



Grünes Sinzheimer Radbuch 2.0

März 2019

Vorwort

*Fast Fünf Jahre ist es her, seit wir die erste Ausgabe vom **"grünen Radbuch Sinzheim"** veröffentlicht haben. Nun ist die Zeit reif für die Evaluation.*

Was hat sich bisher getan, was hat sich verbessert, was ist unverändert geblieben und was hat sich zum Schlechten gewendet? Gibt es neue Perspektiven? Haben sich bestimmte Dinge grundlegend geändert?

*Das **"grüne Radbuch Sinzheim 2.0"** wollen wir so gestalten, dass wir den ursprünglichen Text jeweils auf der rechten Seite wiederholen und die linke Seite für Kommentare verwenden.*

Grüne Schrift verwenden wir, wenn es zum ersten Radbuch positive Veränderungen gegeben hat.

Rote Schrift, wenn sich nichts oder Negatives ergeben hat.

Schwarze Schrift für Kommentare oder neue Ergänzungen.

Wir danken dem ADFC für die Beratung und Mitarbeit an dieser Ausgabe.

Sinzheim, im März 2019

Bündnis 90/Die Grünen Sinzheim

Radwege in Sinzheim

Durch die geografische Lage Sinzheims (Oberrheingraben) sind die Radwege vor allem in Nord-Süd-Ausrichtung. Der östliche Teil ist durch den Schwarzwald begrenzt, hierdurch sind Konzepte für Radwege äußerst schwierig und durch die steilen Anstiege hauptsächlich für sportliches Radfahrer oder E-Biker geeignet. Im Westen gibt es entlang des Rheins etliche Möglichkeiten, mit dem Fahrrad relativ verkehrsberuhigt zu fahren.

1. Überregionale Fahrradwanderwege

Zwei große Radwanderwege werden durch Sinzheim geleitet:

A. Der Pamina-Radweg

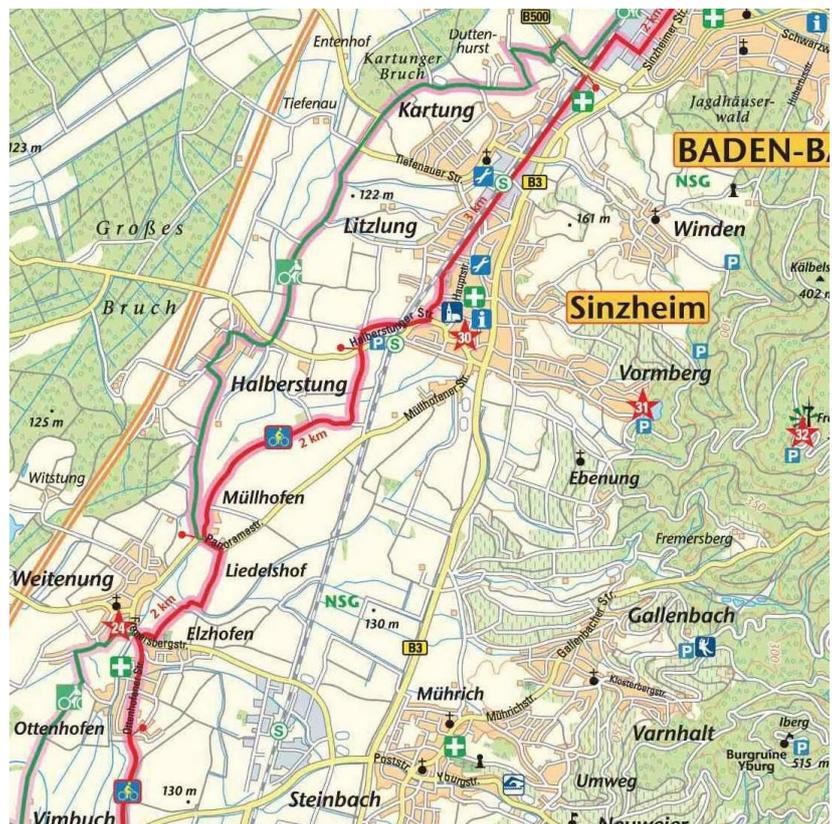


Dieser Weg führt über die Grenzen zwischen Frankreich und Deutschland und geht zum Teil auch durch Sinzheimer Gemarkung, von Norden aus entlang der Bahnlinie bis zum Abzweig nach Halberstung, dort quer durch die Wiesen nach Müllhofen. Die Wege sind asphaltiert, weisen aber in Sinzheim einige Problemstellen auf, auf die wir später noch eingehen werden.

B. Der Rheintal-Fernwanderweg



Alternativ dazu kommt von Baden-Oos westlich der Bahn ein weiterer Radweg, der durch am Kartunger Sportplatz vorbei über Halberstung nach Müllhofen führt.



Die Wege sind asphaltiert, weisen aber in Sinzheim einige Problemstellen auf, auf die wir später noch eingehen werden.

Im Ortsbereich sollte besser und deutlicher auf die Zufahrten zu den Radfernwanderwegen hingewiesen werden.

Der Ausbau der „B3 neu“ dauert, zwischen der Kreuzung „B3/B 500“ im Norden und der Abfahrt „B3/Müllhofener Straße (K3738)“ im Süden wird noch in den nächsten Jahren gebaut.

Im weiteren Verlauf der B3 nach Süden wurde ein Radweg geschaffen, der jedoch etwa auf der Höhe des Grünbachs nach Südwesten Richtung Liedelshof abbiegt und dort auf Feldwegen weiter verläuft. Ein Radschnellweg ist dies sicher nicht! Der Ausbau parallel zur B3 bis nach Bühl wäre eine notwendige und logische Konsequenz.

Die K3738 (Müllhofener Straße) wurde saniert und ausgebaut, der lange geforderte Radweg konnte Ende 2018 in Betrieb genommen werden.



Der Radweg in Müllhofen endet abrupt. Es ist unklar, wie man in die Liedolshofer Straße (Radfernweg) gelangt, weit hinten ist eine Querungshilfe, die Hinweisschilder sagen anderes. An der Einmündung wird nur auf den Weg nach Sinzheim hingewiesen. Um dorthin zu kommen, fährt man ca 150 m auf der Kreisstraße.

Besser: Zebrastreifen (mit Zeichen 101-11) oder Querungshilfe beiderseits der Einmündung Liedolshofer Straße und Mittelstreifen mit rotem Fahrbahnbelag. Dazu Zeichen 138-10 (Radverkehr).

Der Radweg sollte in Sinzheim an der Schule weitergeführt werden, um hinter der Fremersberghalle in Richtung Steckenmatt zu kommen.

Der Radweg entlang der L 80/K3761 Richtung Schiftung fehlt weiterhin ab der Autobahnüberquerung. Unabhängig von der Planung einer neuen AB-Ausfahrt für den Baden-Airpark ist dieser Lückenschluss weiter notwendig.

