobilstellplatzes ein Rastplatz mit Tisch und Bänken eingerichtet. Ergänzt wird dies mit jeweils einer Informationsstele über die Innenstadt Biberach am Wohnmobilplatz für den von Norden kommende Radverkehr bzw. in Höhe von Biberach- Süd für den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr, um das Interesse für einen Abstecher hinein zu wecken.

Ebenso wichtig sind die Tagestouristen, die in Biberach bzw. in den umliegenden Bäderorten übernachten und unsere Landschaft erkunden wollen. Hierfür wurde die Broschüre „Radtouren rund um Biberach“ entworfen und kostenlos herausgegeben, die ca. 25 Tourenvorschläge enthält. Vor Ort sind die Routen nicht erkennbar, da keine Beschilderung der Radrouten an den Wegweisern abgebildet wird.

Das Biberacher Radwegenetz wird digital im Radroutenplaner Baden-Württemberg (LUBW) dargestellt, so dass bei einer Routensuche durch bzw. in Biberach jeweils eine geeignete Route mit Höhenprofil ausgegeben wird.

Anlagen:

Anlage 1	Kategorisierung der Radwege (1.1 Kernstadt, 1.2 Ortsteile)
Anlage 2	Unfallauswertung
Anlage 3	Übersichtsplan Zielkonzept
Anlage 4	Zielkonzept
	4.1 Innenstadt
	4.2 Biberach Nord
	4.3 Biberach West
	4.4 Biberach Süd
	4.5 Biberach Ost
	4.6 Biberach Ortsteile
	4.7 Tabelle Maßnahmen - beispielhafte Ansätze
	4.8 Tabelle Fahrdeckensanierung
	4.9 Tabelle Randmarkierung
Anlage 5	Plan Abstellanlagen Innenstadt
	5.1 Tabelle Bestand Abstellanlagen
	5.2 Plan – Bestandsaufnahme – abgestellte Fahrräder



Zeichenerklärung:

- Regionales Hauptwegenetz
- Touristische Radwege
- Städtisches Hauptwegenetz
- Städtisches Ergänzungnetz
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
- Tempo 30
- weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

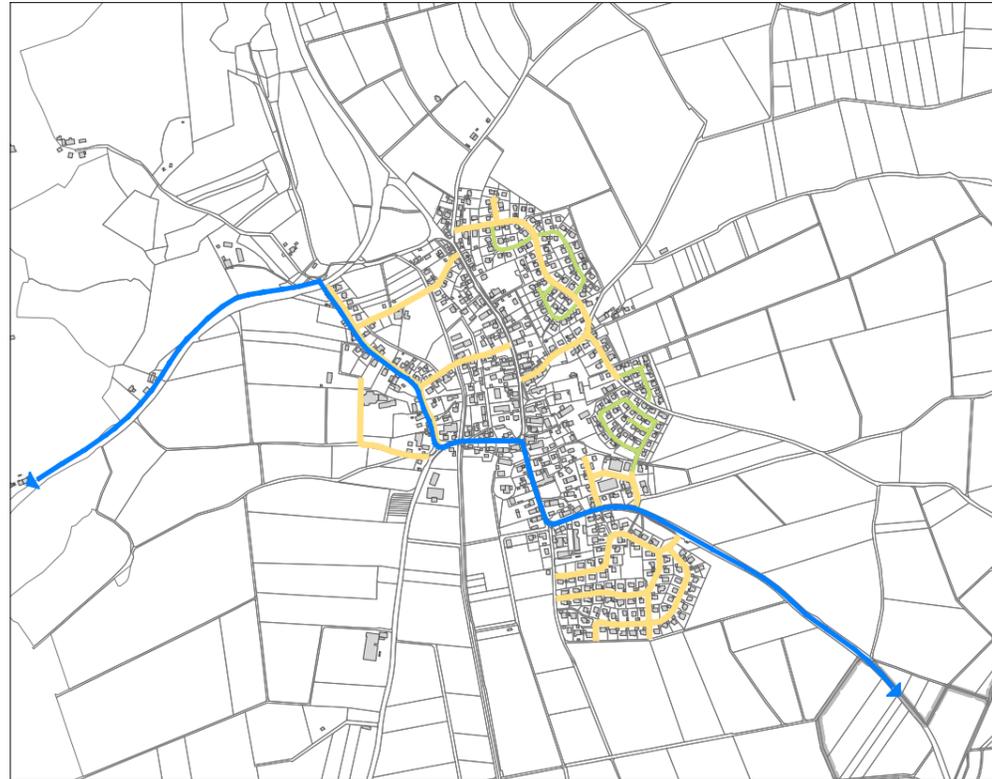
Radverkehrskonzept
Kategorisierung der Radwege

Kernstadt

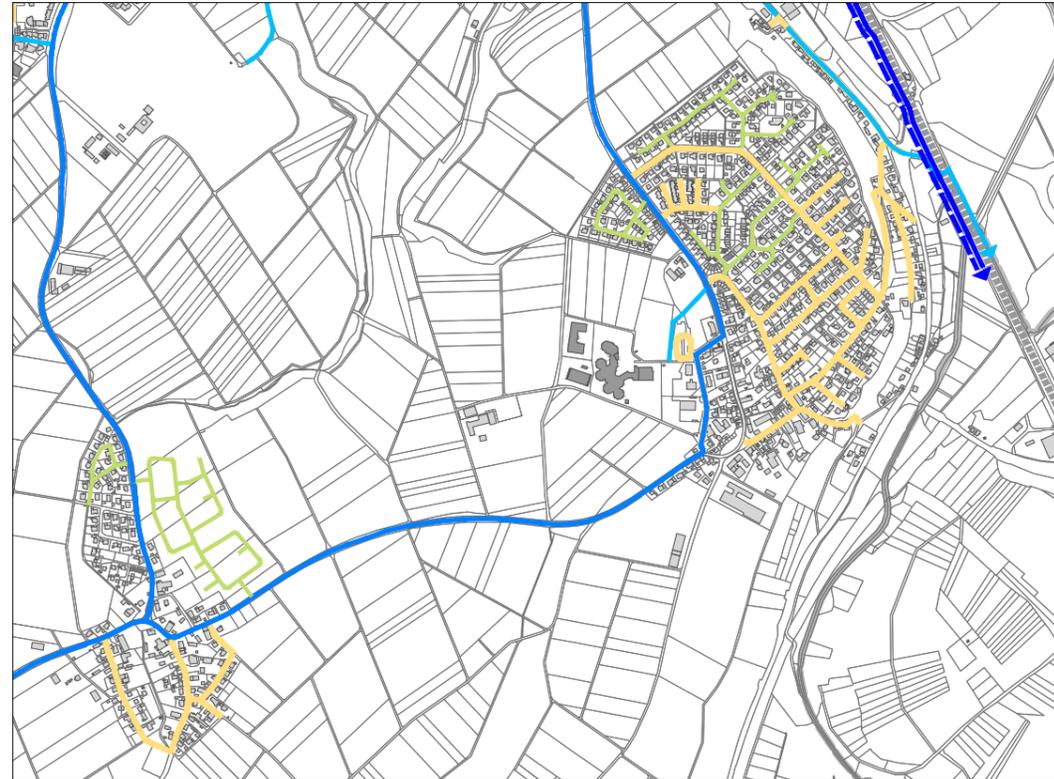
Anlage 1.1

ohne Maßstab

Ortsteil Stafflangen



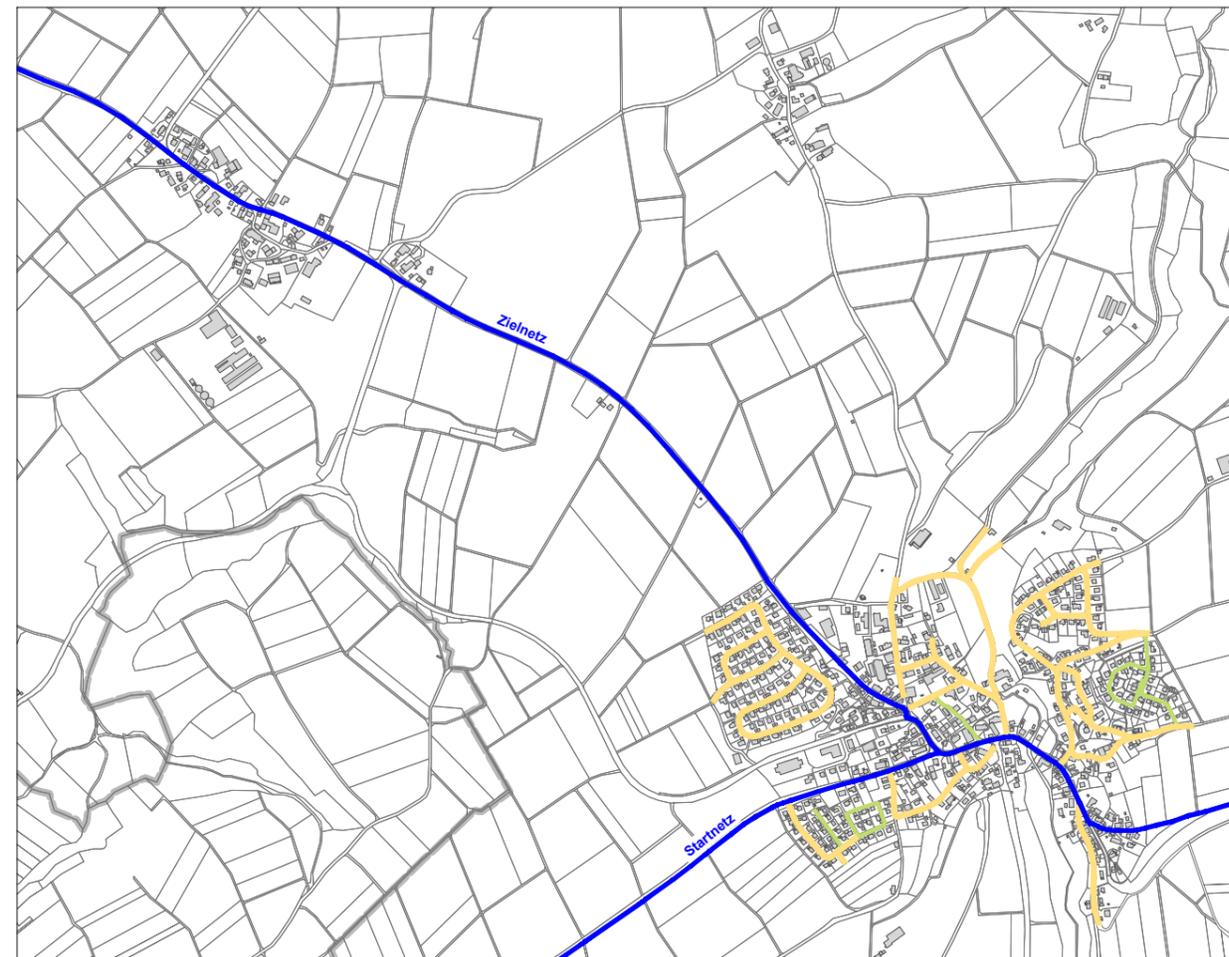
Ortsteil Rißegg / Rindenmoos



Ortsteil Mettenberg



Ortsteil Ringschnait / Winterreute



Zeichenerklärung:

- Regionales Hauptwegenetz
- Touristische Radwege
- Städtisches Hauptwegenetz
- Städtisches Ergänzungnetz
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
- Tempo 30
- weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept
Kategorisierung der Radwege

