ANLAGE 1

Fragebogen zu Untersuchungsstrecken an die Kommunen/ Baulastträger

Modellvorhaben zum Einsatz von Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen und einseitigen Schutzstreifen innerorts

AGFK-Modellprojekt „Markierung von Schutzstreifen“

Datenblatt je Maßnahme (Angaben soweit vorhanden) Nummer ……..

Ansprechpartner
Name, Vorname ……
Dienststelle ……..
Straße ……..
PLZ/ Ort ……...
Telefon …… E-Mail ……

Gebietskörperschaft …….....

Straßenname ……..

innerorts O
außerorts O

Baulastträger ……

Angabe zu den Fahrbahnbreiten in m
- normaler Querschnitt ……
- engster Querschnitt ……..
- breitester Querschnitt ……...

Breite Schutzstreifen in m ……

DTV …….. DTV SV ……

Anzahl Radfahrer pro Tag ……

Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ……

Angaben zur Längsneigung in % ……

Angaben zur Kurvigkeit der Strecke ……...

Angaben zum Parkierungsbedarf ……

Angaben zur Bedeutung der Strecke im Radverkehrsnetz (ggf. Netzplan beifügen)
……

Angaben zu alternativen Routenführungen (vorhanden? alltagstauglich? etc.)
……

Angaben zum Planungsstand ….....

Angaben zur Erfordernis einer Deckensanierung ……..

Bedarf es der Unterstützung zur Planung der Maßnahme? Ja O Nein O

Wunsch und Bereitschaft zur (Rot-)Einfärbung der Schutzstreifen Ja O Nein O Ggfs. O

Modellvorhaben zum Einsatz von Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen und einseitigen Schutzstreifen innerorts

Ergänzende Fragen bzw. Hinweise:

Besitzt die Stadt bzw. der Kreis die Möglichkeit von Geschwindigkeitsmessungen?
Ja O Nein O

Besteht die Möglichkeit zur regelmäßigen Teilnahme an der Lenkungsgruppe
Ja O Nein O

Weitere Bemerkung/ Besonderheiten/ Fragen oder Hinweise:

……

……

……

……

……

Bereitzustellende Unterlagen (diesem Datenblatt bitte beifügen)

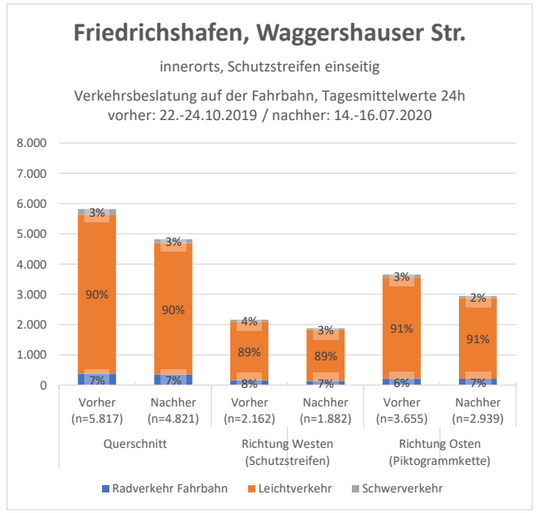
- Stadt-/Übersichtsplan mit Lage des vorgeschlagenen Straßenzuges
- Aussagekräftige Luftbilder (falls vorhanden)
- Planskizze oder Entwurfsplanung (sowie vorliegend)
- Repräsentative Fotos der gesamten Strecke
- Unfallprotokolle (nach Aufnahme in das Modellvorhaben)

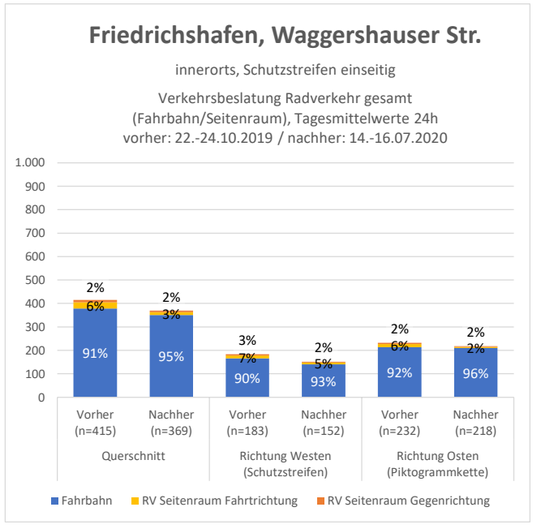
Vielen Dank für Ihre aktive Unterstützung!!