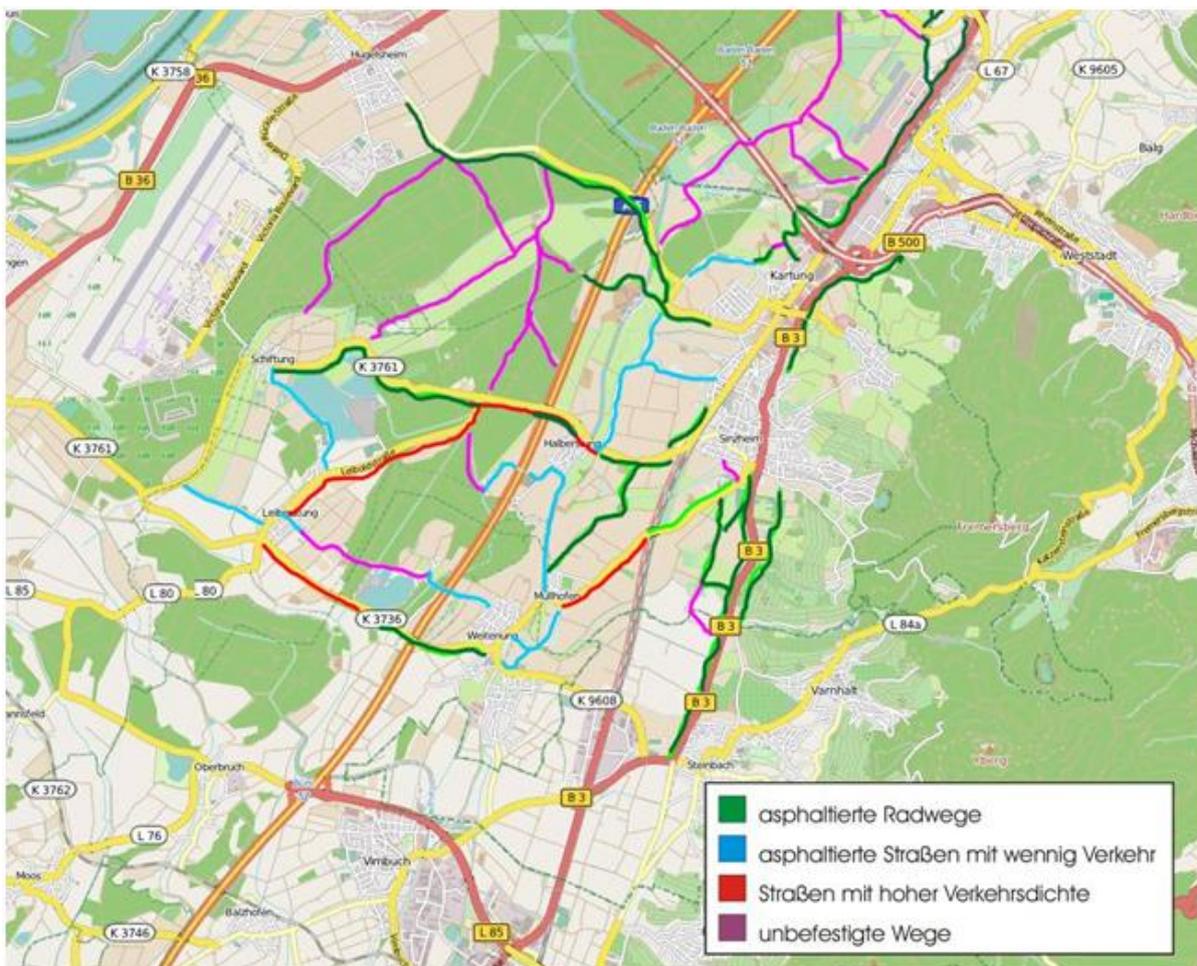


Der Radweg von Weitenung nach Leiberstung (K3637) ist geplant, sollte langsam Gestalt annehmen. Geld ist im Haushalt 2019 und 2020 sowohl von Sinzheim als auch von Bühl eingestellt worden,

2. Verbindungen nach Westen - alte B3 im Süden und Norden

Nach Westen gibt es zahlreiche Verbindungswege, die Karte zeigt die wichtigsten:

Problematisch sind hier vor allem die L80 nach Halberstung und Leiberstung und die K3738 nach Müllhofen. Diese Straßen werden durch den Kreis betreut und liegen somit außerhalb des Planungsbereiches der Gemeinde Sinzheim. Das gilt auch für die K3736 zwischen Weitenung und Leiberstung. Verkehrszeichen Nr. 240 verpflichtet die Radfahrer, die Brücke auf dem Radweg zu befahren. Danach endet der Weg ...??? Hier sollte der Kreis die letzten 500 Meter Radweg unbedingt vollenden, Radfahrer Richtung Schiftung müssen die Straßenseite unterhalb der unübersichtlichen Kuppe wechseln. Die Brücke über den Schinlinggraben muss ja kein großes Gewicht tragen, eine Holzkonstruktion wie auf den Radweg neben der L3731 nach Hügelsheim (bei der Holzhütte am Laufftreff oder nach dem Schützenhaus) würde genügen.



An der Kreuzung B3 - Alte Landstraße nach Steinbach endet der Fahrradweg östlich der B3, nach Steinbach geht es weiter auf der alten Landstraße.

Der direkte Fahrradweg von Sinzheim nach Baden-Oos endet am Markbach, die große Kreuzung zwischen B3 und B500 ist schier unüberwindbar. Der Salchenbachweg parallel zur B500 ist am Anfang sehr steil, nach Oos kann erst ab dem Kreis bei der Cité (über die Fußgängerbrücke) abgebogen werden.

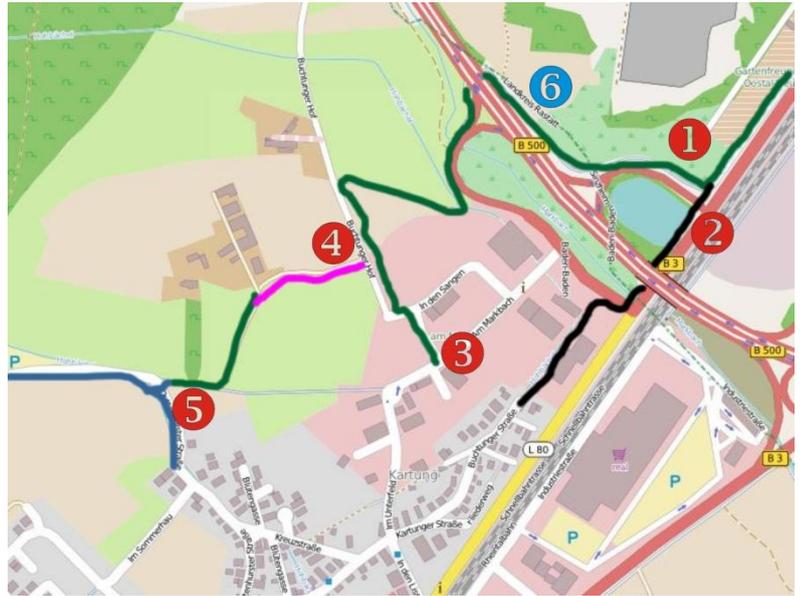
In diesem Bereich hat sich nichts getan, im Zuge des Ausbaus der „B3 neu“ (Ampelanlage/Kreisverkehr) könnte die Alternative (schwarz in der Landkarte) angedacht werden, da die Zufahrt zur Fa. Reisser sowieso neu gestaltet werden muss.