Ortsteile Anlage 1.2

ohne Maßstab



Zeichenerklärung:

z.B. **3** Anzahl der Unfälle 2010 - 2016

z.B. **3** Anzahl der Unfälle 2017 - Nov. 2019

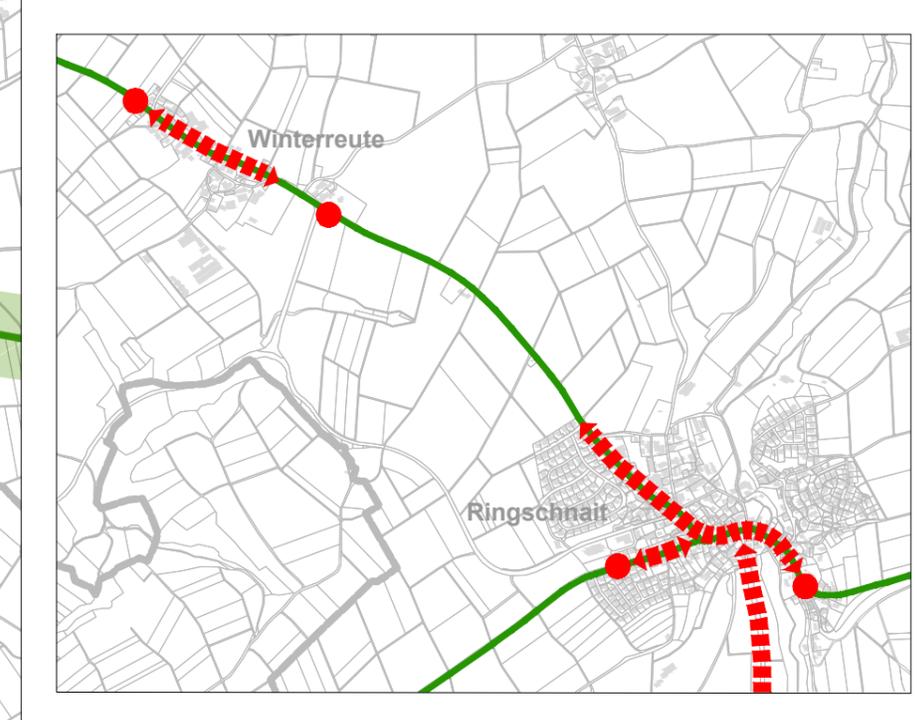
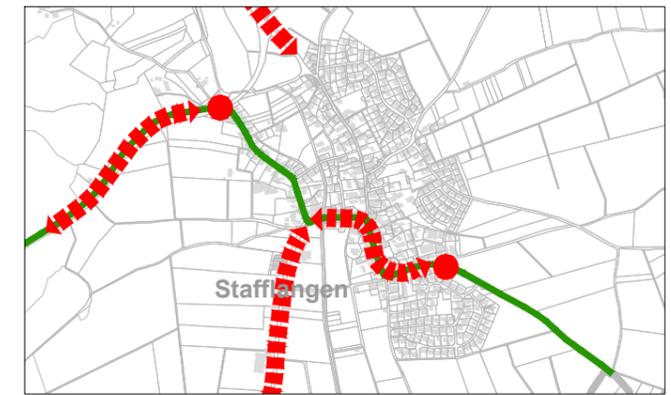
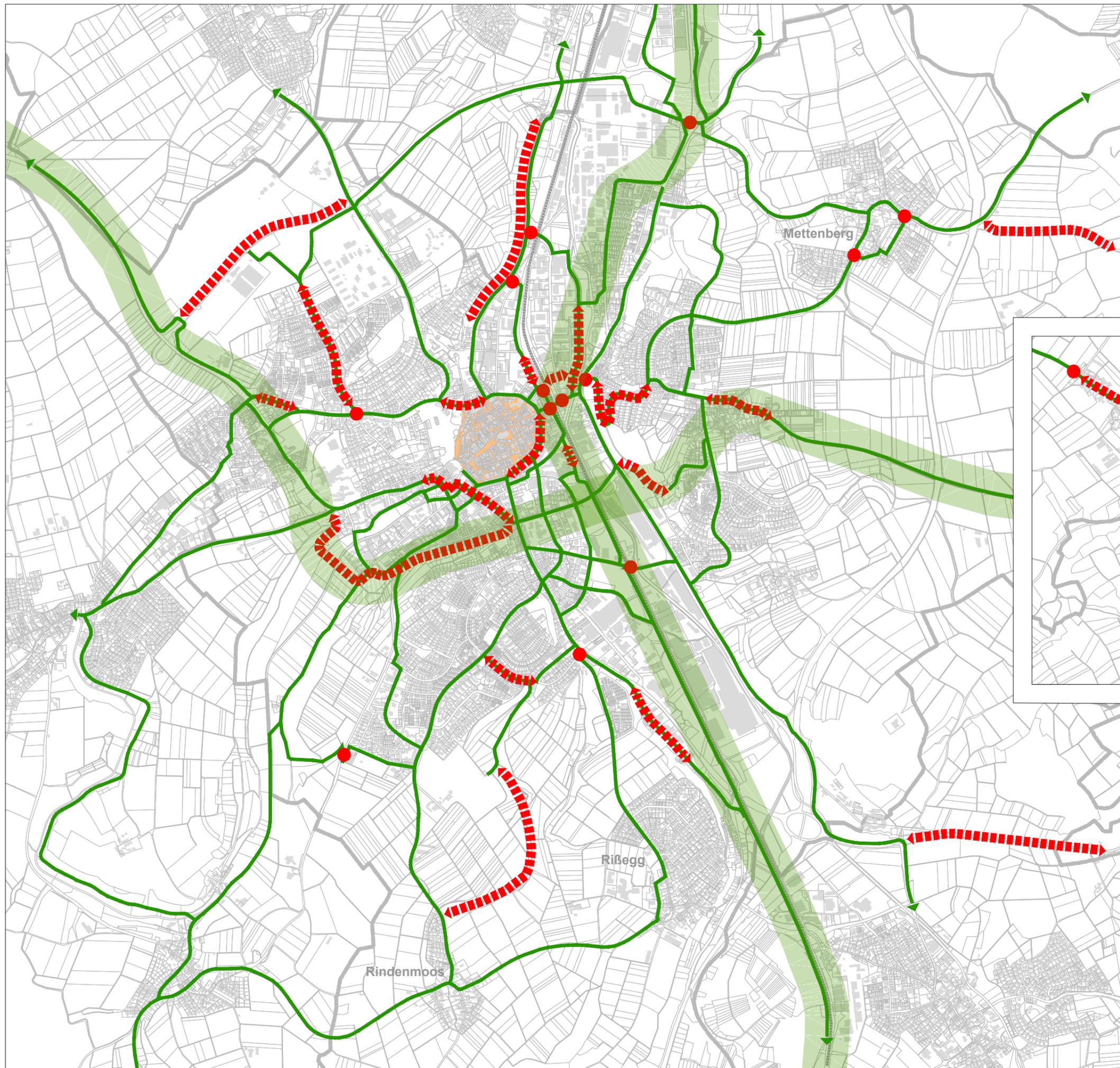
Radverkehrskonzept

Unfallauswertung 2010 - Nov. 2019

Kernstadt

Anlage 2

ohne Maßstab



Zeichenerklärung:

-  Hauptwegenetz
-  überörtliche schnelle Radverbindung
-  Lückenschluss im Radwegenetz
-  punktuelle Maßnahmen

Radverkehrskonzept

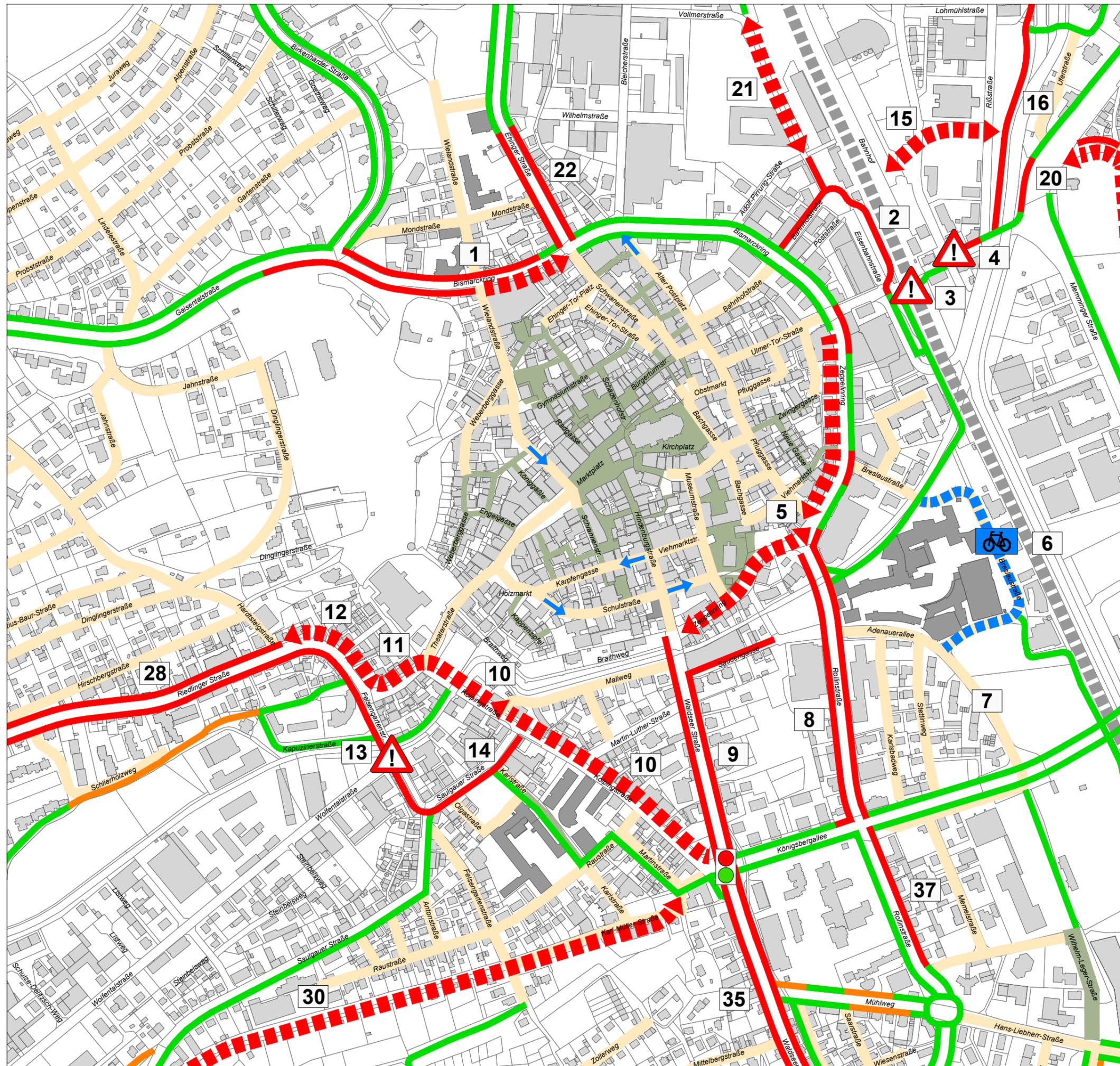
Übersichtsplan Zielkonzept

Anlage 3.0

Maßstab 1 : 25000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Radwegenetz
- 1 Nummer der Maßnahme
- Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
- Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagserneuerung
- Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
- Umwidmung als Fahrradstraße
- einseitig für Radverkehr gesperrte Straße in der Altstadt
- Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
- Unattraktive Linienführung an einer Kreuzung / lange Wartezeiten
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
- Tempo 30
- weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept

Zielkonzept

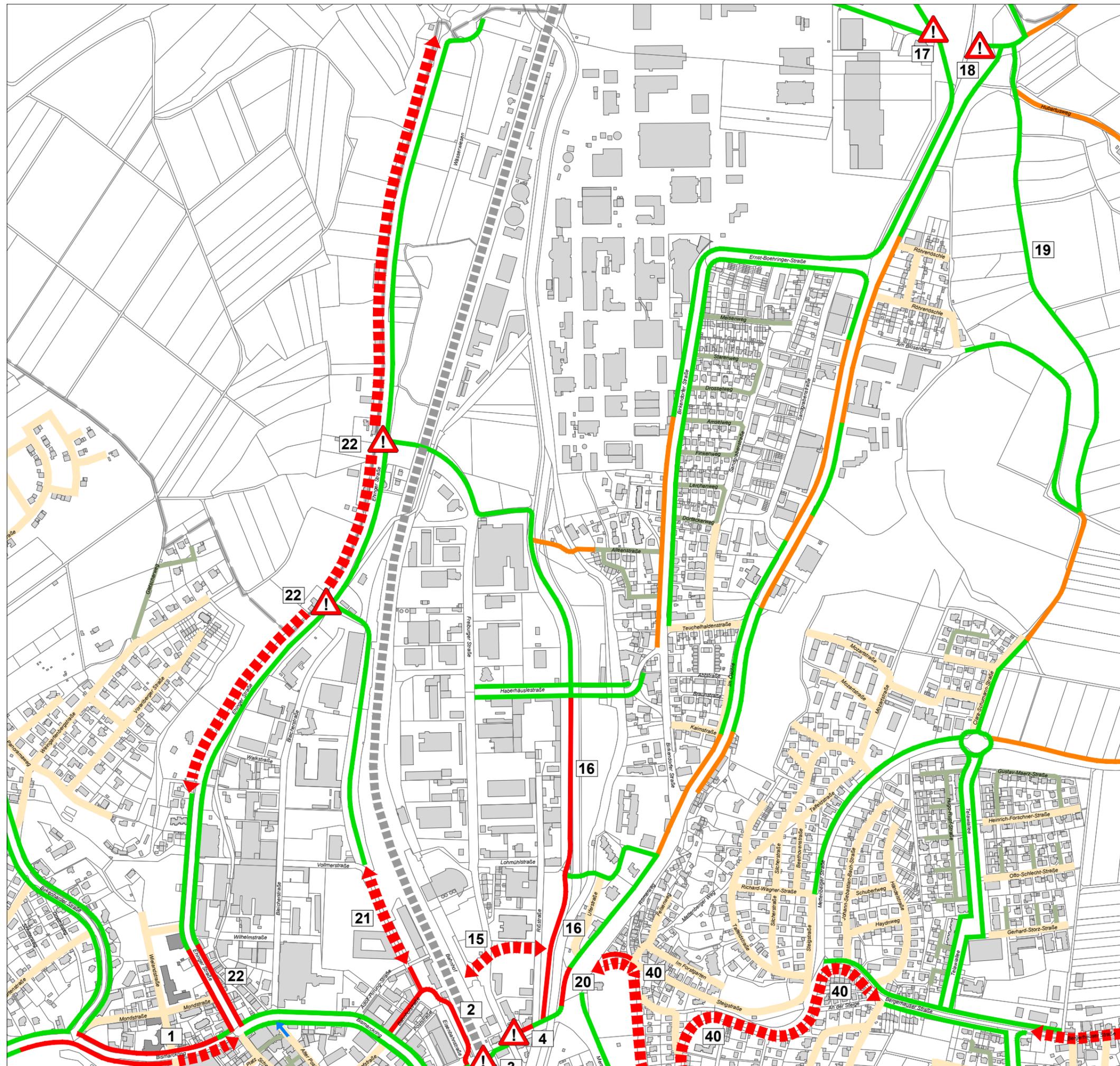
Innenstadt

Anlage 4.1

Maßstab 1 : 5000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh



Zeichenerklärung:

-  Lückenschluss im Radwegenetz
-  Nummer der Maßnahme
-  Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
-  Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagserneuerung
-  Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
-  Umwidmung als Fahrradstraße
-  einseitig für Radverkehr gesperrte Straße in der Altstadt
-  Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
-  Unattraktive Linienführung an einer Kreuzung / lange Wartezeiten
-  Bundesbahn
-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
-  Tempo 30
-  weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept

Zielkonzept

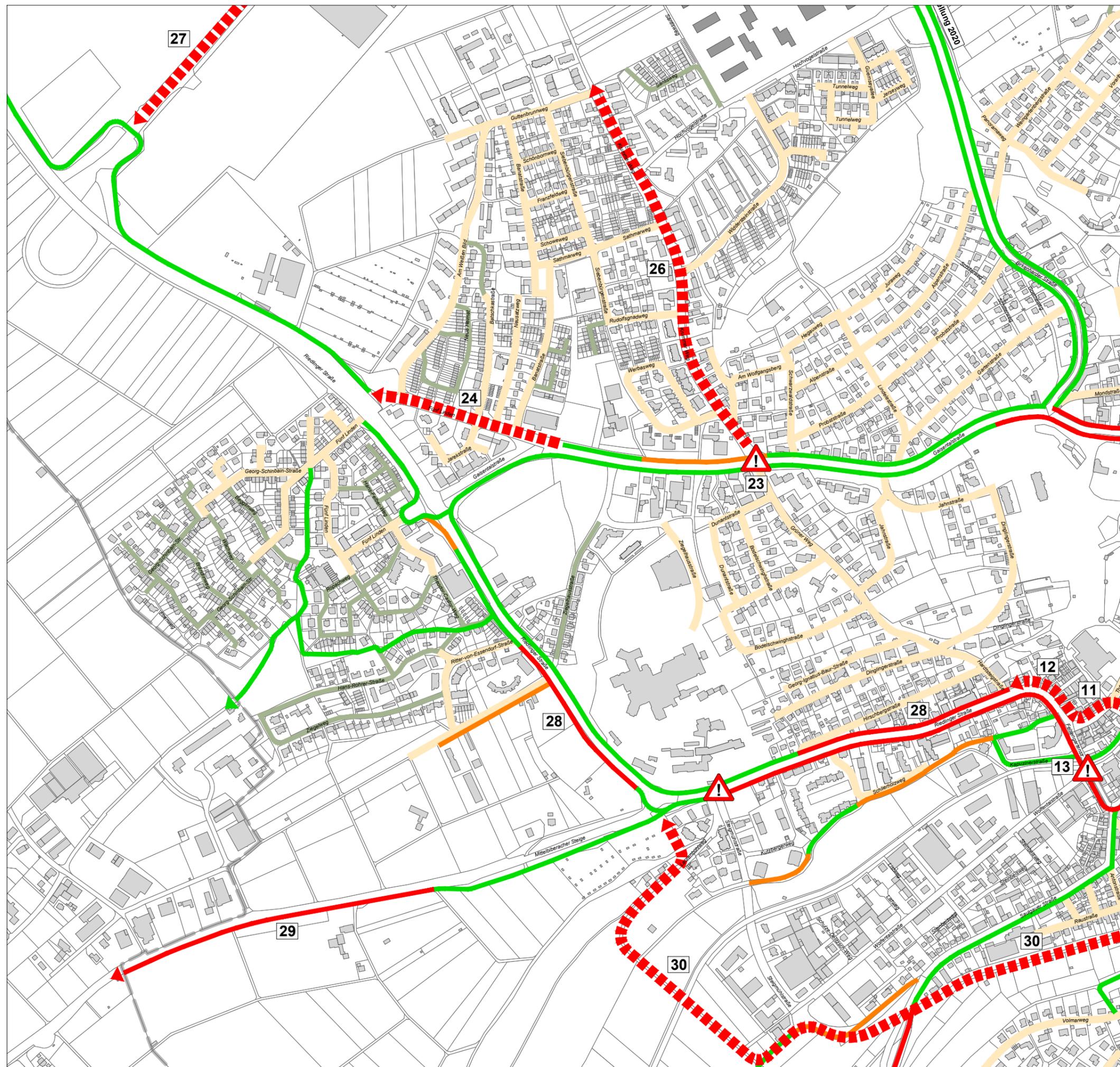
Biberach Nord

Anlage 4.2

Maßstab 1 : 7000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh



Zeichenerklärung:

-  Lückenschluss im Radwegenetz
-  Nummer der Maßnahme
-  Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
-  Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagserneuerung
-  Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
-  Umwidmung als Fahrradstraße
-  einseitig für Radverkehr gesperrte Straße in der Altstadt
-  Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
-  Unattraktive Linienführung an einer Kreuzung / lange Wartezeiten
-  Bundesbahn
-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
-  Tempo 30
-  weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept

Zielkonzept

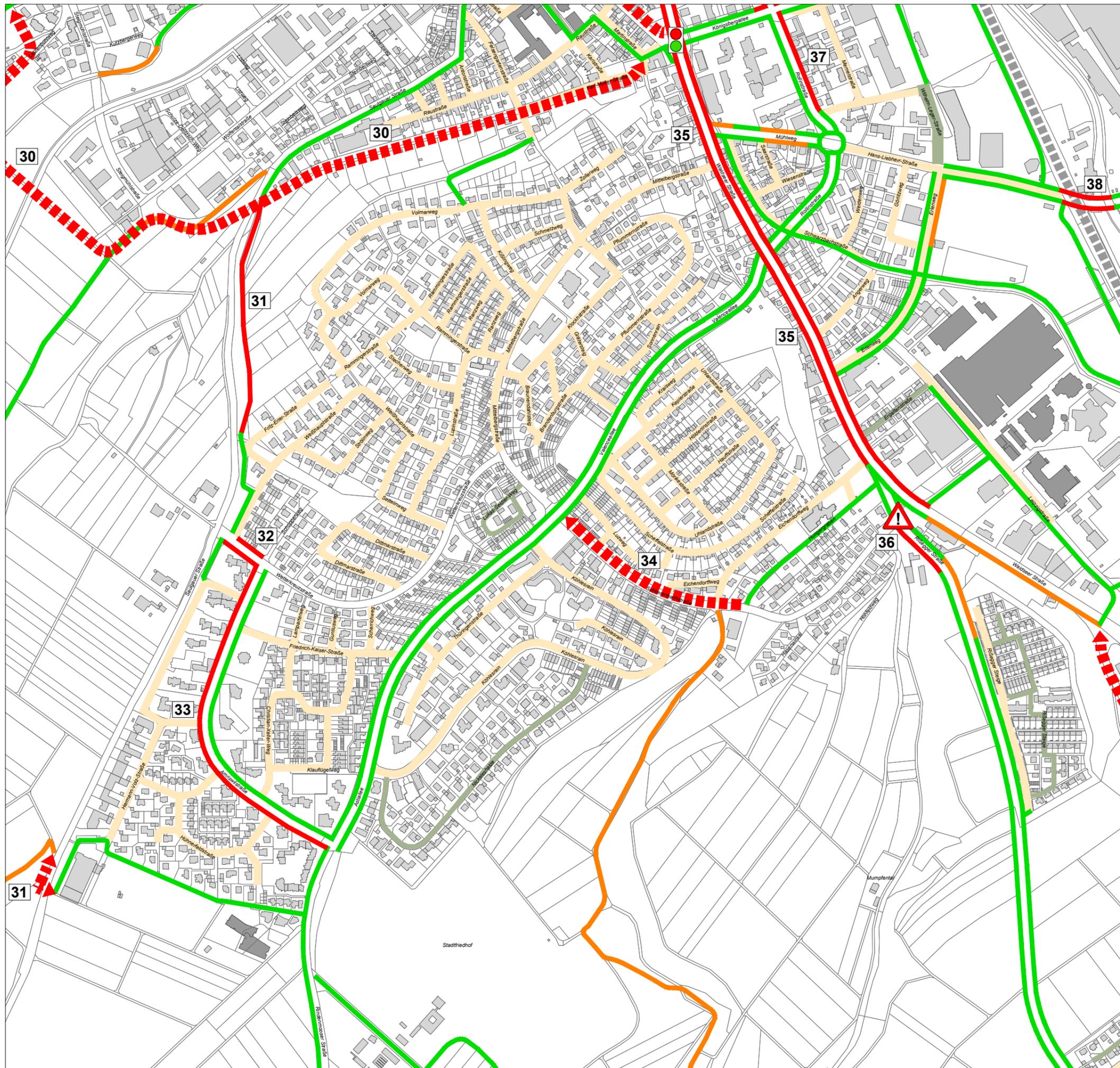
Biberach West

Anlage 4.3

Maßstab 1 : 7000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh



Zeichenerklärung:

-  Lückenschluss im Radwegenetz
-  Nummer der Maßnahme
-  Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
-  Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagserneuerung
-  Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
-  Umwidmung als Fahrradstraße
-  einseitig für Radverkehr gesperrte Straße in der Altstadt
-  Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
-  Unattraktive Linienführung an einer Kreuzung / lange Wartezeiten
-  Bundesbahn
-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
-  Tempo 30
-  weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept

Zielkonzept

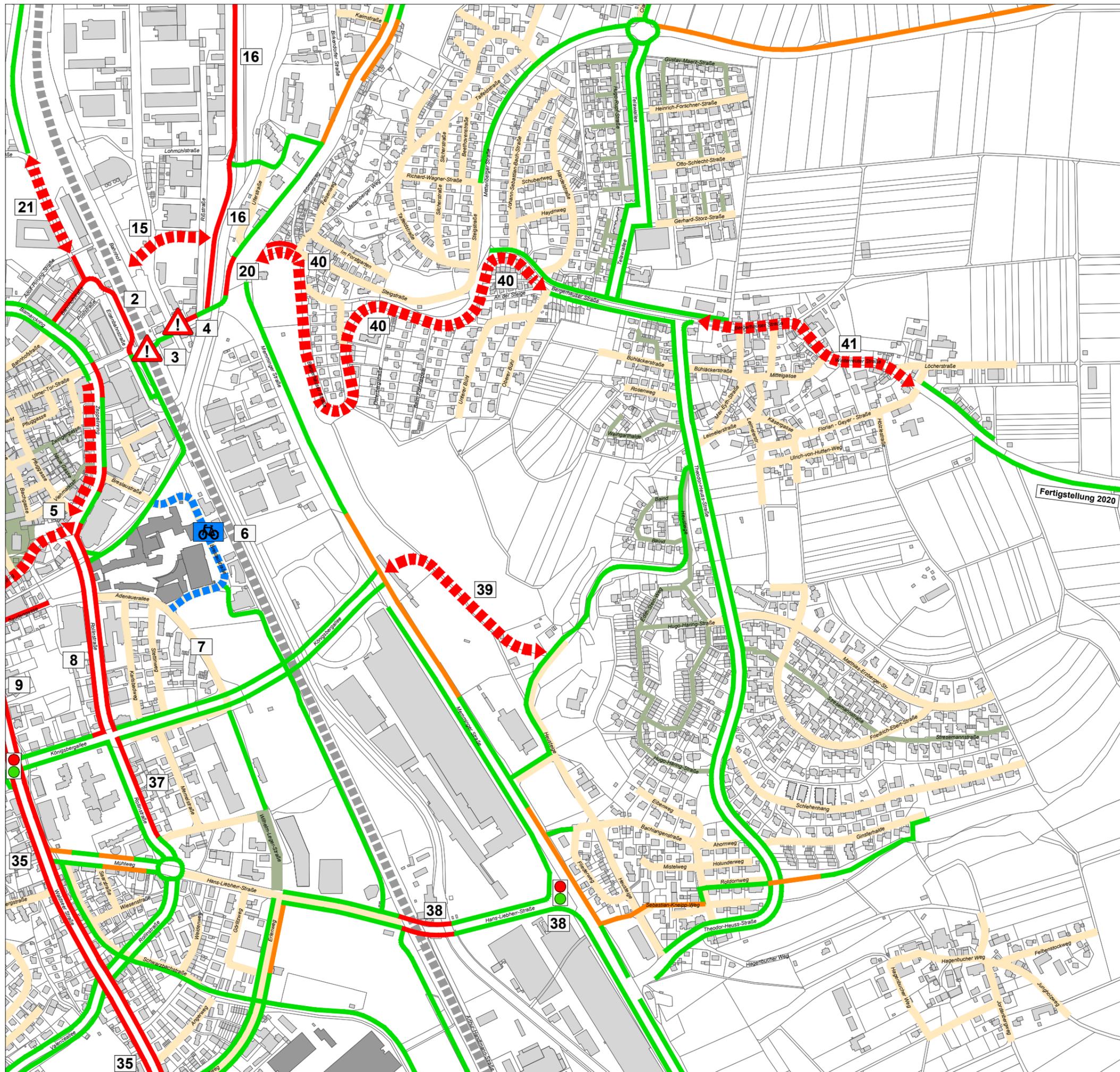
Biberach Süd

Anlage 4.4

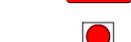
Maßstab 1 : 7000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh