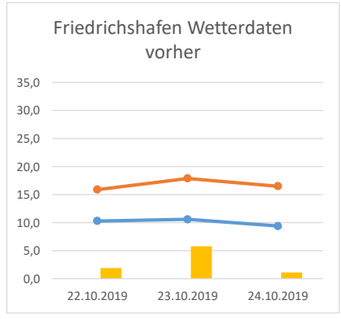
ANLAGE 2

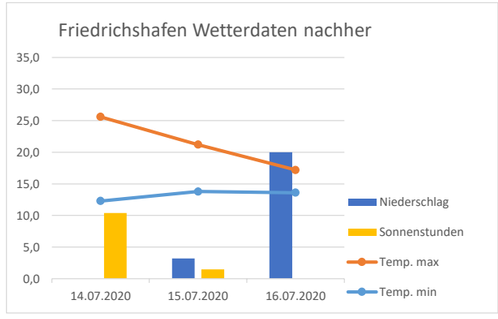
Verkehrsmengen im Rad- und Kfz-Verkehr

Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts einseitig

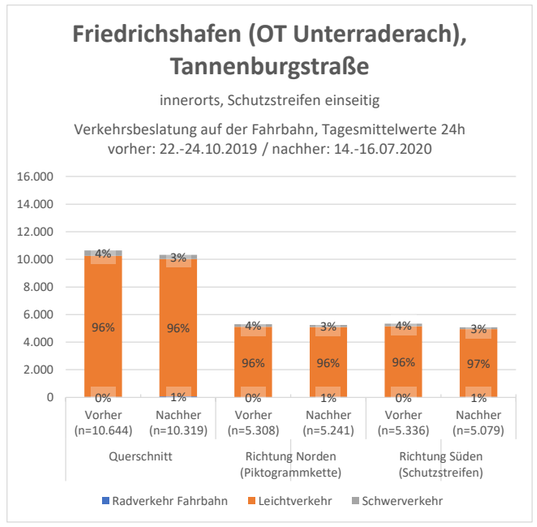


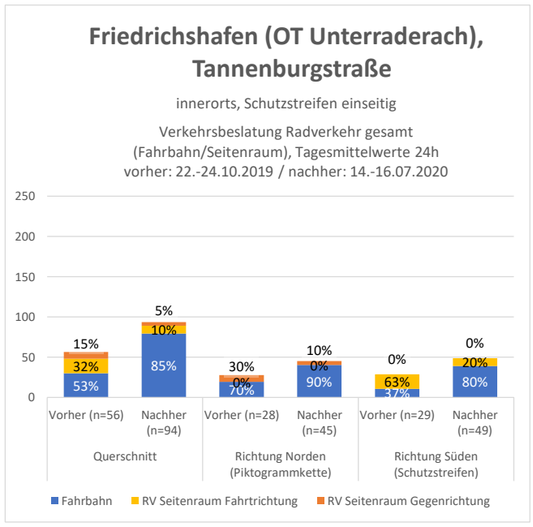




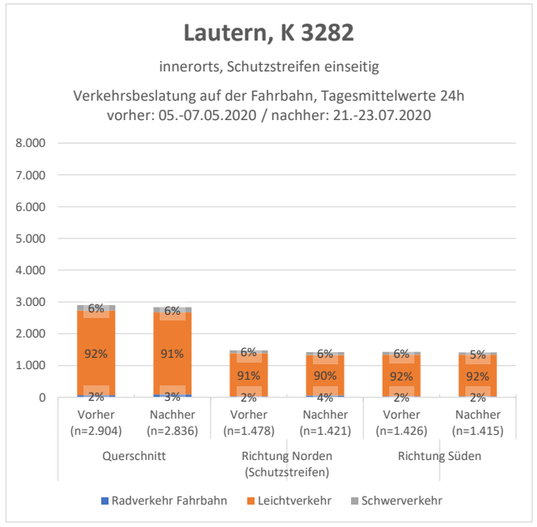


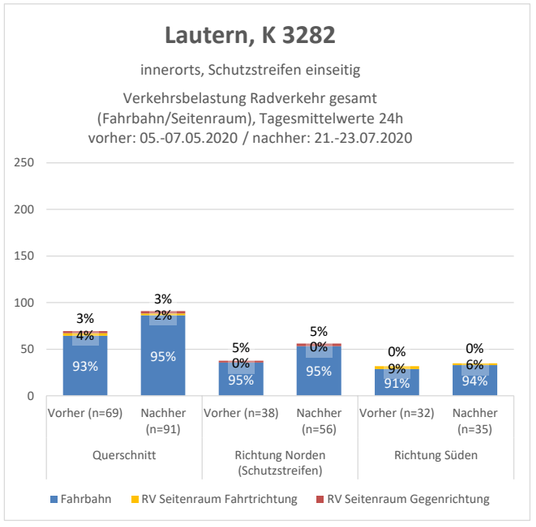
Station: Friedrichshafen am Bodensee

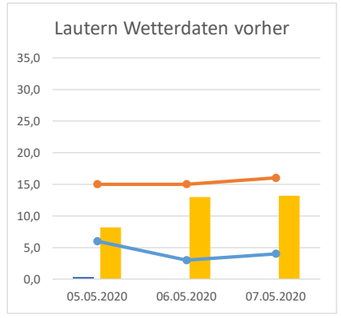


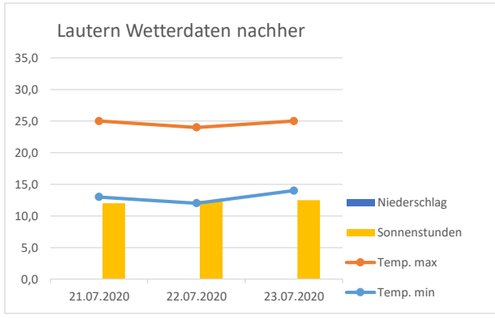


Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts einseitig

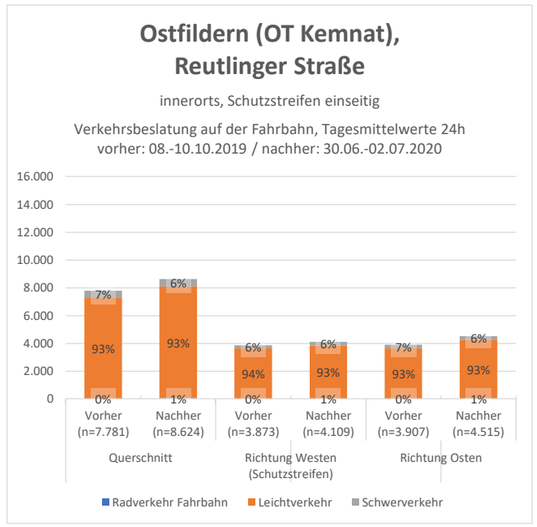


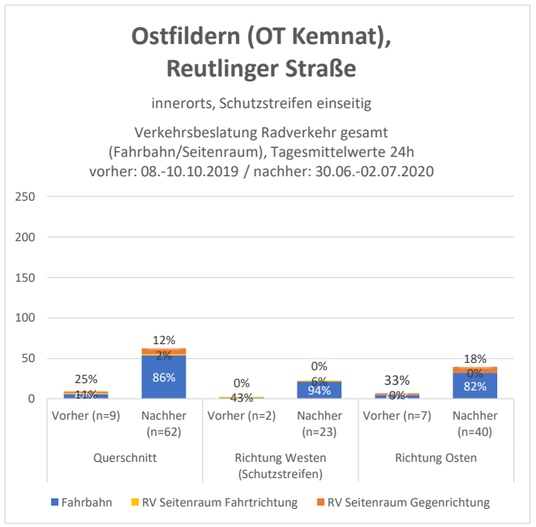


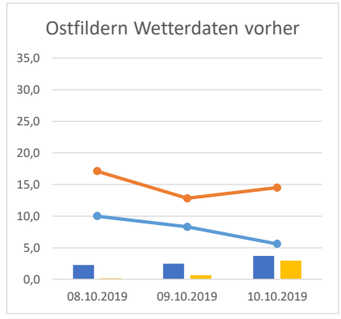


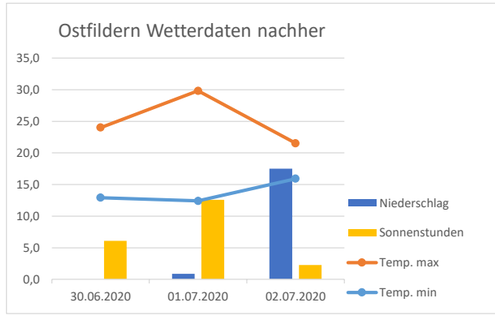


Station: Mögglingen
für Sonnenstunden: Ellwangen-Rindelbach



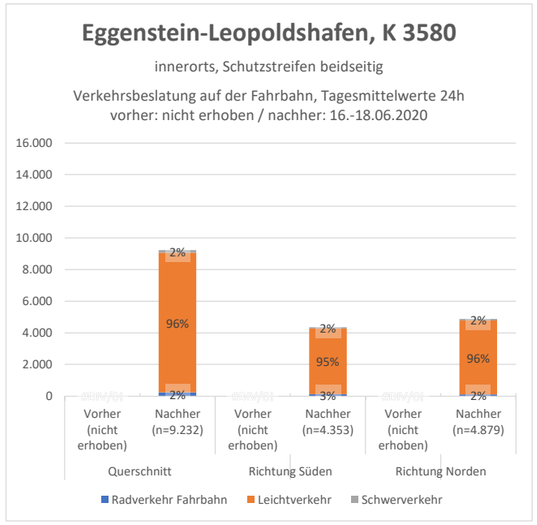


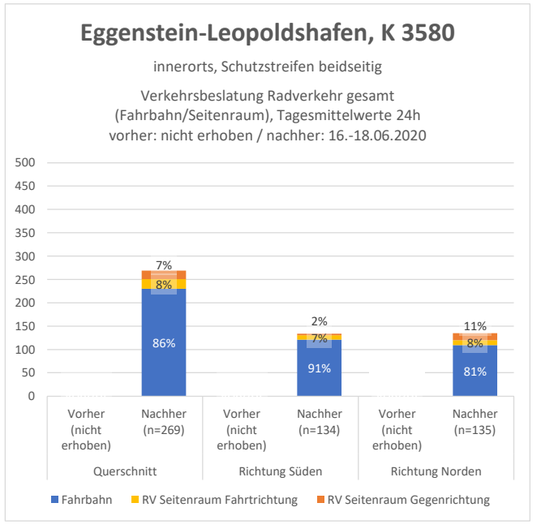


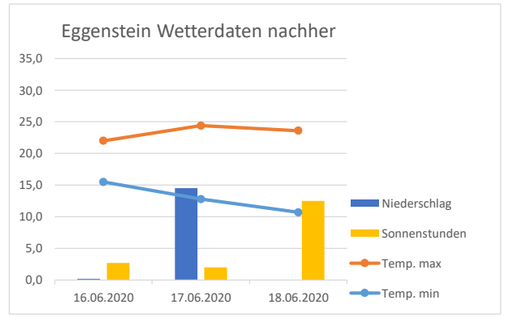


Station: Stuttgart Flughafen

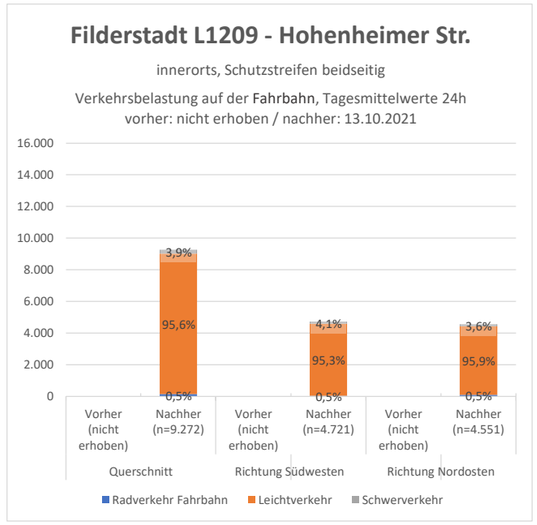
Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