Der Radweg führt durch einsame Landschaft und viele Radfahrer*innen fühlen sich unbehaglich. Die Unterführung bei der B500 ist dunkel und sehr unübersichtlich, da der Weg sowohl im Nord- als auch im Südbereich fast rechtwinklig geführt wird.

3. Problemstellen in Sinzheim

Die Verbesserung des Fahrradverkehrs innerhalb Sinzheims (Hauptort) ist insofern noch schlecht planbar, weil einerseits die B3 (neu) noch nicht fertiggestellt ist und deshalb die B3 (alt) noch nicht umgewidmet wird, andererseits die Planungen der Ortskernsanierungen noch nicht weit fortgeschritten sind.

Daher sind verkehrsberuhigende Maßnahmen auf den Ortsstraßen noch nicht planbar. §1 der StVO ist daher wichtiges Kriterium für alle Verkehrsteilnehmer. Gefährdungen durch zu schnelle Kraftfahrer oder behindernde Parker können durch Maßnahmen des Gemeindevollzugsdienstes gemildert werden.



Drei besondere Problemzonen beziehen sich auf die Fahrradwege, die den Ort an die Verkehrsstraßen außerhalb anbinden.

① Fahrradweg westlich der Bahn/B3 (neu)

① Von Norden (Bahnhof Baden-Baden) kommend geht der Radweg entlang der B3 (neu).

⑥ An der Kreuzung B3 (neu) - B500 führt der Weg durch die Unterführung und dann durch Wiesen und Felder. Ein großer Umweg.

② Da an der Kreuzung sowieso Ampeln angebracht werden, könnte hier auch ein Fahrradweg neu angelegt werden, der hinter der Fa. Reiser am Hobbächle entlang in die Buchtunger Straße führen würde.

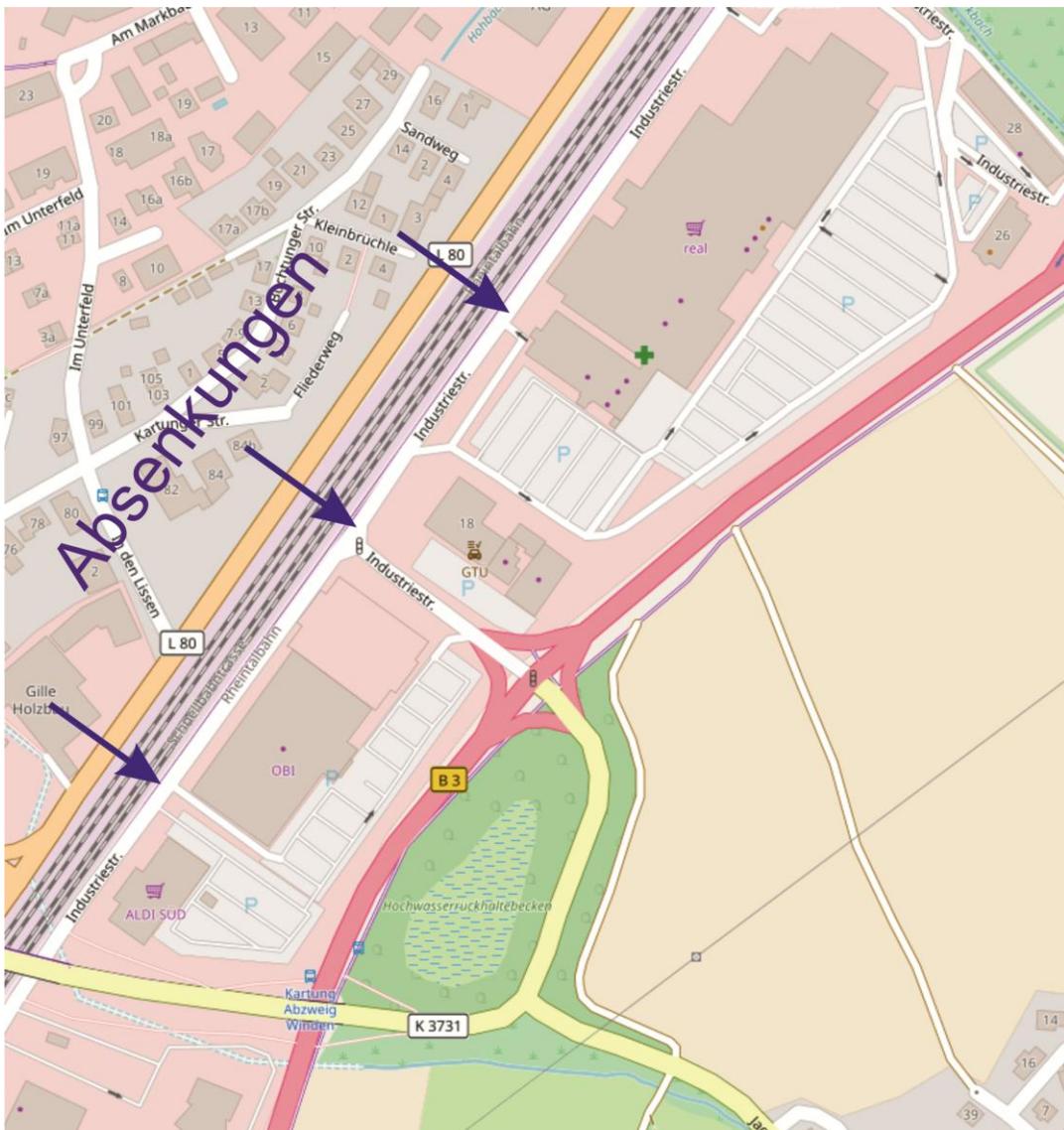
③ Nach zahlreichen Kurven mündet der Fahrradweg genau im Industriegebiet kurz vor der Wendeschleife, die auch von großen LKWs frequentiert wird.