Zeichenerklärung:

-  Lückenschluss im Radwegenetz
-  Nummer der Maßnahme
-  Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
-  Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagerneuerung
-  Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
-  Umwidmung als Fahrradstraße
-  einseitig für Radverkehr gesperrte Straße in der Altstadt
-  Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
-  Unattraktive Linienführung an einer Kreuzung / lange Wartezeiten
-  Bundesbahn
-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
-  Tempo 30
-  weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

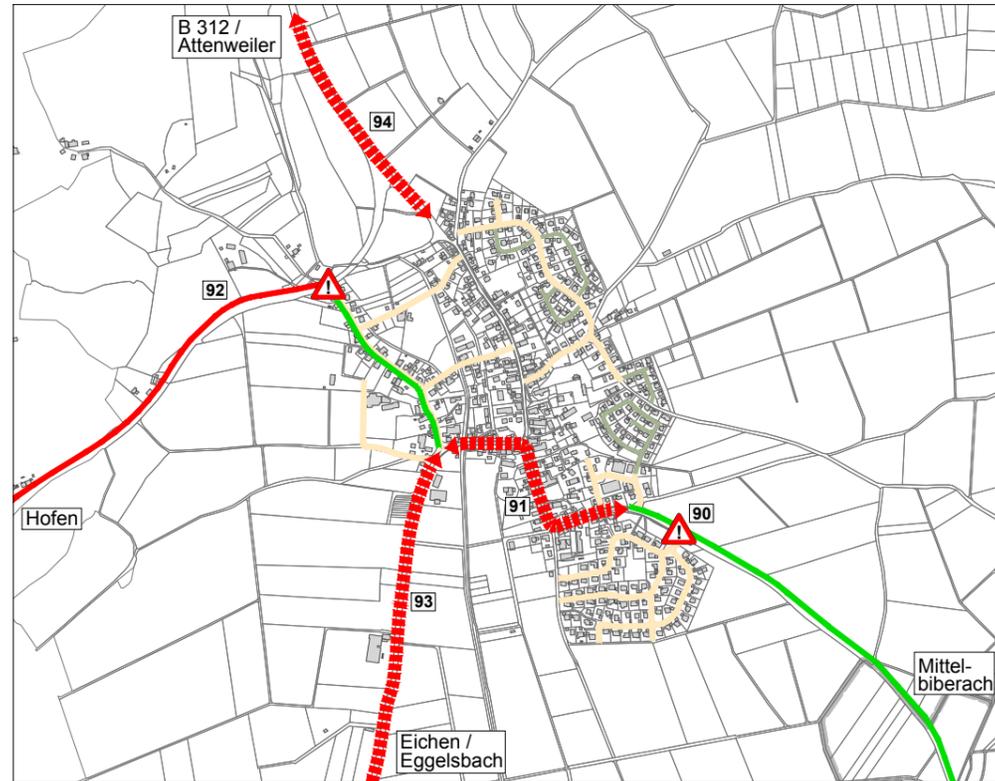
Radverkehrskonzept
Zielkonzept

Biberach Ost Anlage 4.5

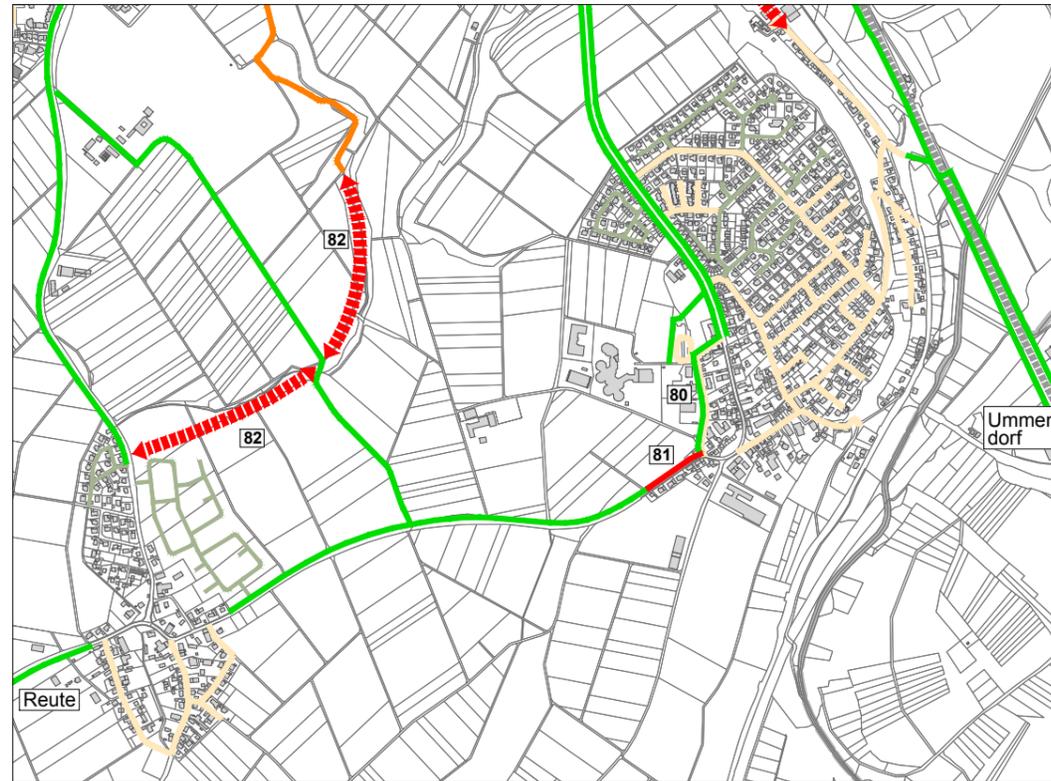
Maßstab 1 : 7000

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019 / Fh

Ortsteil Stafflangen



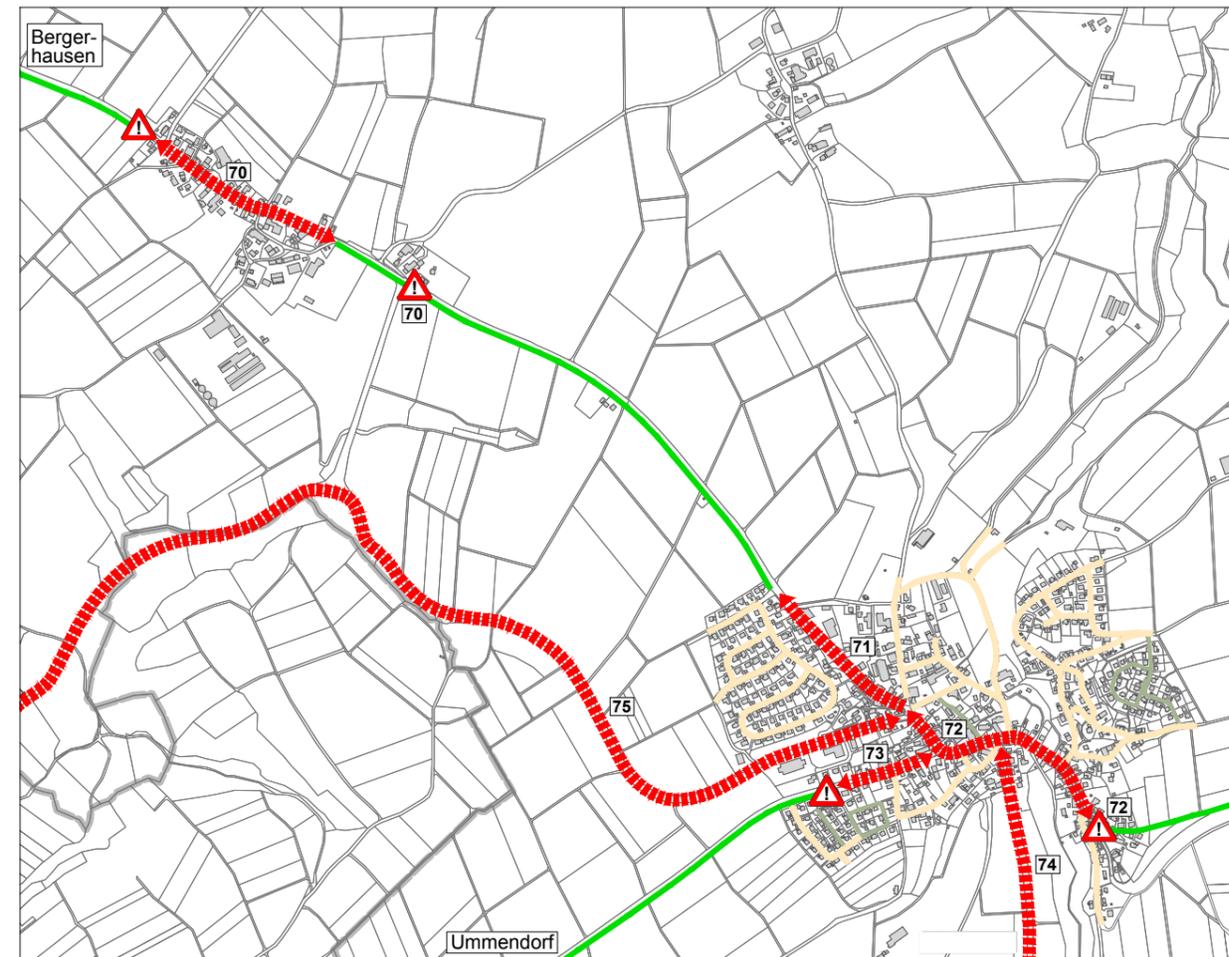
Ortsteil Rißegg / Rindenmoos



Ortsteil Mettenberg



Ortsteil Ringschnait / Winterreute



Zeichenerklärung:

- Lückenschluss im Radwegenetz
- Nummer der Maßnahme
- Radweg / Radroute ohne Handlungsbedarf
- Radweg - Beseitigung von Qualitätsmängeln z.B. Belagserneuerung
- Umbau des Radwegs aufgrund funktionaler Mängel
- Beseitigung / Entschärfung von Gefahrenstellen
- Bundesbahn
- Fußgängerzone / Verkehrsberuhigte Bereiche / Tempo 10
- Tempo 30
- weiterführende Schulen / Bildungseinrichtungen