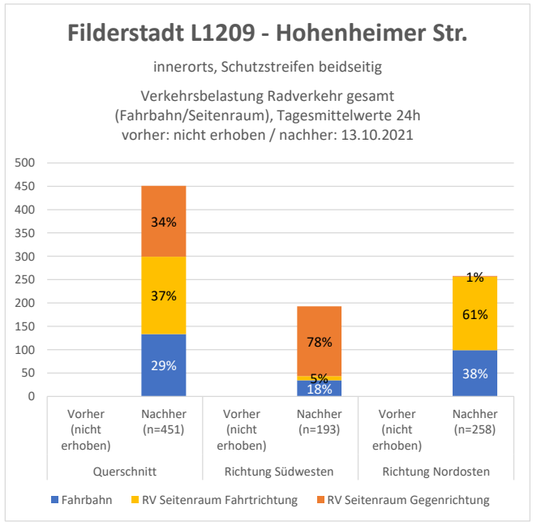


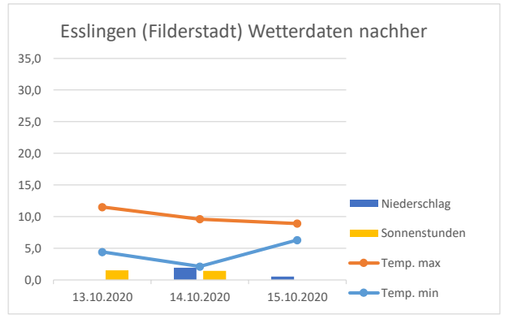




Station: Rheinstetten bei Karlsruhe

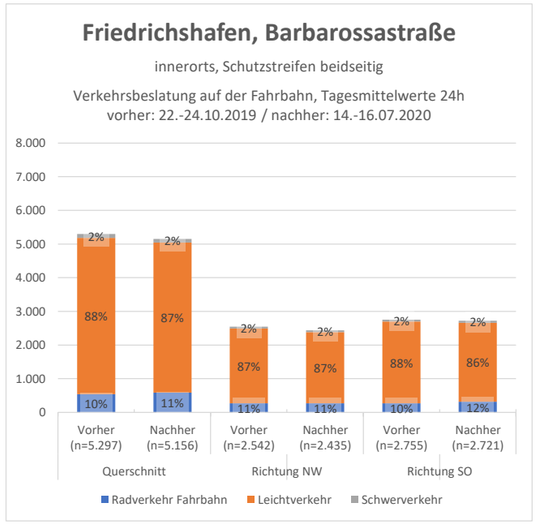


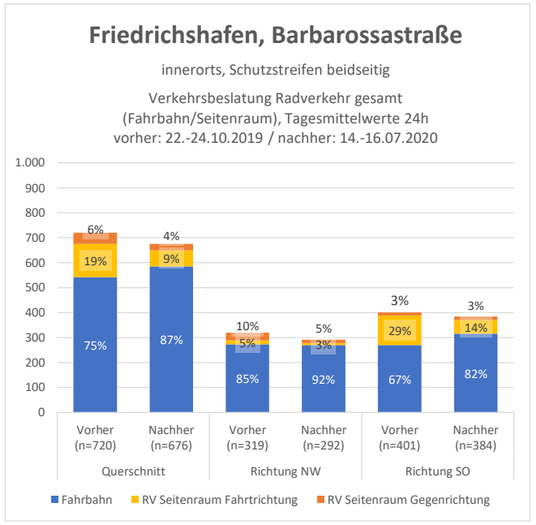


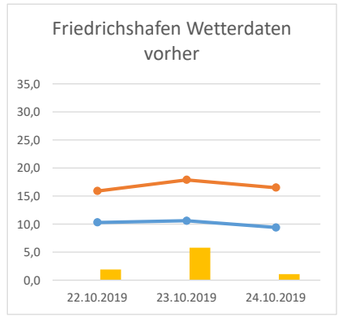


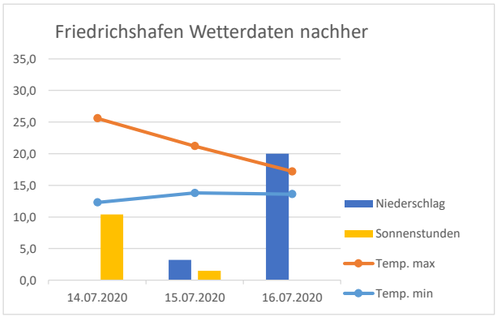
Station: Stuttgart-Schnarrenberg

Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

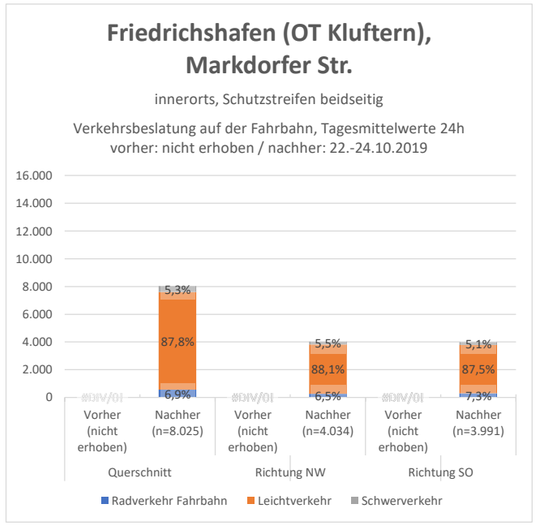


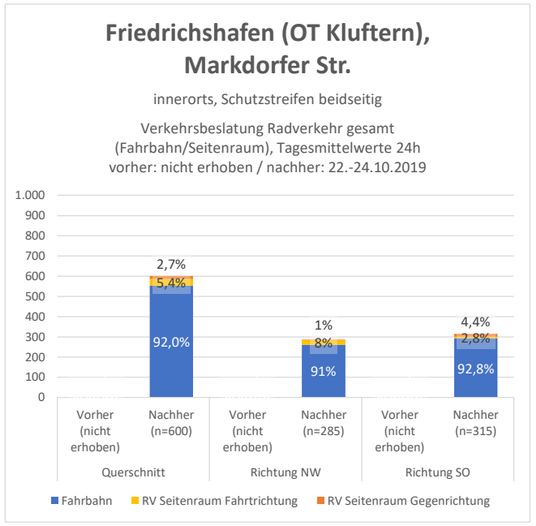


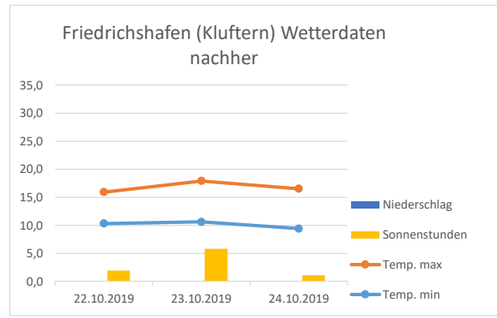




Station: Friedrichshafen am Bodensee

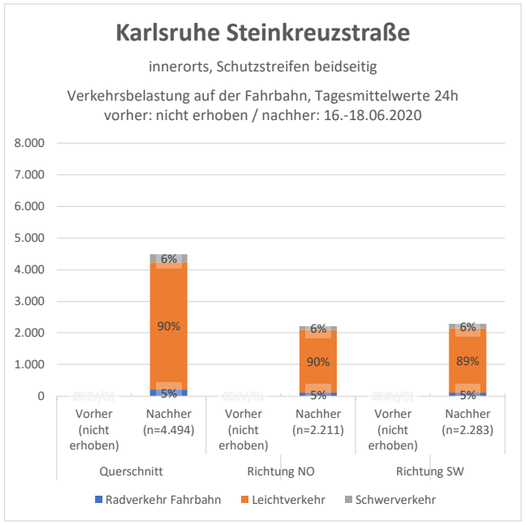


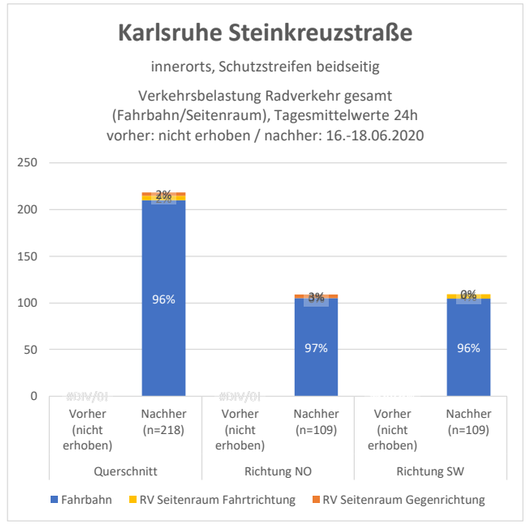




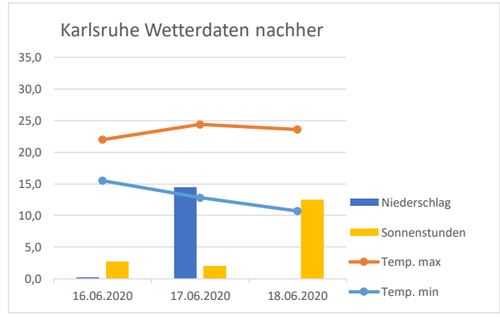
Station: Friedrichshafen am Bodensee

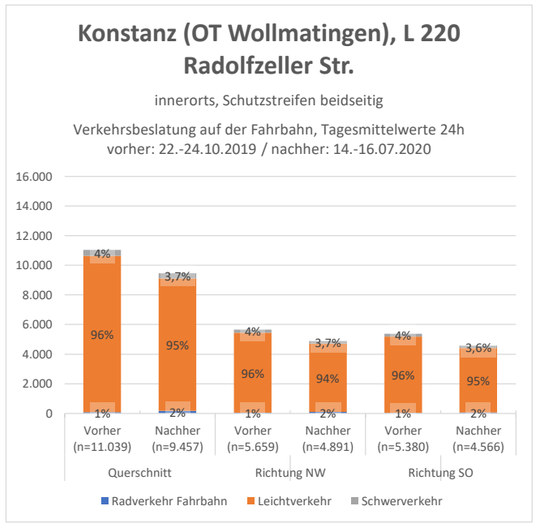
Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