④ Die alternative Strecke ist unbefestigt. Der Weg ab der Zufahrtsstraße zum Buchtunger Hof ist wiederum asphaltiert.

⑤ Ab hier kann man in den Ortskern nach Kartung abbiegen, durch das (relativ) verkehrsarme Neubaugebiet über die Rosenstraße zu K3731 nach Hügelsheim (Fahrradweg) oder am Sportplatz vorbei Richtung Tiefenau.

Lückenschluss erfolgt! Der Radweg östlich der Bahnlinie ist fertig!! Entlang der Industriestraße können Radfahrer nun problemlos fahren. Dazu aber noch einige Anmerkungen:

Von Baden-Oos kommend, ist es schwierig, in den Industriebereich Real/MacDonald einzufahren. Am Markbach muss man gegen die allgemein für Autofahrer vorgeschriebene Fahrtrichtung fahren, insbesondere auf dem Realparkplatz. Besser wäre eine Querungshilfe weiter südlich, sodass auch Radfahrer in die vorgegebene Richtung auf den Realparkplatz einbiegen könnten. Hierzu musste jedoch der Bordstein abgesenkt werden. Das wäre auch an der Ampel (Richtung Winden) und am Abzweig ALDI/OBI notwendig, die Querungshilfe kurz vor der Brücke (K3731) ist zu weit weg und nicht ausgeschildert



② Fahrradweg östlich der Bahnlinie



Das größte Problemstück ist der Radweg östlich der Bahnlinie. Beginnend im Norden am Markbach führt er immer entlang der Bahnlinie bis zur Halberstunger Straße. Hier gibt es etliche Problemstellen, die wir aus nördlicher Richtung kommend, einzeln beschreiben wollen.

Einige Bereiche sind im Augenblick in der Planung, bei anderen sind es Missstände, die beseitigt werden sollten. Außerdem fehlen zum Teil Hinweisschilder, die Streckenführung ist undurchsichtig.

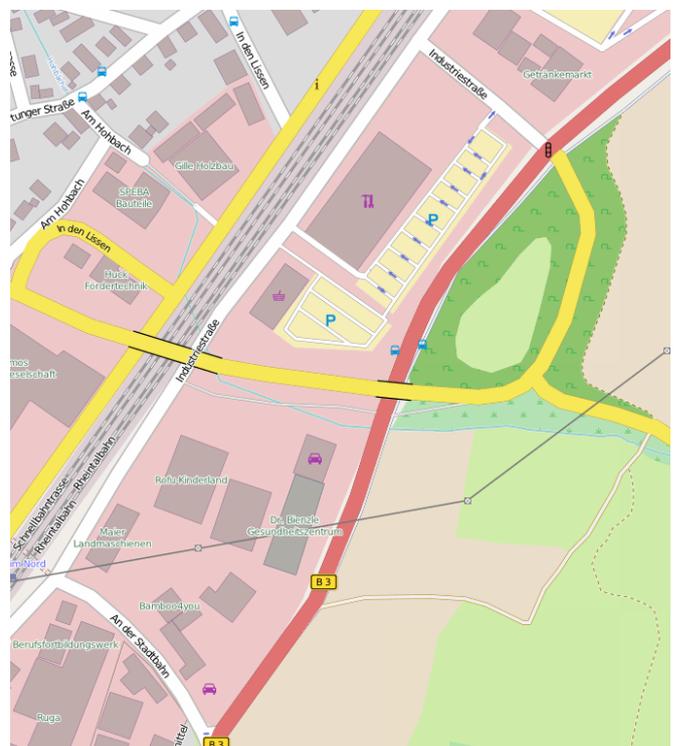
Im Zuge der Umbaumaßnahmen in der Industriestraße sollten möglichst sofort auch auf die Belange der Radfahrer eingegangen werde.

Die Problemstellen, die im folgenden Abschnitt besprochen werden, sind folgende:

1 Lückenschluss in der Industriestraße zwischen Realkreuzung und Haltestelle Sinzheim-Nord. Seit vielen Jahren wird dieser Lückenschluss von uns gefordert. Baumaßnahmen an der Brücke nach Kartung sind im Gange, die Straße entlang OBI und ALDI wird neu konstruiert.

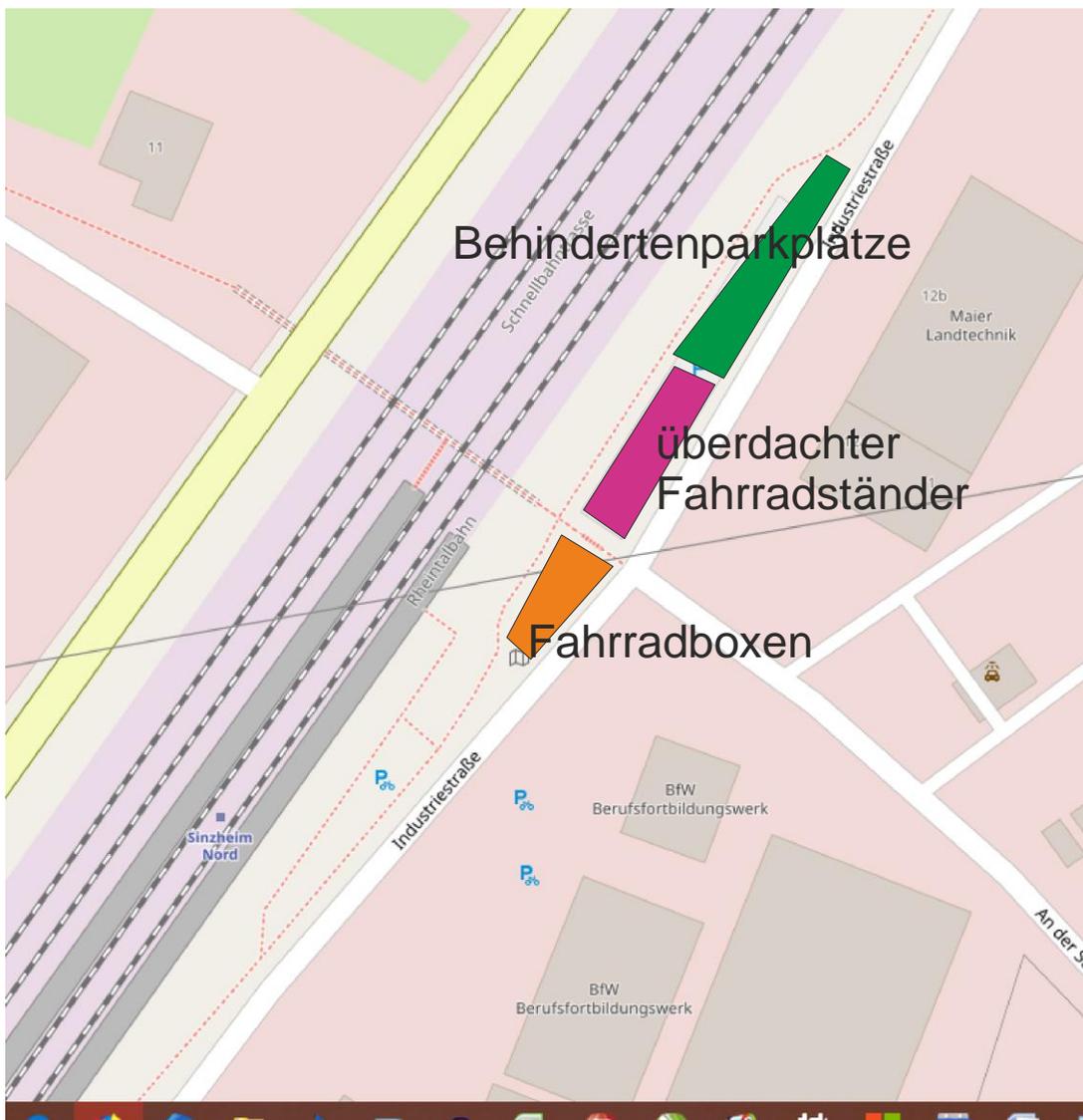
Die Probleme hier sind: Zu geringe Straßenbreite, Ausstiegsmöglichkeiten von der Bahn, hohes Aufkommen von LKW, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem Weg zum Einkauf den verschiedenen Einkaufsmärkten, Wartezonen für LKW für die Belieferung des OBI-Marktes.