Radverkehrskonzept

Zielkonzept

Ortsteile

Anlage 4.6

ohne Maßstab

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh

4.1. Boulevard Altstadttring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt	
1	Bismarckring (regionales Hauptnetz)
1.1	Radfahrstreifen (Wielandstraße und Birkenharder Straße) Umwandlung der Bordsteinradwege in Radfahrstreifen auf ca. 200 m Länge
1.2	Lückenschluss (Ehinger Straße und Wielandstraße) Neuanlage von Schutzstreifen (ca. 130 m Länge)
2	ZOB/Bahnhof (regionales Hauptnetz) Berücksichtigung bei Umgestaltung des Bahnhofsumfelds-
3	Bahnhofsunterführung (regionales Hauptnetz) Zu eng, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Gegenverkehr Verbreiterung der Zufahrtsbereiche; Grunderwerb von der DB vorausgesetzt, Verkürzung der Unterführung im Westen um eine Gleisbreite
4	Ulmer Straße/ Freiburger Straße (regionales Hauptnetz) Unfallhäufung; unklare Vorfahrtsituation bei Ausfahrt aus der Unterführung; häufig wird der FGÜ von Radfahrern mitgenutzt; Engstelle durch Erker von Ulmer Straße 5; Zweirichtungsradweg mit 1,6 m Breite + Sicherheitsabstand für das vorliegende Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu schmal; Verbreiterung wäre sinnvoll (Länge ca. 80 m), Berücksichtigung bei der Umplanung des Bahnhofsumfeldes
5	Zeppelinring (städtisches Hauptnetz) Auf der Südostseite sind bereits Teilabschnitte als Bordsteinradwege hergestellt, die allerdings noch nicht miteinander verbunden sind. Insbesondere sind die Radwege an der Einmündung Breslaustraße bevorrechtigt parallel zur Fahrbahn zu führen.
5.1	Verbindung der hergestellten Teilabschnitte (KSK – Ärztehaus) Vor der Engstelle an der Ampel Ulmer-Tor-Straße wird der geübte Radfahrer auf der Rechtsabbiegespur des Kfz geführt (Radfahrer geradeaus frei) während der ungeübte Radfahrer die Möglichkeit erhält über die Beschilderung Gehweg „Radfahrer frei“ in Schrittgeschwindigkeit die LSA mit zu überqueren.
5.2	Lückenschluss Waldseer Straße – Rollinstraße in Fahrtrichtung Ost und in Fahrtrichtung Südwest auf die gesamte Länge. In Fahrtrichtung -Süd kann erst im Rahmen der verkehrslenkenden Maßnahmen ein Angebot geschaffen werden. Es wird vorgeschlagen die Geschwindigkeit am Zeppelinring bereits im Vorgriff auf eine Umgestaltung auf 30 km/h zu senken, damit der Radverkehr ungefährdet mitfahren kann. Dies trägt gleichzeitig zur Sicherheit an den Fußgängerüberwegen und den vielen Ein- und Ausfahrten bei.
6	Breslaustraße (regionales Hauptnetz) Umwandlung eines Teilabschnitts der Breslaustraße zwischen Adenauerallee und Ratzengraben in eine Fahrradstraße; punktuelle Verschmälerung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsanpassung
7	Adenauerallee (Abschnitt: Breslaustraße – Königsbergallee) Ausweisung einer Fahrradstraße unter Beibehaltung der Straßenrandparkplätze ist nicht möglich, da die verbleibende Fahrbahn für den Begegnungsfall zu schmal ist (aktuelle Rechtsprechung); Durch eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs auf die Fahrtrichtung Nord (Einbahnstraße) werden die Begegnungsfälle stark verringert, da der Schleichverkehr reduziert wird. Damit wäre auch die Ausweisung als Fahrradstraße möglich. Die Verwaltung empfiehlt erst einmal Erfahrungen mit der Breslaustraße zu sammeln.
8	Rollinstraße (Abschnitt: Zeppelinring – Königsbergallee)
8.1	Radwegbreite 1,0 m ohne Sicherheitsabstand, beidseitig, Straßenraumgestaltung mit Verlagerung des Bordsteinradwegs zum breiteren Radfahrstreifen;
8.2	Querung in Höhe Ratzengraben derzeit nicht möglich; Ausweichen der Schüler auf die Zebrastreifen, entgegen der Fahrtrichtung als „Geisterfahrer“; Gesamtumgestaltung des

	4.1. Boulevard Altstadttring, Umfeld des Bahnhofs und der Altstadt
	Bereiches zwischen den Zebrastreifen zu einem Mischverkehrsbereich mit mittlerer Mehrzweckspur zum Queren; dies könnte die kurzzeitigen, hohen Schülerquerungen optimal regeln und zu einer besseren Durchlässigkeit für alle Verkehrsteilnehmer führen.
9	Waldseer Straße (Zeppelinring – Königsbergallee) Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums mit Verlagerung des Bordsteinradwegs zu breiteren Schutzstreifen oder Radfahrstreifen; alternativ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne eigene Radverkehrsanlage, aber kombiniert mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
10	Kolpingstraße (südlich Saulgauer Straße) in Fahrtrichtung Süden erlaubt das Schild „Radfahrer frei“ das Mitbenutzen des Fußwegs in Schrittgeschwindigkeit; Richtung Süd attraktive Alternativroute über Karlstraße/ Martinstraße; Überprüfung der Martinstraße, Raustraße und Felsengartenstraße auf Eignung als Fahrradstraßen
10.1	Lückenschluss in Fahrtrichtung Nord; mit Abriss und Neubebauung des Kundrath-Areals besteht die Möglichkeit für Grunderwerb, so dass in nördlicher Richtung ein 2,0 m breiter Radfahrstreifen ausgewiesen werden kann; Umbau der östlichen Bordsteinkante nördlich der M.-Luther-Straße.
10.2	Kolpingstraße (nördlich Saulgauer Straße) Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums; Ausweisung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Nord; durchgängig nur noch eine Kfz-Spur; Verzicht auf die Abbiegespur zur TG Stadthalle; im Bereich Bushaltestelle und Einmündungsbereich der Theaterstraße Übergang in einen Schutzstreifen (Überfahrbarkeit durch Schwerlastverkehr)
11	Theaterstraße (städtisches Hauptnetz) Lückenschluss: Neuordnung des Straßenraums; Ausweisung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung West, im Einmündungsbereich der Kolpingstraße als Schutzstreifen (überfahrbare Schleppkurve); langfristig Erwerb der Vorgartenflächen der nördlichen Häuserzeile zur Schaffung eines breiten Gehwegs mit Bäumen. Kurzer Schutzstreifen für linksabbiegenden Radverkehr im Einmündungsbereich zur Felsengartenstraße;
	Eine alternative Führung über die Fritz-Lieb-Straße wird wegen folgender zwei Gefahrenstellen abgelehnt: Linksabbiegen von der Riedlinger Str. ohne Aufstellfläche in der Kurve; Linksabbiegen in die Theaterstraße im Einmündungsbereich der Kolpingstraße
12	Riedlinger Straße (Innenstadt) „Theaterstraße bis Hardtsteige“ Lückenschluss stadtauswärts; Neuordnung des Straßenraums; Ausweisung von 2,0 m breiten, beidseitigen Radfahrstreifen; Umbau der Bordsteinkanten; Wegfall des Parkstreifens; Abstimmung der Planung mit dem RP Tübingen; (Länge ca. 150 m)
12.1	
12.2	„Abschnitt Hardtsteige – Kapuzinerstraße“ – stadteinwärts, Radwegbreite 1,0 m; Umbau des gemeinsamen-Geh-/Radwegs in Radfahrstreifen auf der Fahrbahn; Abstimmung der Planung mit dem RP Tübingen; (Länge ca. 400 m)
13	Felsengartenstraße (städtisches Hauptnetz) Radwegbreite 1,0 m; Unfallhäufung Einmündung Wolfentalstraße; Neuordnung des Straßenraums
14	Saulgauer Straße (Abschnitt Felsengartenstraße – Kolpingstraße) Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums mit Verlagerung des Bordsteinradwegs als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn; im Bereich der Einmündung in die Kolpingstraße Ausweisung einer eigenen direkten Linksabbiegespur als Schutz- oder Radfahrstreifen

4.2 Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Nord + nördliche Stadtteile	
15	Freiburger Straße (Höhe Bahnunterführung-Nord) – Reißstraße Lückenschluss direkte Verbindung Abstellanlagen zur Reißstraße; Schaffung einer Direktverbindung zwischen den Abstellanlagen an der nördlichen Bahnunterführung im Rahmen einer Neuordnung des Stadtwerkeareals zum Reißradweg Länge ca. 100 m
16	Rissradweg (Ulmer Straße - Haberhäuslestraße) Trennung Fuß- und Radweg im Zuge der Rissrenaturierung; (Länge ca. 600 m)
17	Hubertus-Liebrecht-Straße (regionales Hauptnetz) Ausbau als dynamische Mittelinsel für Radverkehr für linksabbiegenden Radverkehr und Verbreiterung der Mittelinsel auf 2,5 m Breite für Fußverkehr
18	Querung Ulmer Straße (L 267) in Höhe der H.-Liebrecht-Straße Hauptverbindung Wohnen zu Einzelhandel und Arbeitsplätzen sowie DoBo-Radwanderweg; Herstellung einer Mittelinsel als Querungshilfe südlich der Kreuzung Ulmer Straße/ Hubertus-Liebrecht-Straße oder einer Überführung im Zuge der Querspange Blosenberg; die im letzten Konzept geplante Unterführung kann aufgrund der Überschwemmungssituation bei Regenereignissen nicht weiterverfolgt werden.
19	Verbindung L 280 Querspange Blosenberg (Talfeld – Aspach Süd) Neubau Radweg im Zuge der Neuplanung der Querspange; es sind Anschlüsse an die Radwege entlang der L 280, L 267 und die Tobelwege Pfannenhalde bzw. Richtung Oberhöfen vorzusehen
20	Ulmer Straße (Uferstraße und Memminger Straße; Länge ca. 100 m) Verbreiterung des 2,0 m breiten gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradwegs zwischen Uferstraße und Memminger Straße; Prüfung, Rückbau der Busbucht bzw. Verkürzung der Rechtsabbiegespur; Verschmälerung der Fahrspuren auf 9,75 m
21	Vollmerstraße (Teilstück Neubaustrecke - Bahnhof) Lückenschluss, Planung Bahnhofsumfeld; (Länge ca. 200 m)
22	Ehinger Straße (Bismarckring-Wielandstraße)
22.1	Radwegbreite 1,0 m; Neuordnung des Straßenraums; (östl. Seite ca. 100 m; westl. Seite ca. 200 m); Prüfung Rückbau der Busbucht; Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen
22.2	Ehinger Straße (Einmündung Bleicherstraße) Entschärfung der Unfallhäufungsstelle; rechtsabbiegender Kfz-Fahrer achtet nicht auf Vorfahrt der Radfahrer auf dem Zweirichtungsradweg; Beschilderungsmaßnahmen ausgeschöpft; Prüfung zusätzliche Warnblinkanlage über Kontaktschleifen, die sich nähernde Radfahrer von Norden ankündigt
22.3	Ehinger Straße (Einmündung Freiburger Straße) Sicherheitsdefizit auf Zweirichtungsradweg durch freien Rechtsabbieger in die Freiburger Straße; kurzfristig Entschärfung durch Brechen der Vorfahrt; langfristig Rückbau des freien Rechtsabbiegers oder alternativ Nr. 22.4
22.4	Ehinger Straße (Kreisel Wässerwiesen bis Stadtgrenze) Neubau eines zusätzlichen, westlichen Einrichtungsradwegs mit anschließender Aufhebung des Zweirichtungsradwegs; Zuständigkeit Bund; Antrag auf Aufnahme ins Radwegeprogramm des Landkreises (Länge ca. 1,6 km)

4.3 Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile	
23	Kreuzung Gaisentalstraße/ Krummer Weg/ Grüner Weg Kreisverkehr mit Unfallhäufung; Umbau des Provisoriums nach Ablauf Modellversuch
24	Fünf-Linden-Straße (Gaisentalstraße – St.-Georgs-Weg) (Länge ca. 250 m) Lückenschluss; Fahrbahn 8,50 m; Markierung eines Radfahr- oder Schutzstreifens bergauf; Wegfall von Straßenrandparkplätzen oder Verengung der Restfahrbahn auf 4,5 m;
25	Burrenradweg (B 312) (Waldparkplatz– Zufahrt Burrenwirtschaft) Asphaltierung der Waldstrecke; (Länge ca. 1300 m)