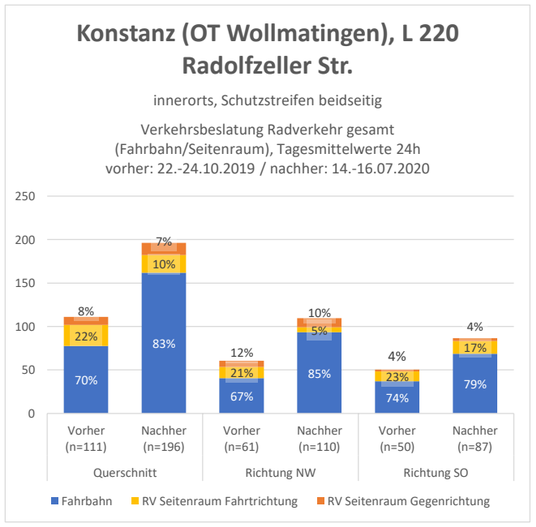


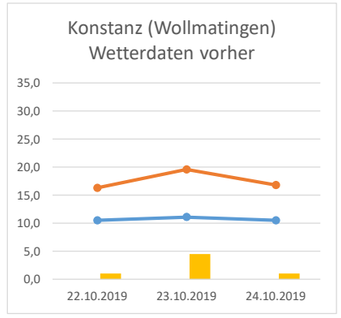


Station: Rheinstetten

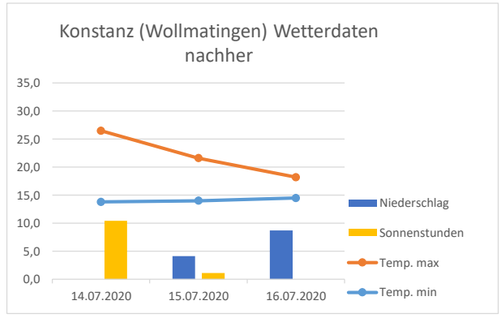




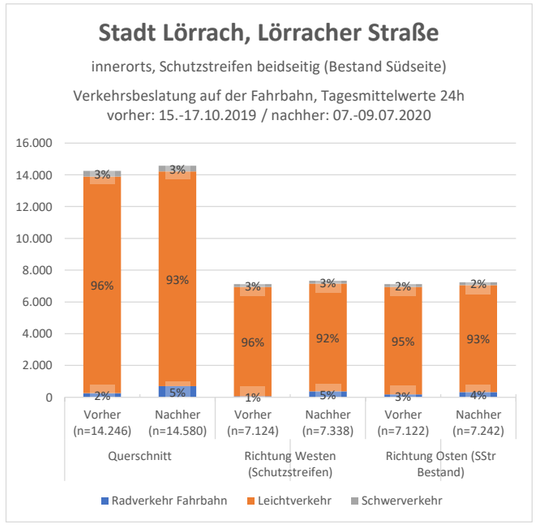


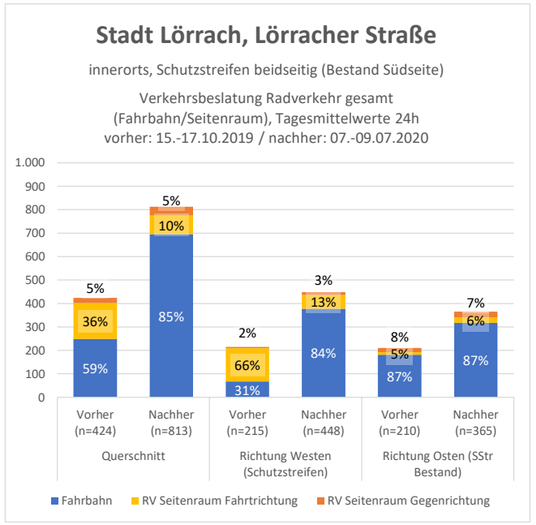


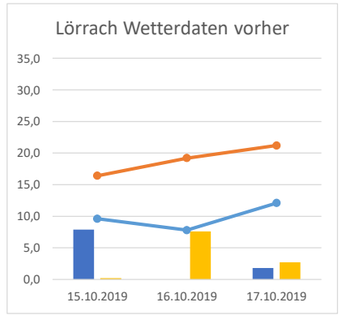
Station: Konstanz

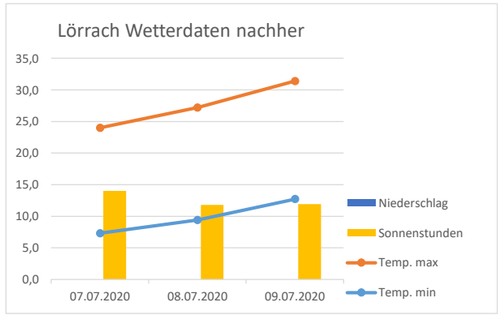


Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

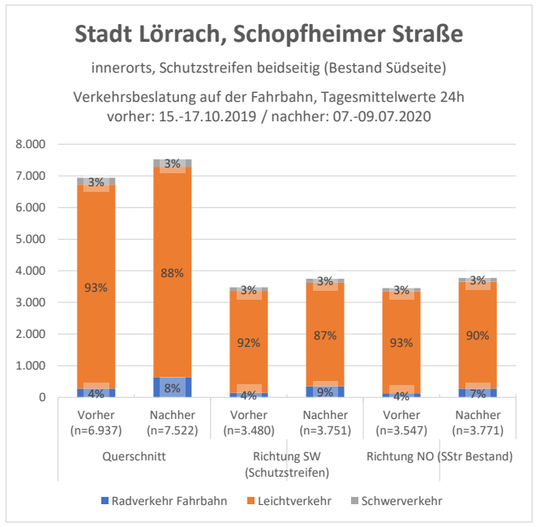


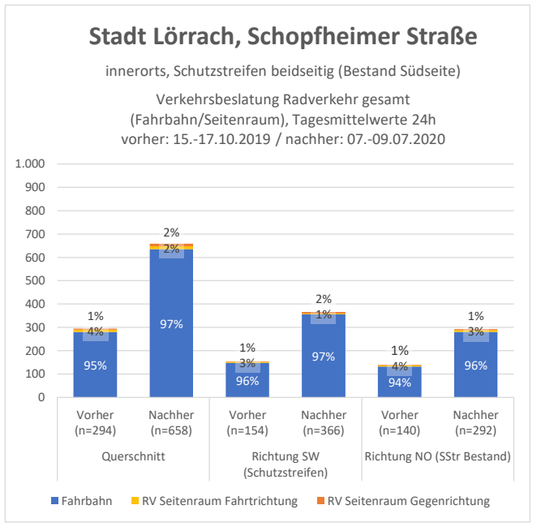




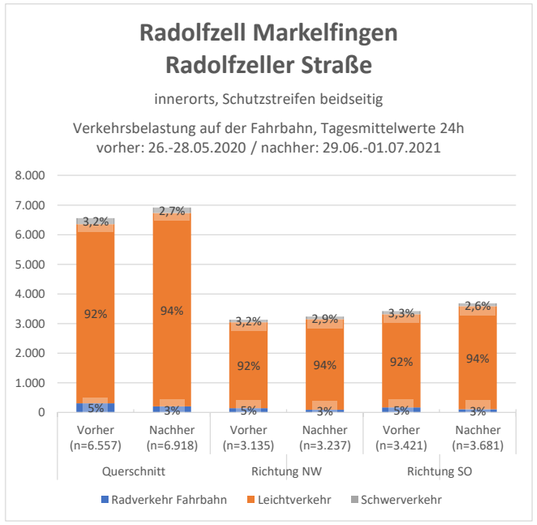


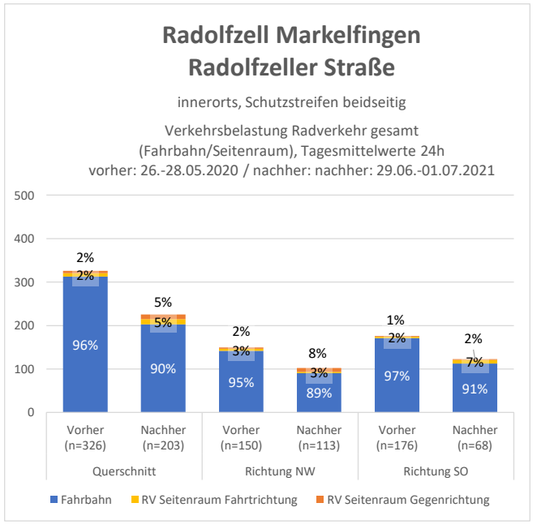
Station: Müllheim (Markgräflerland)
für Sonnenstunden: Freiburg/Breisgau