Die Gemeinde wird hierbei aufgefordert, insbesondere die Belange der Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen. Möglichkeiten, den Verkehr zu entzerren wären: Einbahnstraße von Süd nach Nord für KFZ, Wartezonen für OBI-Anlieferer außerhalb dieser Problemzone schaffen (LKW können über Funk zur Weiterfahrt aufgefordert werden, nur eine Einfahrt bei ALDI/OBI, ...



1 und **2** Der Parkplatz vor der Stadtbahnhaltestelle ist viel zu kurz. Die in den Bürgersteig ragenden Fahrzeuge stellen eine große Behinderung dar.

Eine weitere Alternative wäre, die Fahrradboxen und den Fahrradständer von der anderen Seite in diese Plätze zu bauen. Den Rest der Parkplätze in Längsrichtung ausrichten und als Behindertenparkplätze ausweisen. Auf der östlichen Seite der Industriestraße würden dann weitere Parkplätze für PKW entstehen.



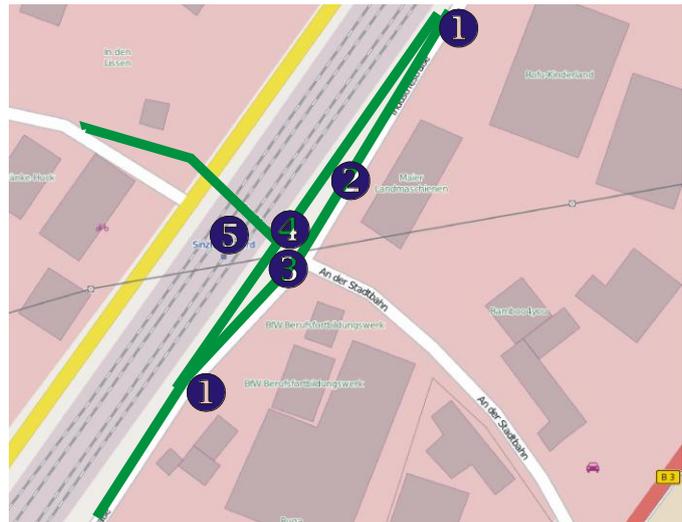
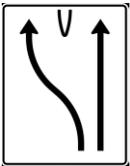
Der Fahrradweg könnte dann oben entlang der Industriestraße verlaufen.

2 Bereich um die SB-Haltestelle Sinzheim Nord

Hier sind eine große Anzahl von Mängeln, die zum Teil relativ einfach beseitigt werden können.

1 An diesen Punkten teilt sich jeweils der Radweg, die östliche Trasse führt entlang der Bahn, die westliche ist die Abfahrt zur Unterführung nach Kartung.

Für viele Radfahrer ist nicht klar, welchen Weg man benutzen muss, die Beschilderung müsste hier größer und einsichtiger erfolgen (z.B. Hinweisschilder ähnlich STVO Nr. 501-15), Hilfreich wären auch Schilder, die auf die nächsten Ortschaften hinweisen.



2 Der Parkplatz zwischen den beiden Radwegen ist zu schmal. Längere PKW ragen in den Radweg hinein, manchmal muss auf die Straße ausgewichen werden.

Lösungsvorschläge:

- Parkbuchten nur in Längsrichtung, parallel zur Industriestraße
- Industriestraße um einen Meter nach Osten verlagern
- Parkplatz ganz schließen, es sind genügend Parkplätze vor dem Berufsbildungswerk vorhanden.

Im Übrigen ist seit der Erstellung der Straße der Belag extrem holprig.

3, 4 und 5 Hier ist eigentlich nichts geschehen! Man kann natürlich Verkehrsprobleme lösen, indem man den Verkehr verbietet. Das Vorschriftszeichen 223 ist schnell hingeschraubt. Aber die Reaktion geht an der Realität vorbei! Kein Radfahrer, den man oben noch extra auf diesen Weg hingewiesen hat, steigt ab und schiebt.

Natürlich ist es billiger, ein Schild hinzustellen als die von den Bahnsteigen kommenden Personen zu schützen! Aber so könnte man ja noch für ein Verkehrsvergehen eine Ordnungsstrafe kassieren.



vor der Unterführung:



3 Der Treppenabgang zu der Unterführung ist unübersichtlich und endet direkt an den Radwegen. Fußgänger, die oben oder unten den Radweg betreten, haben kaum die Möglichkeit, heranfahrende Radfahrer zu erkennen.



4 Radfahrer und Fußgänger aus allen drei Richtungen werden zu spät erkannt, es kam auch schon zu Unfällen. Spiegel und Markierungen könnten diesen Unfallschwerpunkt entschärfen.