4.3 Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile	
26	Krummer Weg (städtisches Ergänzungsnetz) Lückenschluss bergauf; z.B. Ausweisung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf unter Wegfall des Grün- Parkplatzstreifens südlich des Werbaswegs bzw. Wegfall des Parkplatzstreifens nördlich der Hochvogelstraße; (Länge ca. 750 m)
27	Nordwestumfahrung (Riedlinger Straße – Birkenharder Straße) Lückenschluss; Neubau eigenständiger Rad- und Fußwegs als Anschluss des Gewerbegebietes an das örtliche und regionale Radverkehrsnetz; rechtskräftiger Bebauungsplan; Antragstellung auf Fördermittel erfolgt. (Länge ca. 1300 m)
28	Riedlinger Straße
28.1	Riedlinger Straße (Hardtsteige – Hirschbergstraße) stadtauswärts Umbau des gemeinsamen-Geh-/Radwegs in Radfahrstreifen auf der Fahrbahn; Abstimmung der Planung mit dem RP Tübingen; (Länge ca. 400 m)
28.2	Riedlinger Straße (Ritter-v. Essendorf-Str. /Kreisel) stadteinwärts Radwegbreite 1,0 m; langfristig Umbau mit Verkleinerung des Fahrbahnquerschnittes zugunsten eines Radfahrstreifens
28.3	Riedlinger Straße (Steigmühlstraße/ Hardtsteige) stadteinwärts Gehweg „Radfahrer frei; kurzfristig: Belagssanierung; langfristig: Ausweisung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn (Versetzen der Bordsteinkanten)
29	Radweg Richtung Mittelbiberach – (bis Markungsgrenze) Fuß- und Radwegbreite 2,0 m; Verbreiterung auf 2,5– 3,0 m; (Länge ca. 480 m)
30	Bau eines Fahrradkreuz Ost-West-Achse eigenständige Fahrradtrasse auf der Bahntrasse des „Buchauer Bähnles“ mit Anschluss an den Kreisel – Mittelbiberacher Steige; <ul style="list-style-type: none"> • Karl-Müller-Straße; Verlängerung der Karl-Müller-Straße nach Westen (Wirtschaftsweg zu Kleingärten), Unterführung unter Saulgauer Straße; neben / über Hochwasserschutzdamm Wolfental; Laurenbühlweg; neuer Weg entlang Kleingärten direkt zum Kreisel Mittelbiberacher Steige • nach Osten führt über Königsbergallee, ehemaliges Freibadgelände (Maßnahme 42); Heusteige; Florian-Geyer-Straße Anschluss Radweg Winterreute Erstellung Projektstudie mit Lösungsansätzen für die Knoten.
31.1	Saulgauer Straße (Wetterkreuzstraße/ Ortseingang -Steilstück) Der westliche Anschluss bis zur Wetterkreuzstraße entspricht mit nur 2,0 m Breite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg in beide Richtungen nicht den Richtlinien. Bei Gefälle über 5 % sind wegen höherer Geschwindigkeit größere Breiten erforderlich; mittel- bis langfristig ist eine Verbreiterung des Weges vorzusehen (ca. 440 m Länge)
31.2	Saulgauer Straße/ Höhe Sporthalle WTB (Querung) fehlende Querung außerorts; Lückenschluss+ Querungshilfe; Anschluss des Wirtschaftsweges an die Saulgauer Straße mit ca. 50 m versetzter Weiterführung zum Ortsrandweg Hühnerfeld. Da die Mitbenutzung der Fahrbahn kurz vor der Kuppe liegt, die Zufahrten steil sind und hohe Geschwindigkeiten beim Autoverkehr vorliegen, wird diese, ansonsten attraktive Verbindung von Älteren oder in Begleitung von Kindern gemieden.
32.1	Wetterkreuzstraße (Weißhauptstraße / Amriswilstraße) kurzer Lückenschluss; z.B. Markierung beidseitiger Schutzstreifen oder Umbau Busbuchten (Länge beidseitig ca. 80 m)
32.2	Wetterkreuzstraße (Amriswilstraße – Mittelbergstraße) Fahrbahn 6,80 – 6,40 m und 2,20 m; breite Gehwege; Anlage eines Radwegs bergauf oder Schutzstreifens wird aufgrund geringer Breite und Nachfrage zurückgestellt; um ein durchgehendes Netz anzubieten, ist langfristig eine Führung im Mischverkehr mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzustreben
33	Amriswilstraße

	4.3 Innenstadt – Fahrtrichtung West + westliche Stadtteile
	Beidseitig Schutzstreifen; der westliche Schutzstreifen sollte über 0,5 m breiten, markierten Sicherheitstrennstreifen vom Parkplatzstreifen getrennt sein; diese Nachmarkierung würde zu einer Kernfahrbahn von nur noch 4,2 m Breite führen; da bisher unfallunauffällig, ist er vorläufig zu belassen, die Situation über jährliche Unfallanalyse zu beobachten
34	Schlierenbachstraße (ca. 350 m Länge); Lückenschluss bergauf; Anschlüsse sind in der Valenceallee/ Astiallee sowie in der Waldseer Straße über Hungergraben vorhanden; Maßnahme, z.B. Führung mit zwei schmalen Schutzstreifen mit 1,25 m Breite ungeeignet, da schmale Schutzstreifen als unsicher empfunden werden; Schutz- oder Radfahrstreifen ab Hungergraben unter Einbezug des Verkehrsgrünstreifens bergauf, um den langsamen Radverkehr abzusichern,

	4.4 Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Süd + südliche Stadtteile
35	Waldseer Straße (nach Entwidmung als Bundesstraße)
35.1	Waldseer Straße (Kolpingstraße - Rißegger Straße) Radwegbreite 1,0 m; kein Angebot für Linksabbieger zur Kolpingstraße; Prüfung der Fahrspurweiten; Verkürzen der Links- bzw. Rechtsabbiegespuren zugunsten einer Verbreiterung des Schutzstreifens auf 2,0 m, sowie einer zusätzlichen Linksabbiegespur für Radfahrer mit 2,0 m Breite; nach Umwidmung der Bundesstraße, Verzicht auf zweispurigen Ausbau in Richtung Süden zugunsten beidseitiger Gehwegverbreiterungen und Bau von Radfahrstreifen; Wegfall der Abbiegespur Angerweg; Linksabbieger zum Erlenweg reduzieren auf max. 2,0 m Breite, d.h. Fahrbahnbreite ca. 8,0 m; ca. 8,0 bleiben für die Seitenräume mit jeweils 2,0 m Radfahrstreifen und 1,5 m Gehweg + Sicherheitsstreifen 0,5 m. Unter Beibehaltung des mittigen Grünstreifens, der Querungshilfen mit 2,0 m Breite und somit auch von Aufstellflächen zum Abbiegen, können bei ca. 17,0 m zur Verfügung stehenden Querschnitt die Seitenräume jeweils mit 4,0 m Breite in 2,0 m Radfahrstreifen + 0,5 m Sicherheitsstreifen + 1,5 m Gehweg aufgeweitet werden.
35.2	Waldseer Straße (südlich Kreisel) bis Haldenstraße Lückenschluss laut Bebauungsplan innerhalb des Gewerbegebiets Brunnadern
36	Rißeegger Straße
36.1	Kreuzung Rißeegger Straße, Waldseer Straße Schlierenbachstraße Unfallhäufung; Ursache: Nichtbeachten der Vorfahrt des Radverkehrs beim Kreuzen in den freien Rechtsabbieger Waldseer Straße- Richtung Süd. Eine Rückfrage bei Experten hat als die Empfehlung zum Komplettumbau der Kreuzung unter Einbezug der Schlierenbachstraße, Rißeegger Straße und des freien Rechtsabbiegers in die Lichtsignalanlage ergeben. D.h. dass der gesamte Kfz- und Radverkehr aus/zur Schlierenbachstr. bzw. Rißeegg über eine zusätzliche – koordinierte - Rotphase vor Einfahrt in die Kreuzung geregelt wird. Der Versuch den Kfz-Verkehr und auch den Radverkehr über die Beschilderung Gefahrenstelle zu sensibilisieren, hat zumindest in den letzten beiden Jahren zu keinen polizeilich gemeldeten Unfällen mehr geführt. Praktisch bedeutet dies, dass der Radverkehr häufig auf seine Vorfahrt verzichten muss, da ca. 10 % der Kfz-Fahrer aus der Schlierenbachstraße die Situation falsch einschätzen. Maßnahme: kritisches Beobachten; Pressearbeit
36.2	Rißeegger Straße (Steilstück - Bereich Rißeegg Steige) Bergauf 1,50 m breiter Gehweg „Radfahrer frei“; für Fußverkehr ist dieser Weg nicht notwendig, da oben und unten Querungshilfen vorhanden sind; Umbau zum 1,85 m breiten Radfahrstreifen bergauf (ca. 90 m Länge)
37	Rollinstraße Breite 1,0 m; mit Straßenquerschnitten von 15,0 m (südlich Kreisel) bzw. 16,20 m (nördlich Kreisel) lassen sich Verbesserungen für den Radverkehr nur über einen Komplettumbau der Straßenränder erreichen; Zurückstellung bis zur nächsten Fahrbahnsanierung;

4.4 Tallage Innenstadt – Fahrtrichtung Süd + südliche Stadtteile	
	Ziel sollte ein Seitenraum mit $\geq 3,85$ m Breite sein, um einen Radfahrstreifen mit 1,85 m und einen Gehweg mit 1,5 m + Sicherheitstrennstreifen 0,5 m auszuweisen.
	Mühlweg (Ergänzungsnetz) Breite 1,0 m Breite; 0,5 m Sicherheitsabstand zu Fahrbahn bzw. parkenden Kfz ist zu schmal; das geringe Kfz- und Radverkehrsaufkommen an diesem Abschnitt ermöglicht eine sichere Verbindung – entweder auf der Fahrbahn oder auf dem schmalen Radweg; eine Verbreiterung des Radwegs hätte den Wegfall der gut genutzten Straßenparkplätze zur Folge und wird derzeit zurückgestellt.
38.1	Hans-Liebherr-Straße (Gleisübergang) Im Bereich der Schrankenanlage (südlich) sind zwischen den Gittern jeweils Geh- bzw. Radweg nur 1,20 m bzw. 1,40 m breit; ein Sicherheitsabstand zwischen Geh- und Radweg ist nicht vorhanden; eine Begegnung eines Rollstuhls mit Kinderwagen ist nicht möglich. Radfahrer mit dem Ziel Berufsschulzentrum / Badeseesee nutzen häufig die südliche Seite, da nach Schrankenöffnung lange Wartezeiten für die Straßenüberquerung nötig sind. Die Begegnung im Bereich der Schienen ist teilweise kritisch. Maßnahme: Verbreiterung der Geh- / Radwege über die Bahn; Zuständigkeit DB und Stadt laut Eisenbahnkreuzungsgesetz (Länge 2x ca. 30 m)
38.2	Hans-Liebherr-Straße (Memminger Straße – Bahnübergang) Breite 1,0 m; „Geisterfahrer“ auf südlichem Radweg mit Ziel BSZ; um die Fahrbahn nicht zweimal queren zu müssen. An der Fußgängerampel parallel zur Memminger Straße besteht über zwei Ampelphasen eine sichere Möglichkeit auf die Nordseite zu wechseln. Aufgrund der Wartezeiten (Druckampel über den freien Rechtsabbieger) bleibt aber ein großer Teil des Radverkehrs auf der Südseite; Maßnahme: Die Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs auf der Südseite wird wegen steigender Unfallgefahr an den drei Grundstückzufahrten zu Handtmann / Liebherr und der notwendigen Verbreiterung der Reißbrücke abgelehnt. Innerorts sollen neue Zweirichtungsradwege nur noch in Ausnahmefällen angeordnet werden. Um die Wartezeiten an der Ampel (Lichtsignalanlage – LSA) zu kürzen, ist die LSA auf Anforderung am freien Rechtsabbieger entweder abzubauen (nur noch Vorfahrt achten) oder die Grünphase wird nicht auf Anforderung sondern an die Grünphase der Hauptampel gekoppelt, um einen zügigen Seitenwechsel zu ermöglichen.

4.5 Innenstadt – Fahrtrichtung Ost + östliche Stadtteile	
39	Memminger Straße- (ehemaliges Freibadgelände- Heusteige) Lückenschluss; Neubau eines direkten Fuß- und Radweges durch das ehemalige Freibadgelände zur Heusteige in Richtung Jugendherberge;
40	Bergerhauser Straße (Ulmer Straße / Mettenberger Straße)
40.1	Lückenschluss entlang des evangelischen Friedhofs; Radfahrer in Richtung Talfeld werden mit der Ampel über die Ulmer Straße bzw. vom Freibad kommend auf dem Gehweg bis in Höhe Evangelischer Friedhof geführt; kurzfristig: Ende des Radweges sichern; prüfen, ob die Querung in Höhe Steigstraße erleichtert werden kann; die Breite der Bergerhauser Straße lässt die Anlage von getrennten Radverkehrsanlagen bei dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht zu; alternativ besteht ins nördliche Talfeld bzw. nach Mettenberg eine steile Verbindung über die Steigstraße durch eine Tempo-30-Zone (13% Steigung); langfristig Neuordnung des Straßenraums; Schutzstreifens bergauf mit gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung auf 30-40 km/h
40.2	Bergerhauser Straße (Mettenberger Straße / Oberer Bühl) (Länge ca. 130 m) Lückenschluss; Neuordnung des Straßenraums im Rahmen einer Belagssanierung
40.3	Bergerhauser Straße (Oberer Bühl / Theodor-Heuss-Straße) z.Z. gemeinsamer Geh- und Radweg; bei Belagssanierung Neuordnung des Straßenraums

4.5 Innenstadt – Fahrtrichtung Ost + östliche Stadtteile	
41.1	Bergerhauser Straße (Ortsdurchfahrt Bergerhausen) In der Ortsdurchfahrt besteht kein Angebot für den Radverkehr. Die Straßenbreite von ca. 6,0- 6,5 m lässt nur eine einseitige Markierung eines Schutzstreifens zu. Maßnahme: Überprüfung, ob östlich der Max-Eyth-Straße eine Führung im Mischverkehr mit gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit über Anrampungen und/oder einseitige Engstellen mit Durchlass für den Radverkehr die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr erhöht werden kann (Länge ca.400 m) Alternative Führung des Zielnetz Ringschnait – Biberach (städtisches Hauptnetz) in Biberach über die Achse Florian-Geyer-Straße /Heusteige/ neue Fuß-/ Radwegverbindung oberhalb des Freibades (Maßnahme 42) / Königsbergallee / Innenstadt
41.2	Bergerhauser Straße (Th.-Heuss-Straße – Max-Eyth-Straße) Lückenschluss; Weiterführung als Schutzstreifen in Ostrichtung (Länge ca. 120 m)
	K 7503/ Radweg Bergerhausen – Winterreute (Zielnetz) (ca. 2,6 km Länge) Lückenschluss; Bau des Radwegs zum Freizeitgelände mit Fertigstellung 2020