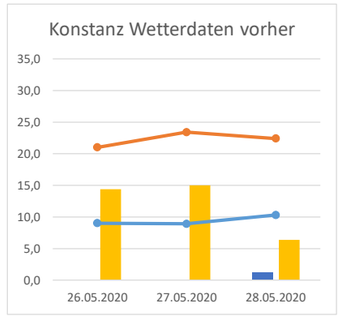


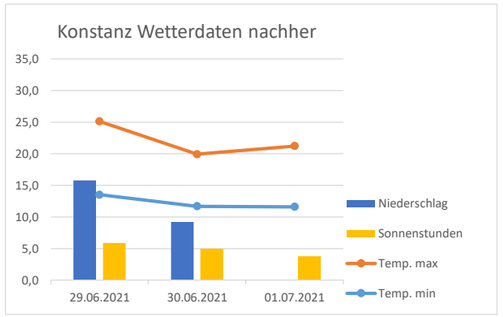


Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

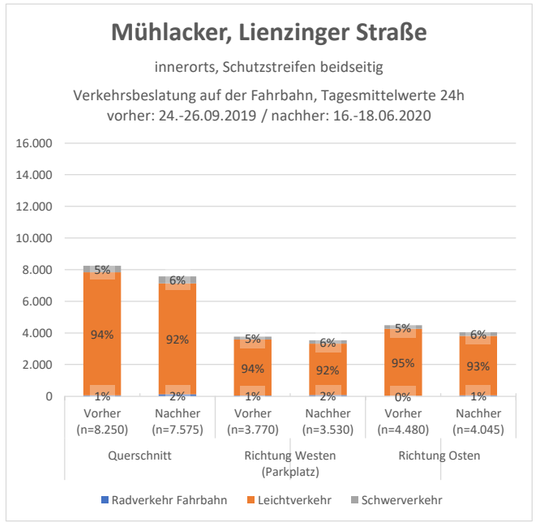


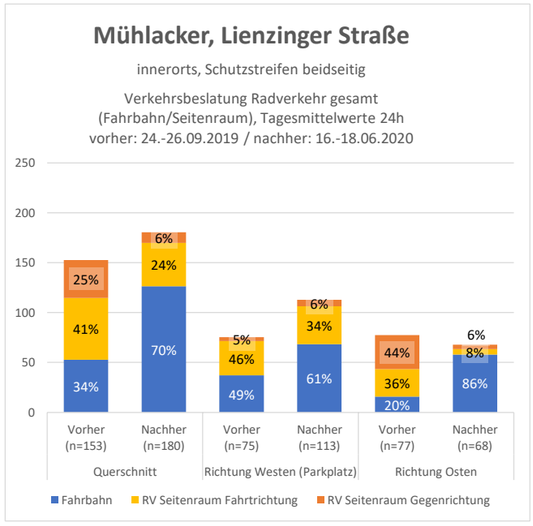


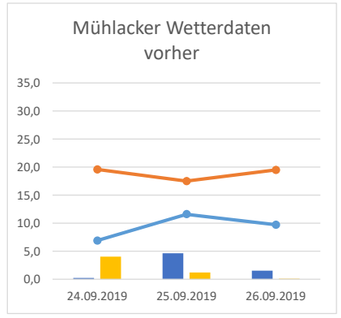


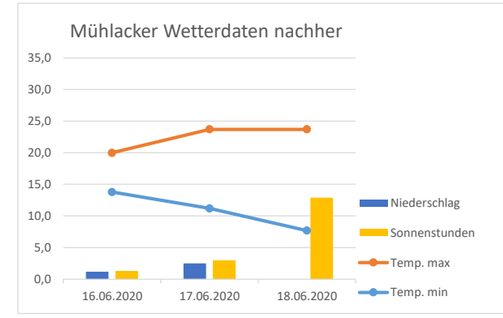


Station: Konstanz



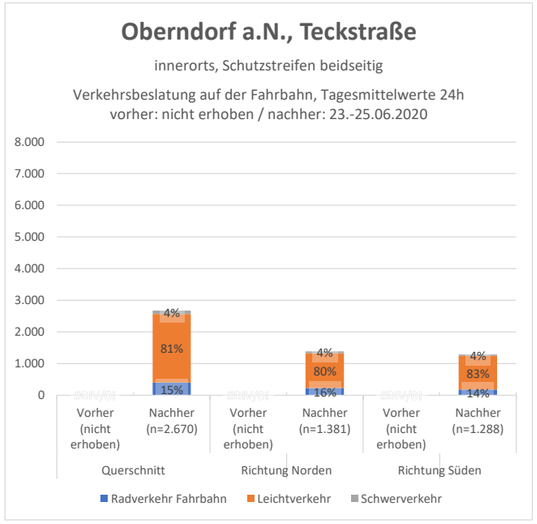


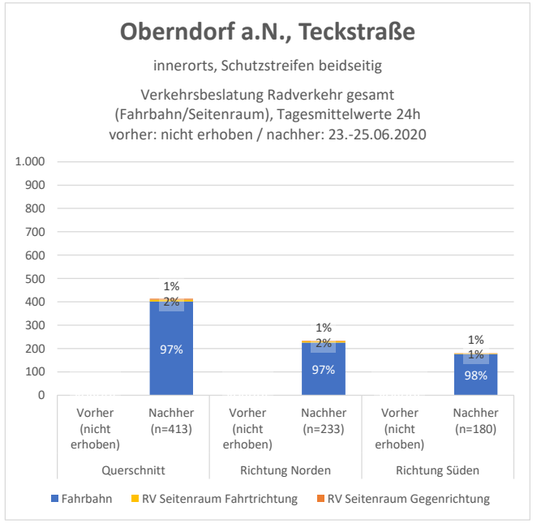


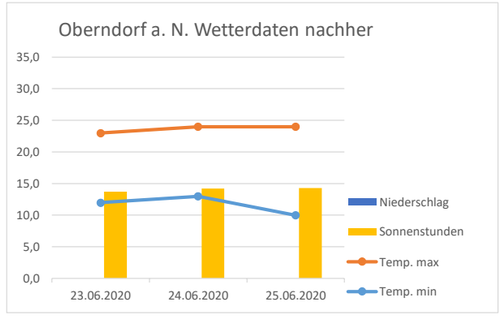


Station: Mühlacker

Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

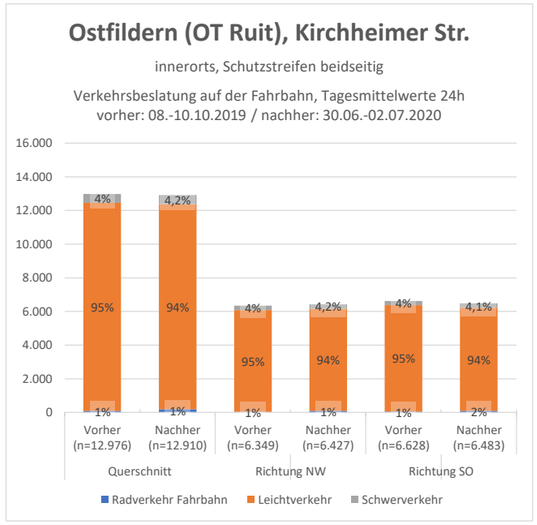


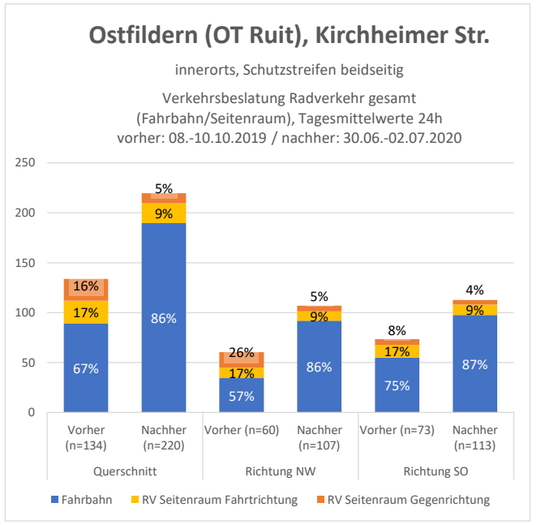


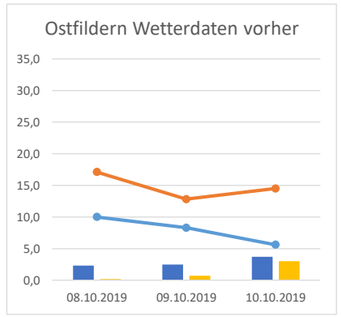


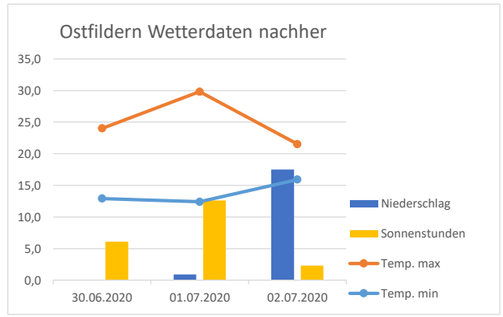
Station: Oberndorf a. N.
für Sonnenstunden: Rottweil/Oberndorf (Neckar)-Aistaig (N)

Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

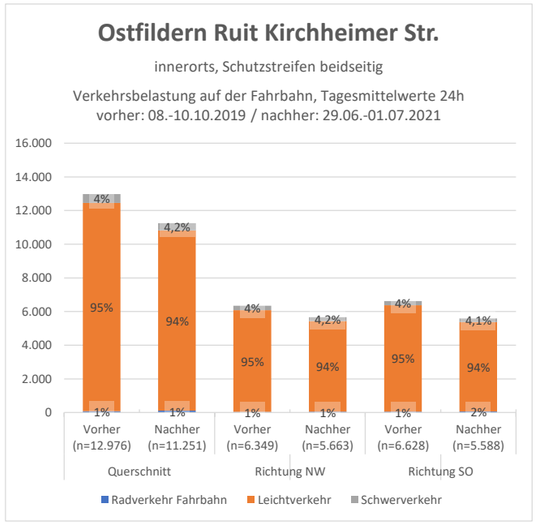


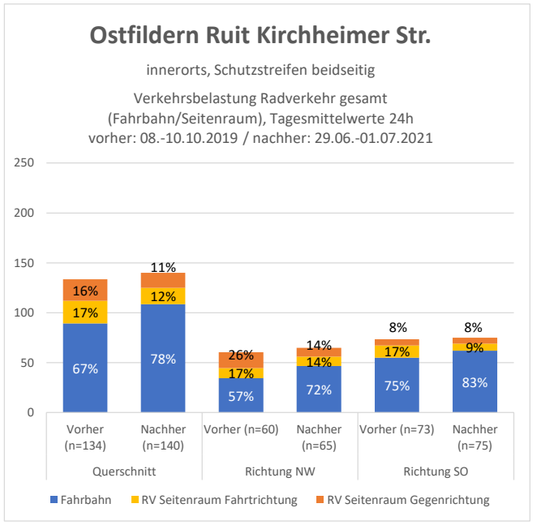


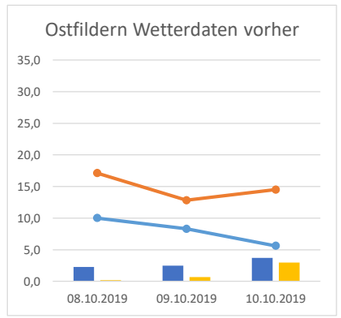


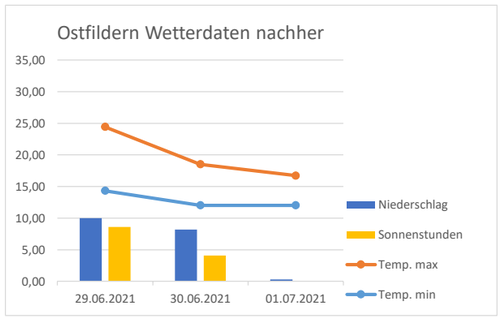


Station: Stuttgart Flughafen



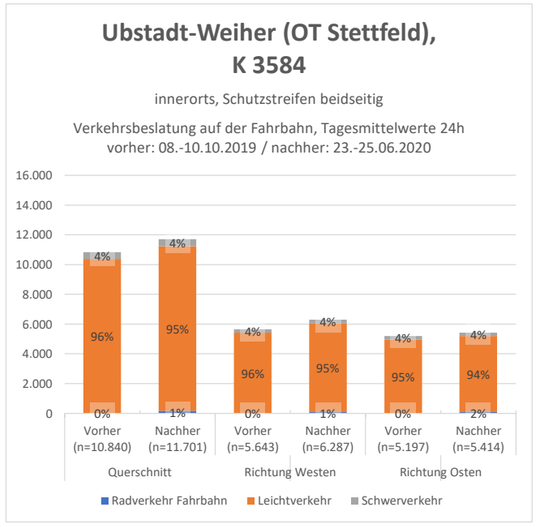


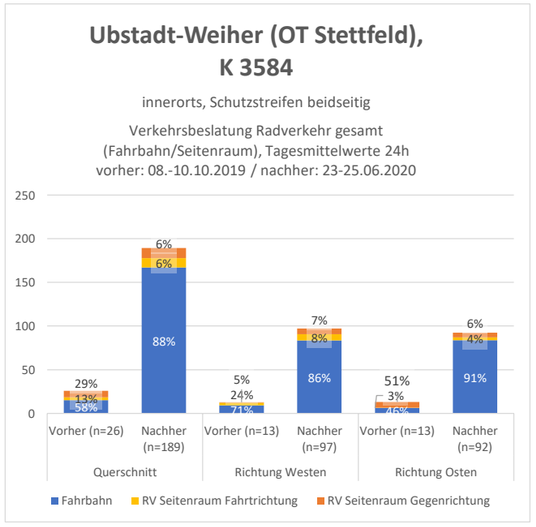


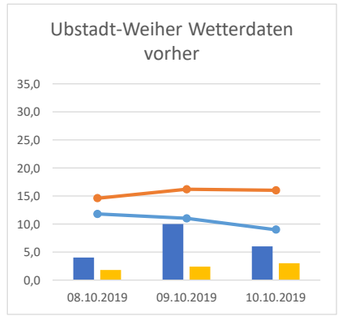


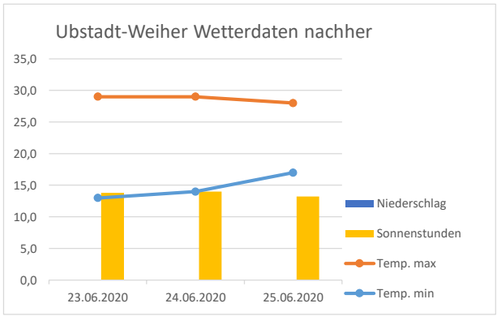
Station: Stuttgart Flughafen

Querschnittsbelastung und Wetterdaten innerorts beidseitig

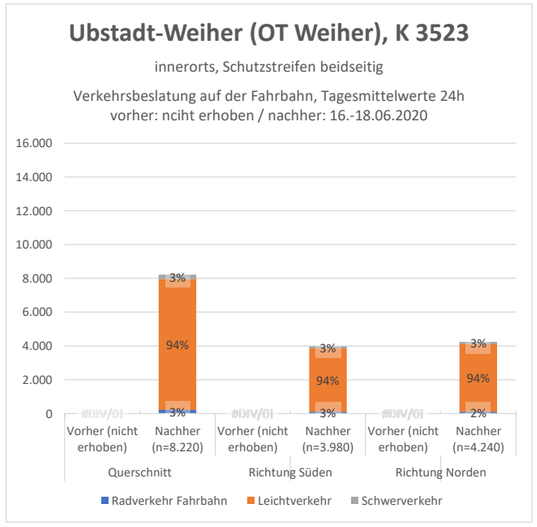


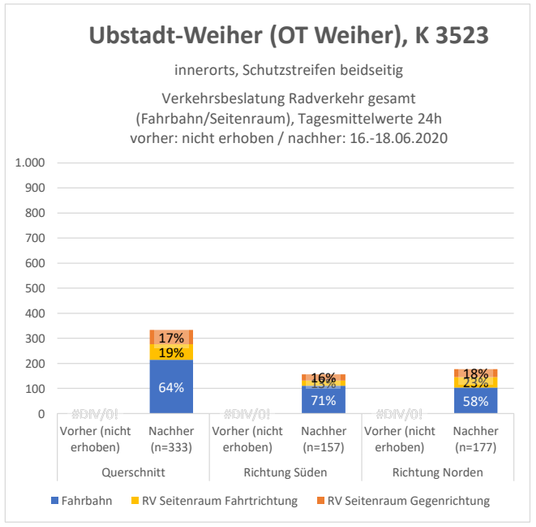


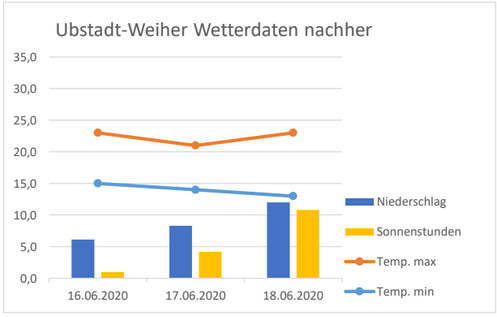




Station: Waghäusel-Kirrlach
für Sonnenstunden: Waibstadt







Station: Waghäusel-Kirrlach
für Sonnenstunden: Waibstadt

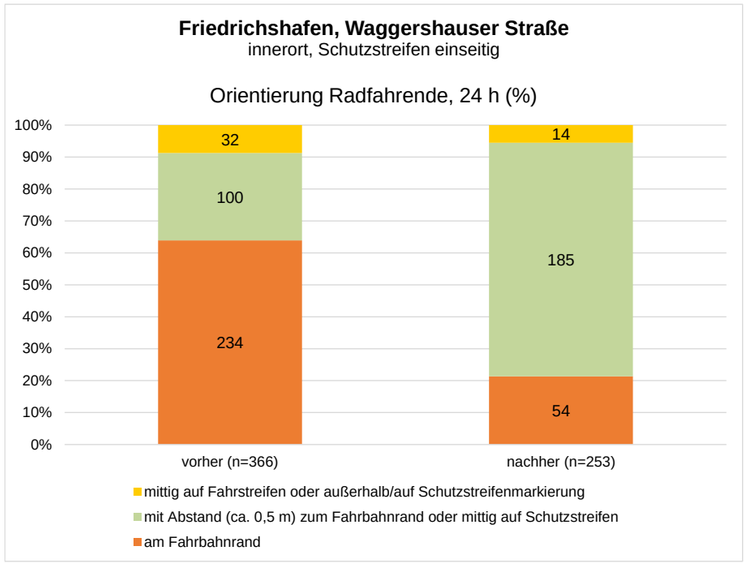
ANLAGE 3.1

Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

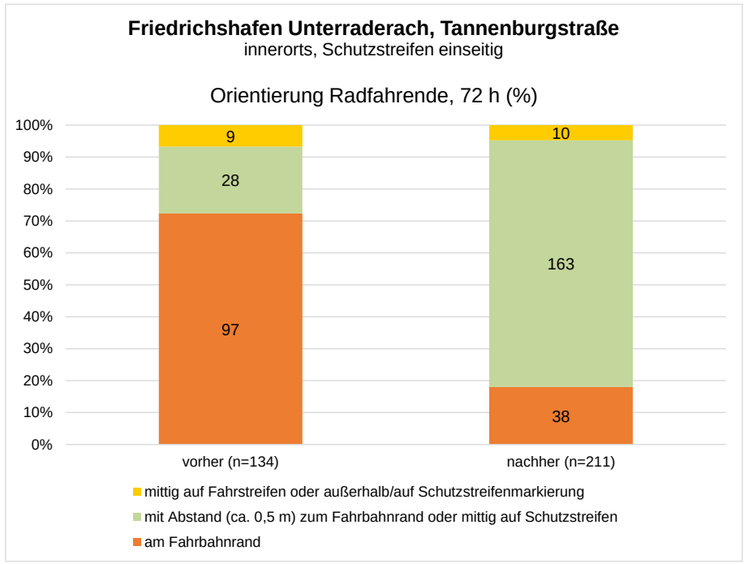
Fahrlinie und Orientierung des Radverkehrs

Fahrlinie und Orientierung des Radverkehrs einseitig

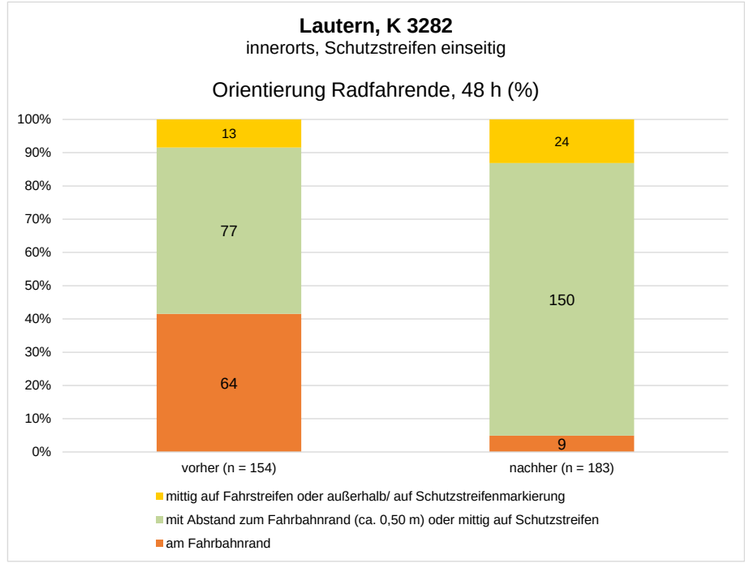
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,00 m | Restfahrbahn: 4,50 m



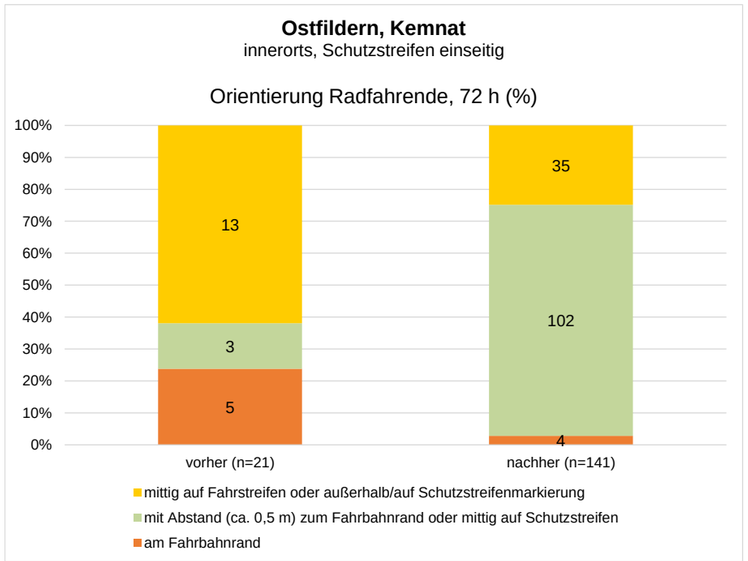
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,50 m | Restfahrbahn 5,00 m



DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 5,65 m | Restfahrbahn 4,25 m

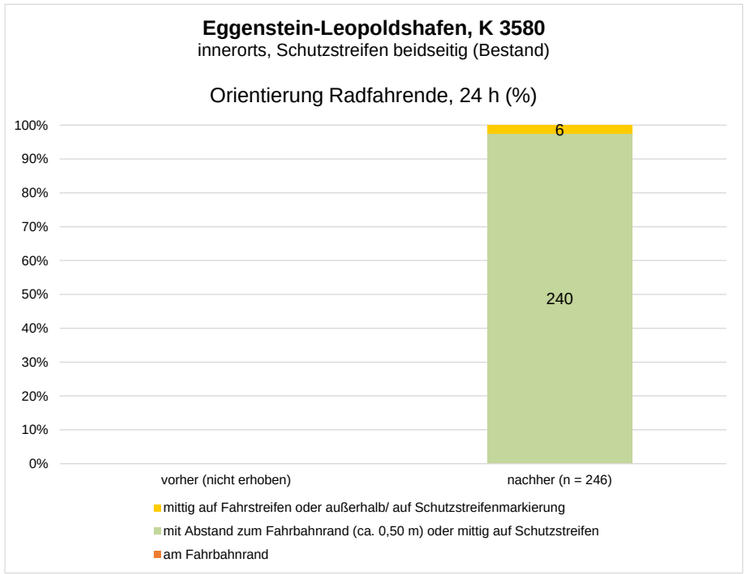


DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,50 m | Restfahrbahn: 5,80 m