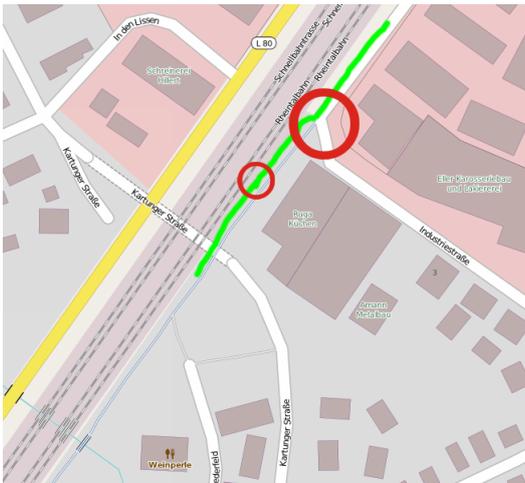
5 Der Ausgang zu den Zügen in Richtung Süden ist nicht einzusehen. Radfahrer, die von Kartung kommend weit rechts fahren, laufen Gefahr, mit einem Passagier zusammen zu stoßen. Zum Schutz der Reisenden wäre hier eine feste Edelstahl-Abtrennung zwischen Fahrbahn und Ausgang notwendig. Eine Absicherung ähnlich wie bei der Unterführung am Bahnhof Baden-Oos wäre geeignet. Auch könnte über eine permanente Beleuchtung nachgedacht werden ...



Hier hat sich bisher auch noch nichts getan. Die Laternen ragen weiterhin in den Fuß- und Radweg hinein.

Der Knick in der Fahrbahn ist weiterhin vorhanden. Dieser Teil des Weges wird auch wegen der Nähe zur Stadtbahnhaltestelle stark frequentiert. So wird es bei Begegnungen ziemlich eng und es kommt zuweilen zu Stürzen.

3 Radweg bei "Fischer-Lagerhaus"



Der Radweg macht hier einen starken Knick, unsichere Radfahrer, die ihr Fahrrad nicht gut beherrschen, stürzen. Im weiteren Verlauf des Weges steht auf dem Radweg eine zweite Straßenlaterne (rot-weiß schraffiert)



Abhilfe:

- Weg begradigen (Verhandlungen mit der Bahn?)
- Laternen an der Lärmschutzwand befestigen oder auf die andere Fahrbahnseite verlegen



Von Norden kommend muss man an der Haltestelle Sinzheim das Hinweisschild erst suchen. Von der Brücke aus ist nur das Paminaschild  zu sehen.



An der Steckenmatt vorbei hinter der Unterführung der K3738 fehlt eine Hinweistafel. Wo geht's weiter?

An der Einmündung zum Steckenmatthof muss die K 3738 überquert werden, wenn man nach Müllhofen will, Hier müsste eine Fahrbahnmarkierung hin, die die Autofahrer warnt. Außerdem sollte auf der K 3738 in beide Richtungen das

Gefahrenzeichen Nr. 138  angebracht werden.

Ab dem Ortsschild Sinzheim endet der Radweg. So kurz vor der Schule sollen die Schüler auf die Straße und 150 m weiter wieder auf den Bürgersteig geleitet werden. Vorschlag: Den Radweg bis zum Eingang der Fremersberghalle weiterführen.

Der „neue Weg“ bis zum Hundesportplatz ist für Radfahrer nicht passierbar, dieser Feldweg sollte ausgebaut werden.

4

Fahrradweg nach Süden ab der Halberstunger Unterführung



Hat man den südlichsten Punkt des Fahrradweges an der Haltestelle Sinzheim erreicht, so muss man ziemlich suchen, wie es weiter geht:

Wie komme ich auf die andere Bahnseite, um die Fernwanderwege und Halberstung zu erreichen? Wie komme ich am besten auf den Fahrradweg nach Bühl? Wie kann ich die Bahnbrücke auf der K3738 erreichen?

Eine gute Ausschilderung war auch hier nötig.

Nach Halberstung muss ich zunächst am geplanten Mehrgenerationenpark entlang ca 200 m nach Osten fahren. Der Weg Richtung Bühl und auf die K3738 geht zunächst auf der Hans-Thoma-Straße durch das Wohngebiet, dann an der Kreuzung mit der Albrecht-Dürer-Straße rechts den befestigten Weg zum Schul- und Sportzentrum.

Der Weg entlang der Bahnlinie durch die Steckenmatt ist fertig. Radfahrer nach Bühl können unter der K3738 durchfahren und dann bis zum Pflügerhof-Hof weiterfahren. Ab dort kommt man auf die vorhandenen asphaltierten Wege Richtung Steinbach.



Um jedoch nach Müllhofen zu kommen, muss man beim Pflügerhof die K 3738 überqueren. Hier ist Tempo 70km/h außerhalb der Ortschaft! Und dann geht es wieder zurück (650 m weit) auf die Brücke.



Im Bereich des Schulzentrums fehlt noch ein Stück Radweg bis zum Ortsende. Die Querung der K3738 in Richtung Sportplatz ist durch eine Ampel gesichert. An der Fremersberghalle sollte man jedoch beachten, dass hier Einbahnstraße ist!

Nach Fertigstellung der B3 neu erfolgt die Umwidmung der alten B3 (Landstraße). Die Breite der Straße lässt es zu, dass hier getrennte Fahrradwege eingezeichnet werden. Tempo 30 ist jetzt schon die Regel.

Doch wie sieht es mit den Parkmöglichkeiten aus? Werden die Radfahrer durch die parkenden Autos behindert? Gibt es Parkbuchten für Anlieger, Kunden und Gäste?

Die Planung der (neuen) Landstraße sollte rechtzeitig auf den Weg gebracht werden. Wie sieht es dabei mit der Bürgerbeteiligung aus? Oder plant das Bauamt wieder vom Schreibtisch aus?

Ein weiterer Schildbürgerstreich ist das Verbot für Radfahrer am Ortsende Richtung Bühl. Nach vielen Radkilometern soll nun der Radfahrer absteigen und die letzten 100 m schieben. Den Anlass dafür gab eine Beobachtung, bei der ein Radfahrer sehr schnell die Ampelkreuzung Richtung Norden überquerte.



und 100 m weiter



Frank Hindorf: Der Radweg endet ca. 20 m vor der Ampel. Ab dort muss man schieben und benötigt doppelt so viel Platz wie fahrend. Die Hecke nimmt etwa ein Drittel des Weges weg. Kommt man von der anderen Seite, darf man sofort aufs Fahrrad steigen. Die Autofahrer, die nach rechts einbiegen werden auf querende Radfahrer hingewiesen, obwohl dort eigentlich keine fahren dürften. Das Ganze ist für mich als Radfahrer nicht einsichtig, bzw. unverständlich. Es geht wohl fast allen Radfahrern so, denn ich habe dort noch nie einen Radfahrer absteigen sehen. Ich denke, auf einem ausgeschilderten Radweg dürfte es keine Stellen geben, auf denen Radfahrer aufgefordert werden abzusteigen. Bei Engstellen reicht es auf Rücksicht auf Fußgänger hinzuweisen.

Die beste Lösung ist ein Kreisverkehr, wie er auch schon mehrfach angedacht wurde. Wir beobachten immer häufiger Verkehrsteilnehmer, die noch schnell bei „rot“ die Kreuzung überqueren. Durch die fehlende Wartezeit an der Ampel würde für alle Teilnehmer die Stresssituation verbessert.