4.6 Ortsteil Mettenberg	
60	Mettenberger Straße - Verbindung Kernstadt mit Mettenberg
60.1	Zweirichtungsradweg; Radwegende am Kreisel ungelöst; Radfahrende wechseln häufig ca. 100 m südlich des Kreisels ungesichert auf die Fahrbahn; Bau einer dynamischen Querungshilfe oder eines „5. Anschlusses“ für den Radfahrer zum direkten Ein- und Ausfahren im Rahmen des geplanten Ausbaus der OD Mettenberg
60.2	Ortsdurchfahrt Mettenberg Umgestaltung der OD in 2020 mit Elementen zur Verlangsamung der Geschwindigkeit; z.B. dynamische Querungshilfe am Ortseingang; Alternativroute über Mittelgewand /Am Althof ausgeschildert.
61	Mettenberg – Ellmannsweiler Lückenschluss; Radwegeprogramm 2013 LK in 3. Priorität

4.7 Ortsteil Ringschnait	
70	Ortsdurchfahrt Winterreute (Zielnetz) Lückenschluss; Fahrbahnbreite ca. 6,5 m; Neuordnung des Straßenraums; dynamische Querungshilfen zum Seitenwechsel; einseitige Markierung eines Schutzstreifens bergauf
71	Winterreute – Ringschnait Stadtberg Solange die Bundesstraße B 312 durch den Ort führt, ist die Anlage eigenständiger Radverkehrsanlagen nur schwer möglich. Das Maßnahmenkataster des RadNETZ BW schlägt eine Reduzierung der Geschwindigkeit sowie die einseitige Markierung eines Schutzstreifens vor.
71.1	Ende Zweirichtungsradweg; Furtmarkierung mit Einleitung
71.2	Stadtberg (Lückenschluss): Fahrbahnbreite ca. 6,8; Ausweisung eines Schutzstreifens bergauf für langsameren Radverkehr bis zur Linksabbiegespur zum „Sachsen“
72	Ortsdurchfahrt Ringschnait (B 312)
72.1	Aufstellfläche in Fahrbahnmitte mit Radsymbol und Pfeilmarkierung zum Linksabbiegen in die „Alte Steige“; Reduzierung der Geschwindigkeit; einseitige Markierung eines Schutzstreifens.
72.2	Neuordnung Straßenraum [z.B. deutlich verschmälerte Fahrbahn (Rückbau der Abbiegespuren, Schleppkurvenaufweitung und Busbuchten) im Mischverkehr] zurückstellen bis Fertigstellung der Südumfahrung Ringschnait

4.7 Ortsteil Ringschnait	
73	Ringschnait / Häusern (Startnetz) Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Kreisstraße; Radverkehr in Höhe Ummendorfer Straße 19 über kurzen Schutzstreifen in die Fahrbahn einleiten; Kfz-Verkehr wird mit Bau der Südumfahrung abnehmen; langfristig Führung des Radverkehrs mit auf der Fahrbahn
74	Ringschnait – Mittelbuch Lückenschluss; Radverkehr zwischen den Vereinen z.B. Jugendsport; im Radverkehrsprogramm 2013 des LK in 1. Priorität aufgenommen
75	Jordanbad – Reichenbach – Ringschnait Lückenschluss, Radweg parallel zur B 312; Radwegeprogramm (Landkreis) Priorität 1; Die vom Bund 2018 fertiggestellte Begradigung der B 312 zwischen Reichenbach und Ringschnait sieht keinen parallelen Radwegausbau vor. Auch wenn der Radweg mittelfristig nicht umsetzbar ist, bleibt er weiterhin für Ringschnait eine wichtige fehlende Verbindung.

4.8 Ortsteil Rißegg /Rindenmoos	
80	OD Rißegg (Rißeegger Straße) beidseitige Geh- und Radwege; auf der Ostseite mit Beleuchtung, deshalb zwischen Rißeegg-Steige und Rißeegg bzw. in der Ortslage Rißeegg auf beiden Straßenseiten Zweirichtungsverkehr erlaubt; Wegweisung über Dirk-Raudies-Weg in Richtung Rindenmoos (und umgekehrt)
81	Radweg Rißeegg – Rindenmoos vor Grundstück Rißeegger Straße 146 auf 40 m Länge nur 1,5 m breiter Fußweg mit „Radfahrer frei“ und auf weiteren 130 m Länge Aufweitung auf 1,8 m Breite; Verbreiterung der Teilstücke auf Mindeststandard $\geq 2,25$ m Breite
	Radweg Kernstadt / Rindenmoos Zweirichtung-Rad(geh)weg auf der Westseite; Radwegende in der OD wird gebaut mit Querungshilfe für Radverkehr in Nordrichtung bzw. Einfädelspur in Südrichtung
82	Schlierenbachtal - Wegverlängerung bis Rindenmoos-Breite Lückenschluss durch Schlierenbachtal bis Baugebiet Breite; Verbindung für Radverkehr von Rindenmoos zum Berufsschulzentrum, den Einzelhandelsmärkten und Arbeitsplätzen im Süden von Biberach; infolge der Führung im Tal 200 m kürzer, verkehrsarm und gleichmäßiger Steigung; Verlängerung des asphaltierten Weges vom Friedhof durch das Schlierenbachtal bis zum Baugebiet Breite in Rindenmoos (Länge ca. 1,0 km)

4.9 Ortsteil Stafflangen	
90	Stafflangen / Mittelbiberach Ortseinfahrt: Zweirichtungsrad-(geh)weg auf der Ostseite (Breite 2,0 m); Radwegende über Einfädelsstreifen mit punktueller baulicher Fahrbahnverengung verbessern; dynamische Querungshilfe westlich der Fußgängerquerung möglich (vorrangig Markierungsarbeiten); bei barrierefreiem Umbau der Haltestelle, Auflösung der Busbucht zugunsten einer Aufstellfläche
91.1	OD Stafflangen (Biberacher Straße) Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrtrichtung Ost (bergauf) entlang der Biberacher Straße (Länge: ca. 300 m); alternativ Reduzierung Geschwindigkeit durch punktuelle Einengungen für den Kfz-Verkehr
91.2	Wegweisung über Biberacher Straße / Eichener Straße / Kleinstafflangen erneuern; (aktuelle Stand der Technik)

92	Stafflangen / Hofen / Oggelsbeuren
92.1	Mittelinsel als Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr über L 280 in Höhe Kleinstafflangen / Aymühle (Landesmaßnahme)
92.2	Verbreiterung des teilweise nur 1,6 m breiten Radwegs auf ein Maß von 2,5 m Breite
93	Stafflangen / Muttensweiler Lückenschluss; Radwegeprogramm 2013 LK in 3. Priorität; Antrag beim LK auf Hochstufung der Priorität für die Anbindung der Weiler Eichen und Egelsbach im Schulverkehr; Weiterführung nach Muttensweiler für Freizeitverkehr und Zusammenarbeit der Vereine
94	Stafflangen / B 312 (L 280- Landesmaßnahme) Lückenschluss; Freizeitverkehr; Radwegeprogramm 2013 LK in 1. Priorität

Fahrdeckensanierung - Wegstrecken (alphabetisch)	ungefähre Länge in m	Priorität
Alleenstraße – Reißbrücke zu Freiburger Straße	100	3
Birkendorfer Straße (Amselweg - Haberhäuslestraße)	430	1
Erlenweg (Schwarzer Bach - H.-Liebherr-Straße) Beseitigung Pflaster	2* 50	1
Gaisentalstraße (Kreisel Krummer Weg – Aldi-Zufahrt)	190	2
Riedlinger Straße (Steigmühlstraße – Höhe Hardsteige)	550	1
südl. Fünf-Linden Kreisel	70	3
Johann-Sebastian-Kneipp-Weg (MM-Str. – Bachlangenstraße)	190	2
Leipzigstraße – Verbindungsweg zum Bahnradweg (bei Dehner)	150	3
Memminger Straße (Hallenbad – Königsbergallee)	400	1
Memminger Straße (Th.-Heuss-Str. – Hallenbadzufahrt)	400	1
Mettenberger Straße – (Telawiallee – Im Winkel)	1200	3
Mettenberger Tobelweg (Mettenberg – Tierheim - Aspach)	1400	2
Mühlweg (Rollinstraße – Waldseer Straße)	2*50	2
Mühlweg (Saarstraße – Rollinstraße)	80	2
Oberhöfer Steige (Aspach – Markungsgrenze)	300	2
Reißegger Straße (Reißegger Steige - Schlierenbachstraße bergab)	200	2
Rotdornweg - Verlängerung	90	3
Rotkreuzweg (Riedlinger Straße – Ritter-v.Essendorf-Str.)	200	3
Schlierenbachtal- Stadtfriedhof Verbindungsweg	620	3
Schlierholzweg (Fuß-/ Radweg) 2 Teilabschnitte	350	2
Steigmühlstraße zur Saulgauer Straße (Verbindungsweg)	270	3
Ulmer Straße (Kaimstraße – Birkendorfer Straße - Richtung Süd)	130	2
Ulmer Straße (Birkendorfer Straße – Röhrenöschle – Richtung Nord)	140	2
	180	
	390	
Waldseer Straße (Abschnitt Reißegger Straße – Kreisel Leipzigstraße)	400	2
Wolfentalradweg: (Wolfentalmühle - Hühnerfeld)	860	3