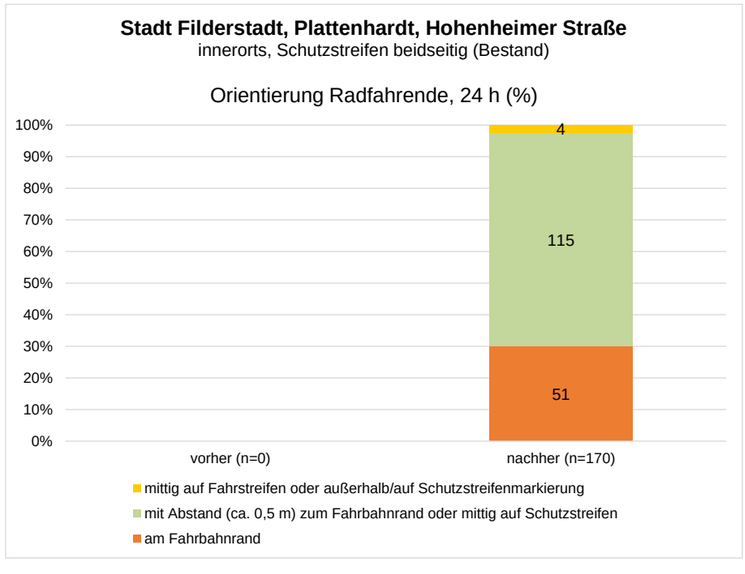


Fahrlinie und Orientierung des Radverkehrs beidseitig

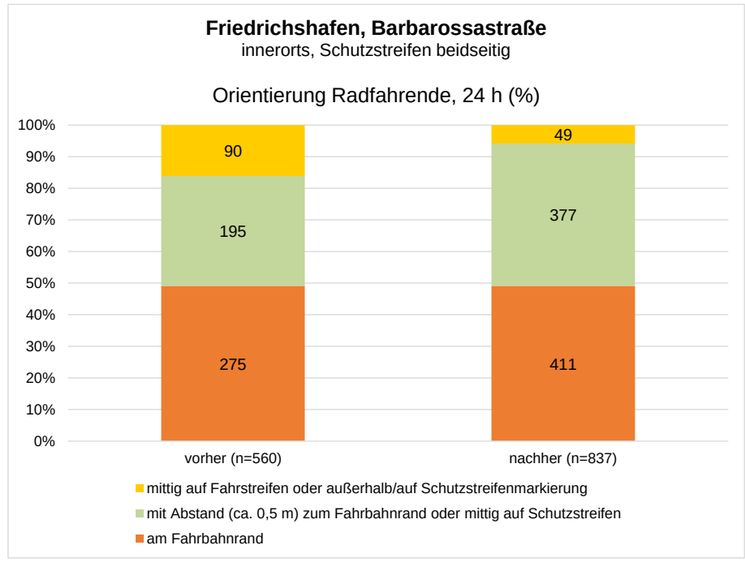
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,10 m



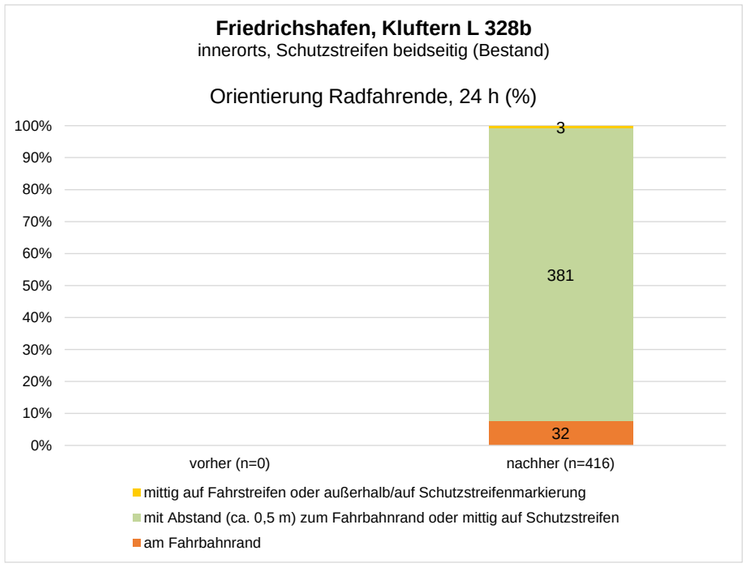
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,20 m



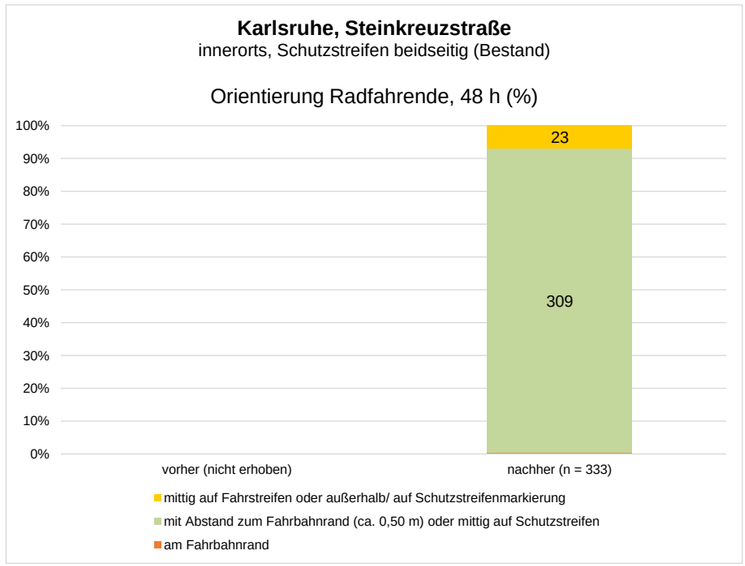
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn: 4,10 m



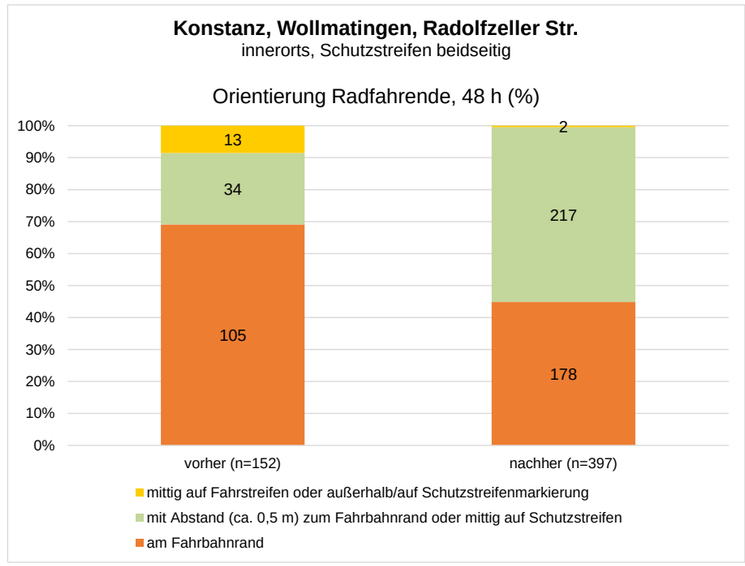
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 4.280 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,20 m

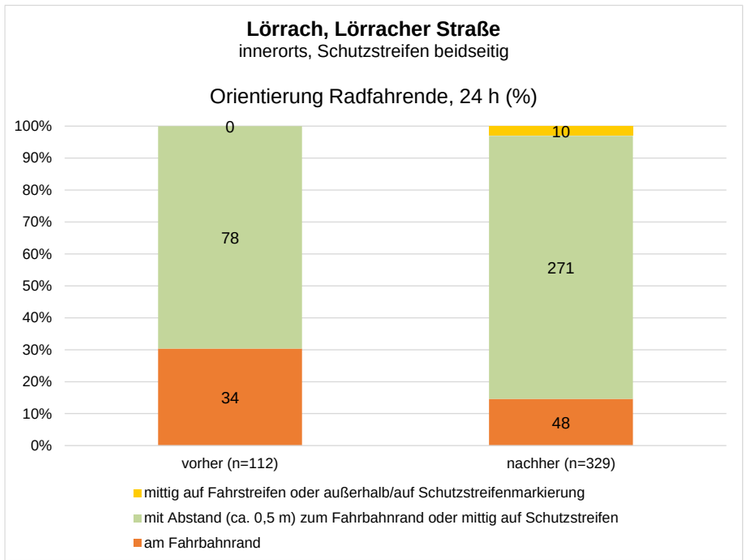


DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn: 4,10 m

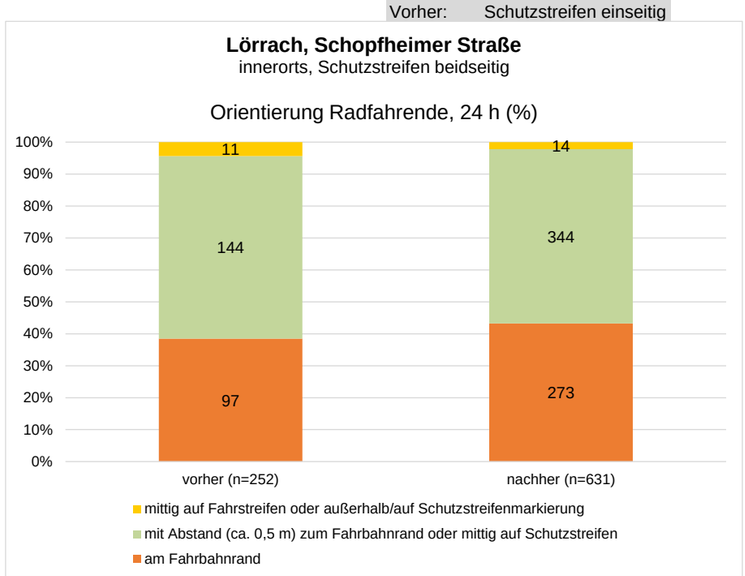


Fahrlinie und Orientierung des Radverkehrs beidseitig

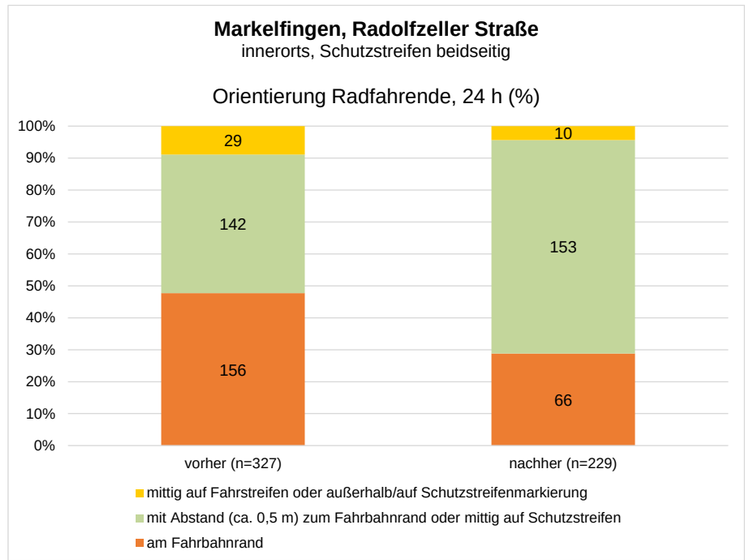
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,80 m | Kernfahrbahn 4,30 m