③ Fahrradweg östlich der B3

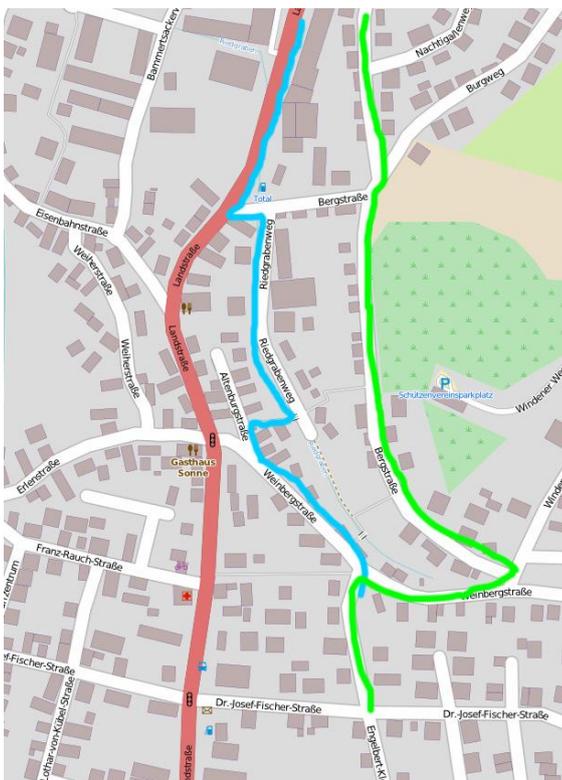
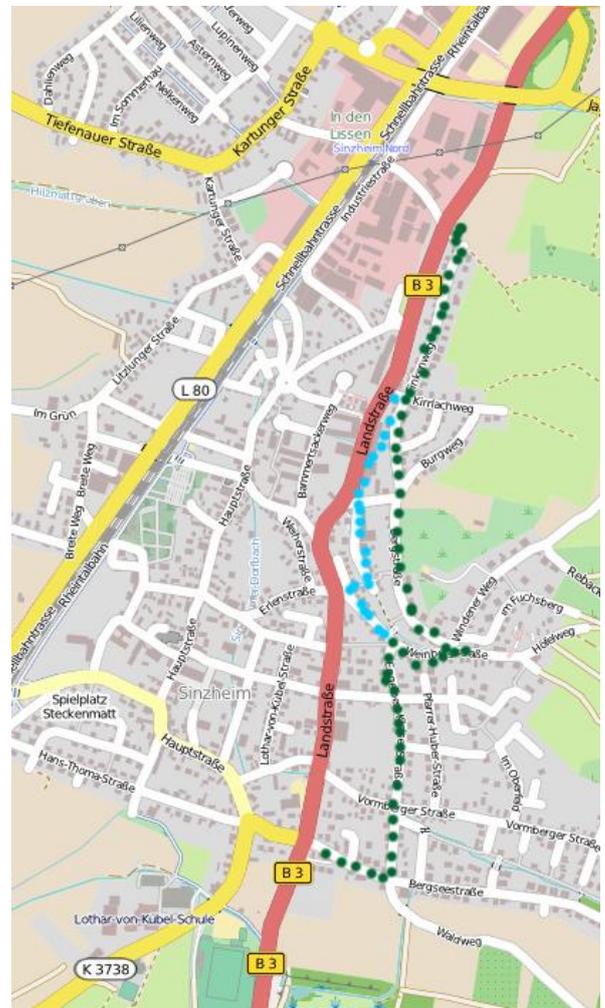
Warten auf die Fertigstellung der B3(neu), Umwidmung/Rückstufung der B3(alt) darauf wird immer wieder hingewiesen.

Doch was passiert, wenn eintrifft?

- Gibt es dann einen abgetrennten Fahrradweg auf der Landstraße?
- Was ist mit Kreisverkehr an den beiden Orts-
eingängen?
- Wie viele Überquerungshilfen sind angedacht?

Doch was kann man jetzt machen?

Zur Zeit wird empfohlen die grün gepunktete Linie empfohlen. Vom Süden aus gesehen bedeutet das: Von der Bergseestraße aus Engelbert-Kleiser-Straße - Weinbergstraße nach Osten (steil), dann über Bergstraße und Finkenweg wieder auf den Fahrradweg nach Baden-Baden abbiegen.



Um das Steilstück zu umgehen, könnte folgende (wenn gut beschilderte) Alternative möglich sein: Weinbergstraße nach Westen - Altenburgstraße - die kleine Gasse (Engstelle) zum Riedgrabenweg - Bergstraße. Ab der Totaltanstelle ist der Bürgersteig so breit, dass hier (getrennte) Spuren für Radfahrer und Fußgänger eingeführt werden könnten.

Dazu noch ein Hinweis von Norbert Künstel (Referent beim ADFC Landesverband Baden-Württemberg)

Eine sehr ärgerliche Stelle ist in der Bestandsaufnahme nicht aufgenommen worden: Der Radweg Richtung Oos beginnt nach "Porschezentrum" an der Ampel benutzungspflichtig (405er Schild). Wer StVO-konform fährt muss dort an dem Fußgängerüberweg (!allein das ist eine Katastrophe!) in zwei extrem engen 90°-Winkeln auf den Radweg auffahren.

Da ich beim ADFC auch Radsicherheitskurse durchführe möchte ich behaupten, dass diese Stelle von 90% der Alltagsradler nur durch absteigen bewältigt wird. Da dies niemand macht, wird vorher schon unzulässiger Weise auf den Gehweg aufgefahren (ab Kirrlachweg). Ein Hinweis des ADFC an die Gemeindeverwaltung dies doch zu ändern blieb bisher unbeantwortet (das 405er Schild könnte ja einfach an die Stelle Kirrlachweg versetzt werden).

In der Unterführung Eisenbahnstraße/Litzlung hat sich was getan, die Radfahrer werden durch Edelstahlbarrieren eingebremst.

Doch was nützen diese Investitionen, wenn dieser Schutz nicht funktioniert, weil die Barrieren offen sind?



Eine rote Markierungsfläche auf dem Belag würde außerdem die Aufmerksamkeit erhöhen.



Das Gebot, für die Unterführung den Fuß-/Radweg zu benutzen, sollte aufgehoben werden, um den Radfahrern die Möglichkeit zu geben, auch die Straße zu benutzen.