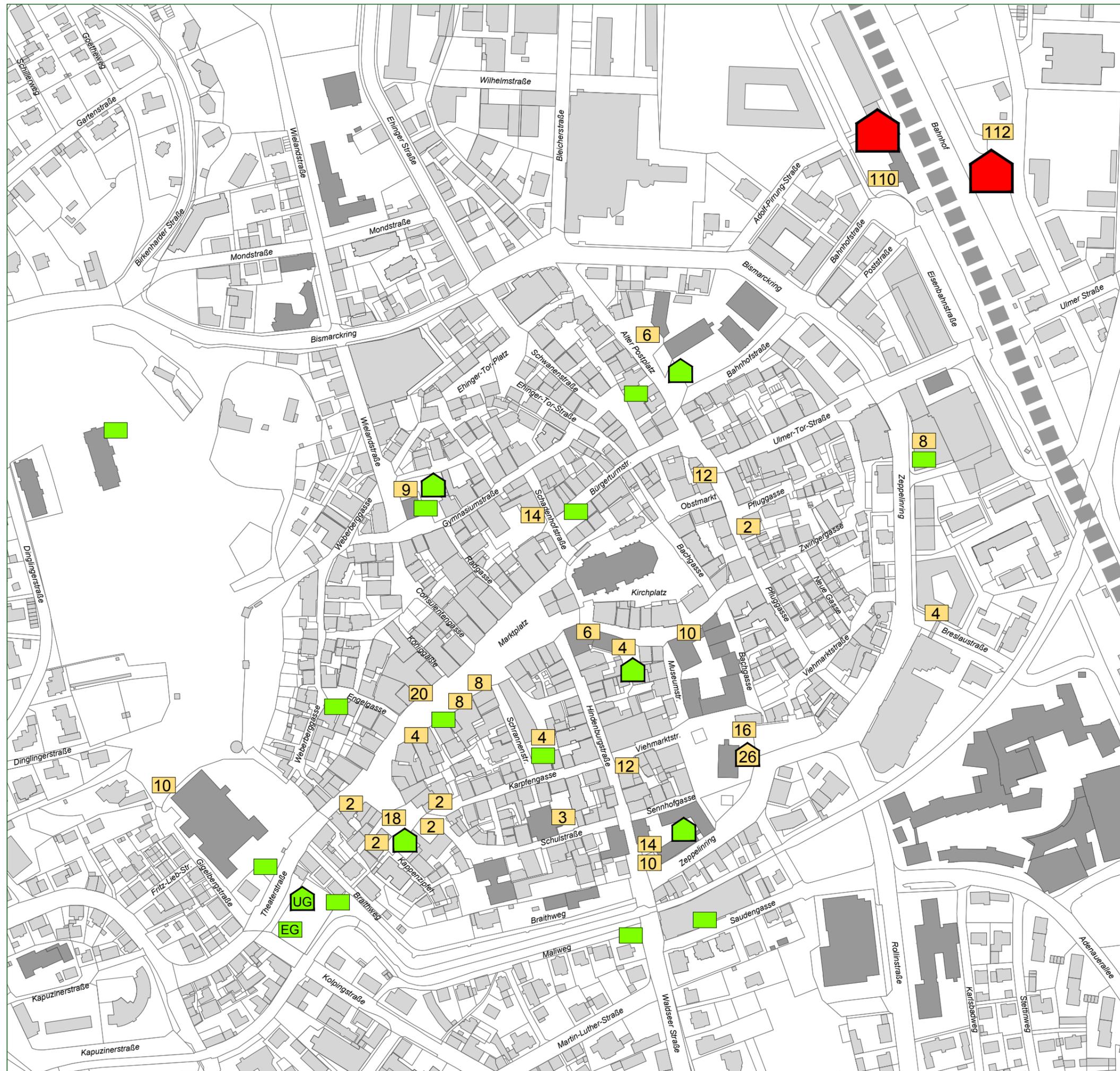
Priorität	Wegeabschnitt in Priorität 1	Begründung	geschätzte Länge in m
1	Bahnradweg H.-Liebherr-Straße/Rißbrücke (westlich)	RadNetz BW, Wald	2050
1	Bahnradweg (östlich) Rißegg Halde – Rißbrücke	Arbeitspendler	150
1	Bahnradweg (Abzweig zur Leipzigstraße)	Arbeitspendler, Wald	60
1	Aspach-Süd / Aspach-Nord (inkl. Seitenwegen)	Arbeitspendler, kurvig, Unfälle	1280
1	Östlich Ulmer Straße, Hubertusweg – KaVO-Zufahrt	RadNetz BW, Wald	560
1	Ulmer Straße beidseitig; E.-Boehringer-Str/H.-Liebrecht-Straße	RadNetz BW	800
1	Rißradweg nördlich Haberhäuslestraße	Arbeitspendler	300
1	MM-Straße, Theodor-Heuss-Straße– Jordanbad	RadNetz BW,	2000
1	Verbindungsweg Volmarweg - Felsengartenstraße	Arbeitspendler, Kurve; Konflikte	230
1	Rißegger Straße von Rindenmoos nach Rißegg	Schulweg, kurvig	1300
2	parallel B 312, von Burrenparkplatz – St.-Georgs-Weg	RadNetz BW	2500
2	Ringschnait – B 312 (Alte Steige – Markungsgrenze)	RadNetz BW	1600
2	Ringschnait – Häusern – bis Markungsgrenze	RadNetz BW	1200
2	Memminger-Str., westlich über Brücke - Wechsel auf Ostseite	Arbeitspendler	640
2	Ehinger Straße, Ortsschild- Kreisel Wässerwiesen	Arbeitspendler, Schule	1400
2	Mettenberger Straße –Telawiallee bis „im Winkel“	Arbeitspendler, Schule	1200
2	L 280; Mettenberg- Markungsgrenze Laupertshausen*	Arbeitspendler, Wald	1200
2	Mettenberg - Sportgelände	Vereinsleben	220
2	Mettenberger Tobel von Tierheim bis Mettenberg	Arbeitspendler, kurvig, Wald	1400
2	Rindenmooser Straße (Waldorfschule – Rindenmoos)	Arbeitspendler	950
2	Wolfentalradweg ab Steigmühlstraße bis Markungsgrenze	Arbeitspendler, Waldrand, kurvig	1300
2	Stafflangen östlicher Ortsrand – Markungsgrenze	Arbeitspendler	910
2	Hofen, - Stafflangen (Kleinstafflangen)*	Schule, schmal, kurvig	1120
2	paralleler Radweg nördlich B 312 - Markungsgrenze Schammach - K 7533 (Attenweiler)	RadNetz BW, Wald, kurvig	380
2	L 273; Zufahrt - Polizeihochschule - Markungsgrenze *	Arbeitspendler,	940
2	GE Flugplatz- Krummer Weg	Arbeitspendler	120
3	K 7503; Freizeitgelände - Winterreute	RadNetz zukünftig	550
3	K 7503: Winterreute - Schlottertäl - Ringschnait	RadNetz zukünftig	1200
3	Rindenmoos – Markung Reute	Vereinsleben	740
3	Grünzug 5-Linden (unbeleuchtetes Teilstück)	kurvig, schmal	150
3	Attenweiler Markungsgrenze bis zum Radweg B 312 (Burrenzufahrt)	Arbeitspendler, Wald	980

3	Verlängerung Steigmühlstraße - Saulgauer Straße	kurvig	300
3	NWU - südl. Parallelweg entlang Klinik bis Markungsgrenze Warthausen	Pendler, Klinik	250
4	Oberhöfer Tobelweg - Aspach-Süd - Markungsgrenze; zurückstellen, nach Sanierung Fahrbahnoberfläche	Pendler, Wald, kurvig	300
4	Schlierenbachtal (Schlierenbachstraße - Friedhof)	Friedhof, Waldrand	650
4	Tobel - Am Bosenberg (Belagssanierung abwarten)	Arbeitspendler, Wald, kurvig	500
	* Klärung der Zuständigkeit mit LK		

Die zu markierende Gesamtlänge der Streckenabschnitte beträgt ca. 31,5 km, aufgeteilt entsprechend der Priorisierung jeweils:

Priorität 1 Gesamtlänge ca. 8.700 m
 Priorität 2 Gesamtlänge ca. 17.100 m
 Priorität 3 Gesamtlänge ca. 4.200 m
 Priorität 4 Gesamtlänge ca. 1.500 m

Gesamtlänge ca. 31.500 m



Zeichenerklärung:

Planung:

-  Radstation / Rad-Service Point
Radparkplätze überdacht und zugangsgesichert
-  Radparkplätze (überdacht)
-  Fahrradabstellanlagen

Bestand:

-  18 Fahrradabstellanlage diebstahlsicher mit Rahmenanschlussmöglichkeit (Bügel)
-  26 Fahrradabstellanlage mit Überdachung

-  Bundesbahn
-  Schulen / Öffentliche Einrichtungen

Radverkehrskonzept

Abstellanlagen

Kernstadt Anlage 5

ohne Maßstab

Stadtplanungsamt Biberach, den 06.12.2019

/ Fh

Tabelle 6: Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellanlagen im Altstadtbereich

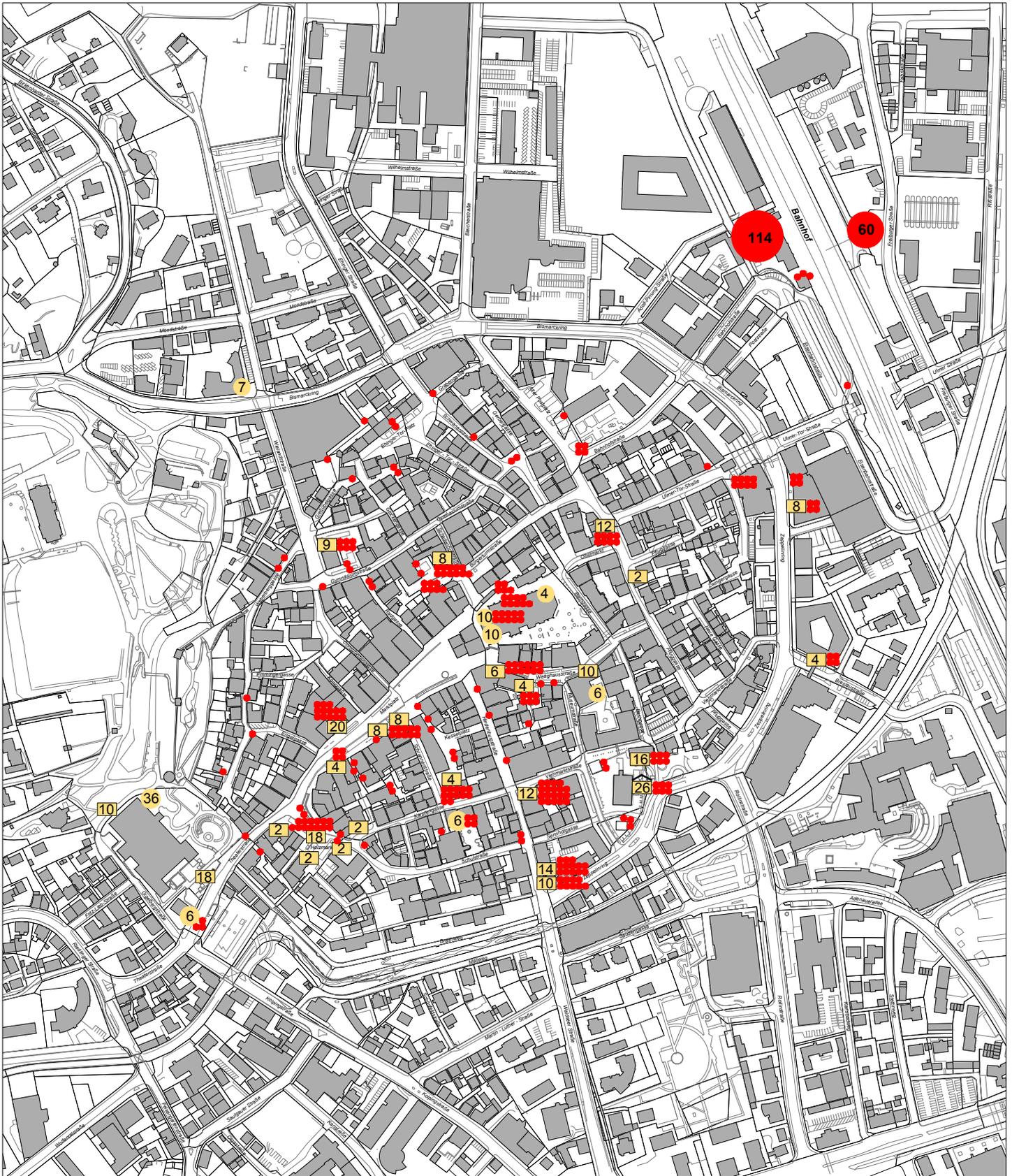
Nr.	Standort	Öffentliche Fahrradständer	
		Rahmen anschließbar	überdacht Rahmen an- schließbar
1	Rathaus	6+4	
2	Museum, Waaghausstraße	10	
3	Stadtbücherei		26
4	Komödienhaus	16	
5	Viehmarktstraße/ Hindenburgstraße	12	
6	VHS-Platz	6	
7	Kesselplatz	4	
8	Klösterle	14+10+10	
9	Marktplatz / Müller	20	
10	Marktplatz 21	8+8	
11	Marktplatz 33 / Walke	4	
12	Holzmarkt	18+2+2+2+2	
13	Stadthalle, bergseitig	10	
14	Ochsenhauser Hof	9	
15	Schadenhofplatz	14	
16	Pfluggasse	12+2	
17	Alter Postplatz (Amtsgericht)	6	
18	Finanzamt	12	
Gesamt Altstadt: 249 Abstellplätze		223	26

Tabelle 7: Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellanlagen rund um die Altstadt

Nr.	Standort	Öffentliche Fahrradständer	
		Rahmen anschließbar	überdacht Rahmen an- schließbar
19	Bahnhof / Bahnhofstraße		110
20	Bahnhof / Freiburger Straße		112
21	Ärztehaus	8	
22	Breslaustraße 3	4	
rund um die Altstadt: 234 Abstellplätze		12	222

Tabelle 8: Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellanlagen an weiteren wichtigen Einrichtungen

Nr.	Standort	Öffentliche Fahrradständer	
		Rahmen anschließbar	Überdacht + Rahmen anschließbar
	Abdera	7+12 = 19	
	Jugendhaus	10+25 = 35	
	PG Breslaustraße	138	
	WG Adenauerallee	18	
	Landratsamt	78	
	Dollinger-Realschule	332	48
	Sportanlagen Erlenweg (BSZ)	23+19 = 42	
	Haltepunkt Biberach-Süd		18
	Frei- und Hallensportbad	20	-
Weitere öffentliche Einrichtungen: 748		682	66



Bestand:

- 6** Fahrradabstellanlage mit Anzahl der Stellplätze (keine Bügel)
- 2** Fahrradabstellanlage diebstahlsicher mit Rahmenanschlussmöglichkeit (Bügel)
- 26** Fahrradabstellanlage mit Überdachung

Planung:

abgestellte Fahrräder am 04.09.2019

Anlage 5.2

Bestand abgestellte Fahrräder

Mittwoch 04.09.2019 10.15 - 11.30 warm & sonnig
Plan im Original Maßstab 1:5000

Stadtplanungsamt Biberach an der Riß
den, 09.2019

/Fh.



Bestand:

- 6** Fahrradabstellanlage mit Anzahl der Stellplätze (keine Bügel)
- 2** Fahrradabstellanlage diebstahlsicher mit Rahmenanschlussmöglichkeit (Bügel)
- 26** Fahrradabstellanlage mit Überdachung

Planung:

abgestellte Fahrräder am 03.09.2019

Anlage 5.2

Bestand abgestellte Fahrräder

Dienstag 03.09.2019 16.00 - 17.00 warm & sonnig
Plan im Original Maßstab 1:5000

Stadtplanungsamt Biberach an der Riß
den, 09.2019

/Fh.