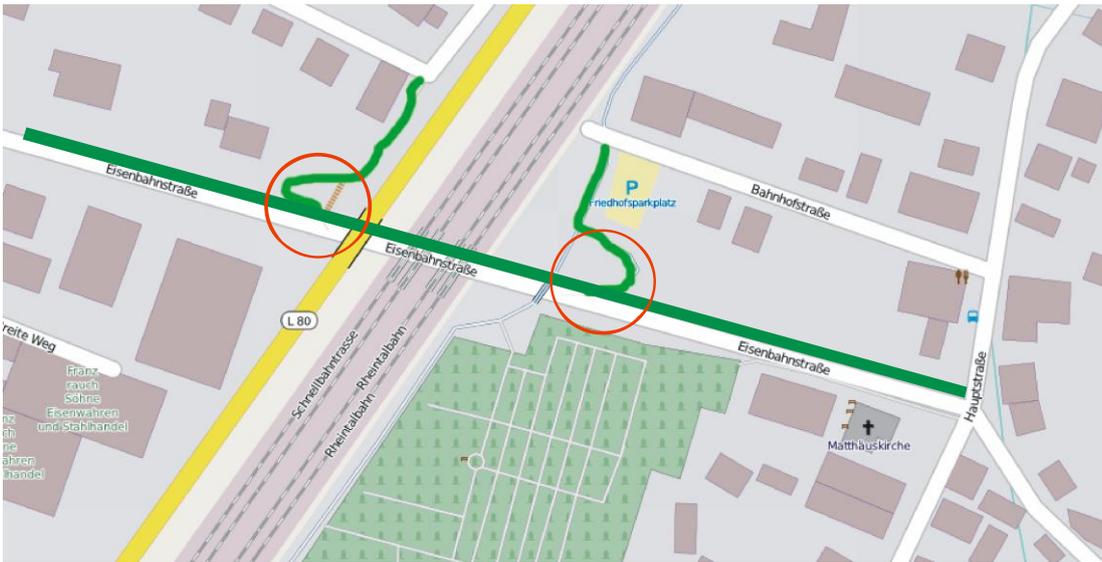
Statt Zeichen 240



Zeichen 239 mit Zusatz 1022-10.



Eine Problemzone Innerorts sei noch erwähnt:

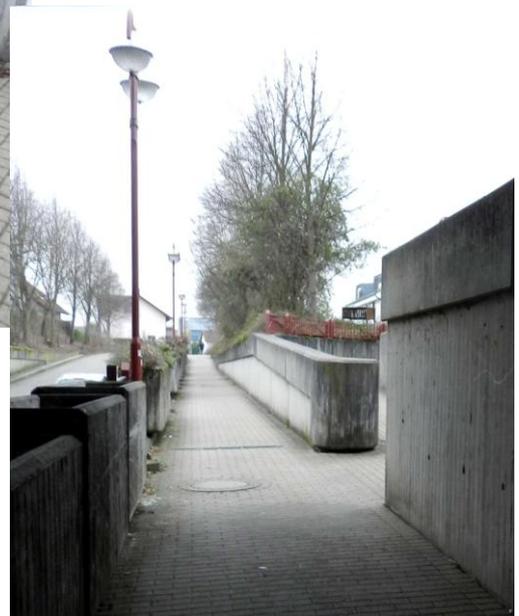


Die Unterführung in der Eisenbahnstraße verpflichtet Fußgänger und Radfahrer dazu, den gemeinsamen Weg zu benutzen (Zeichen 240). Westlich und östlich der Bahnlinie stoßen sowohl Treppen als auch Abfahrten auf diesen Weg, der zudem noch abschüssig ist. Durch erhöhte Mauern und Bewuchs



sowohl Treppen als auch Abfahrten auf diesen Weg, der zudem noch abschüssig ist. Durch erhöhte Mauern und Bewuchs

ist es hier sehr unübersichtlich, Radfahrer können den Weg erst einsehen, wenn sie zum Teil schon auf diesen abgebogen sind. Alternativ sollte hier erlaubt werden, dass Fahrräder auch die KFZ-Fahrstraße benutzen dürfen, ohne eine Ordnungswidrigkeit zu begehen.



Die Beschilderung der Radwege ist stark verbessert worden. Wir finden Richtungsschilder mit Orts- und Entfernungsangaben, sowie zum Teil Radwegmarkierungen auf dem Bodenbelag.



Von Innerorts kommend (Haupt- oder Landstraße) könnten mehr Hinweisschilder auf den Hauptradweg östlich der Bahnlinie angebracht werden.

Auch für das sogenannte „Scharfe Eck“ (hinter der Fremersberghalle müsste eine Lösung gefunden werden, da dieser Weg zur Steckenmatt sehr stark von Schülern frequentiert wird).



4. Sonstiges

Neben diesen Hauptradfahrstrecken gibt es sicherlich noch viele andere kritische Punkte, die es zu beleuchten gibt. Hierfür benötigen wir die Mitarbeit vieler Bürger, die sich zu diesen äußern. Scheuen Sie sich nicht, uns zu informieren, wir werden Ihre Tipps in unsere Broschüre gerne aufnehmen.

So ist es sicherlich gut, über eine sinnvolle, logische Beschilderung der verschiedenen Wege nachzudenken. Diese sollte gut erkenn- und lesbar sein. Der ADFC hat hierfür einige Lösungen bereit: Dazu z.B. die Broschüre "Fahrrad in Renningen - Seite 20) - (http://www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Gliederungen/OG_Renningen/Bilder/Verkehrspolitik/Fahrradstadt_Renningen/ADFC-RVV_2012-02-22_V4-2.pdf)

Markierungen auf der Fahrbahn und farbiger Fahrbahnbelag werden erhöhen außerdem die Sicherheit.

An Kreuzungen oder Einmündungen:

Fahrbahnmarkierungen in leuchtenden Farben (rot, grün) sollten abbiegenden oder kreuzenden Verkehr auf die Fahrradwege aufmerksam machen.

Beispiel:



In der letzten Zeit finden wir auf Radwegen häufig verkleinerte Verkehrsschilder Nr. 205  (Vorfahrt gewähren). Hierzu gibt es eine Internetseite des ADFC –Laatzen. (http://www.adfc-laatzten.de/verkehrsplanung_adfc_hannover_region/adir/vorfahrt_schilder.html)

Diese Schilder sieht man z.B. am Radweg an der Badener Straße zwischen BAD-Sandweier und Iffezheim.

Das sorgt für Verwirrung. Hat das Schild die richtige Größe? Ist es nun so weit, dass LKW, die aus (privaten) Einfahrten kommen, Vorfahrt vor Radfahrern haben? Die Diskussion um Abbiegeassistenten für LKW wird so wieder mal ad absurdum geführt.

5. Impressum

Inhalt:	Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/die Grünen, 76547 Sinzheim
Layout:	Michael Twardon
Fotos/Zeichnungen:	Michael Twardon
Kartenmaterial:	© OpenStreetMap contributors
Kontakt:	Michael.Twardon@t-online.de