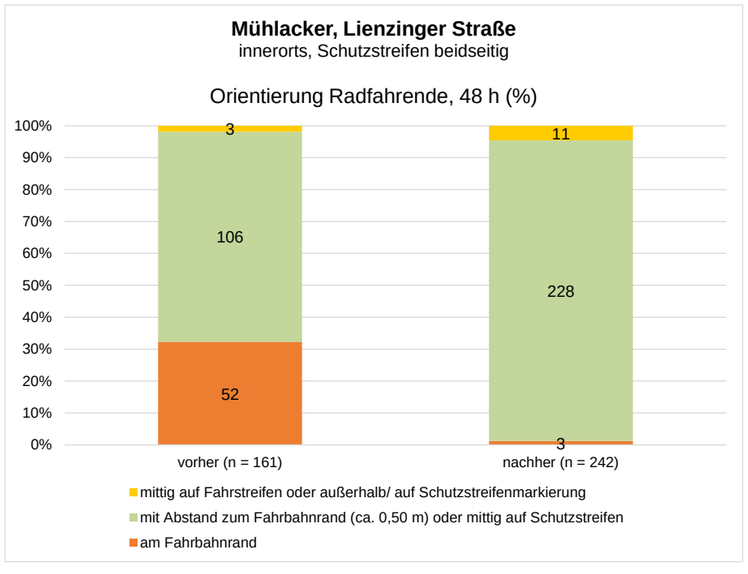
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,20 m | Vorher: Schutzstreifen einseitig



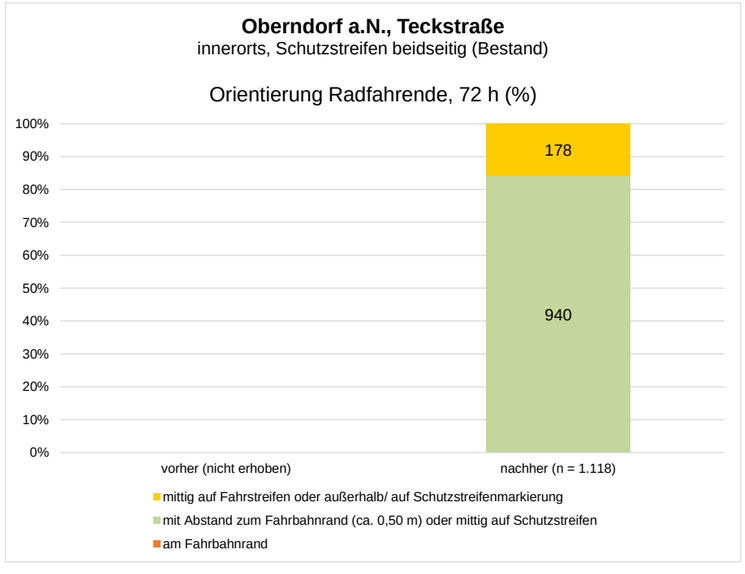
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



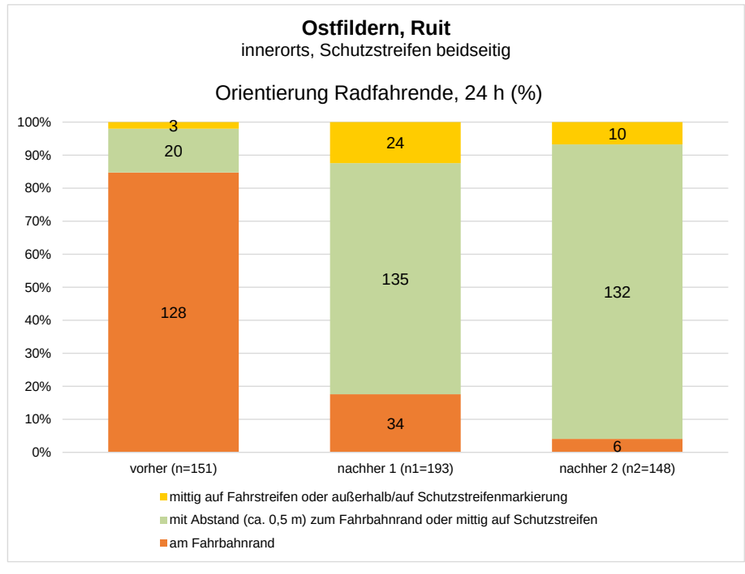
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,10 m | Kernfahrbahn 4,30 m



DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,60 m | Kernfahrbahn 4,10 m



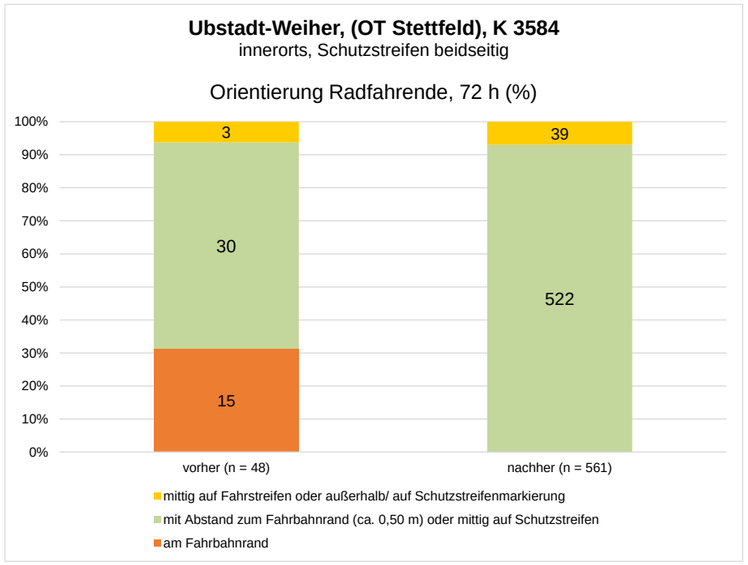
DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

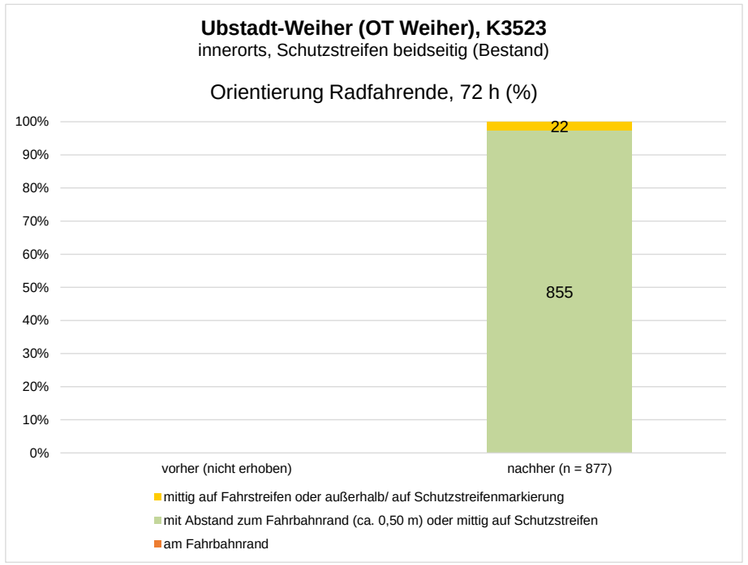


Fahrlinie und Orientierung des Radverkehrs beidseitig

DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m

DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m





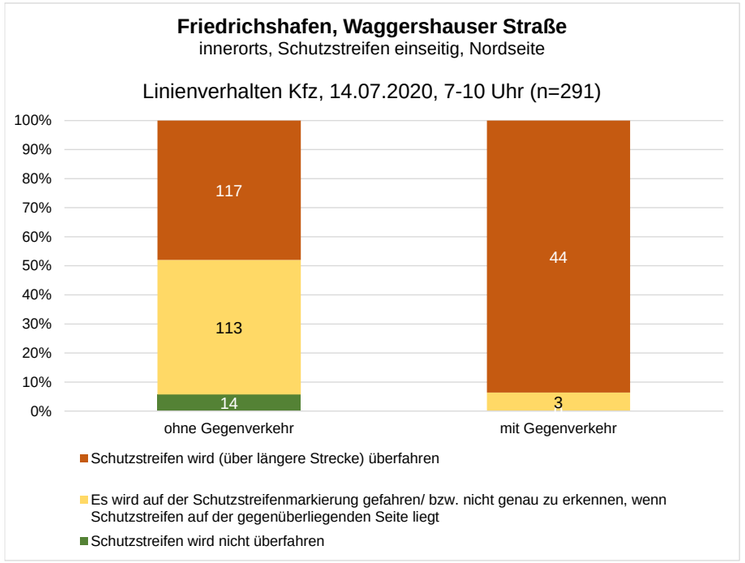
ANLAGE 3.2

Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

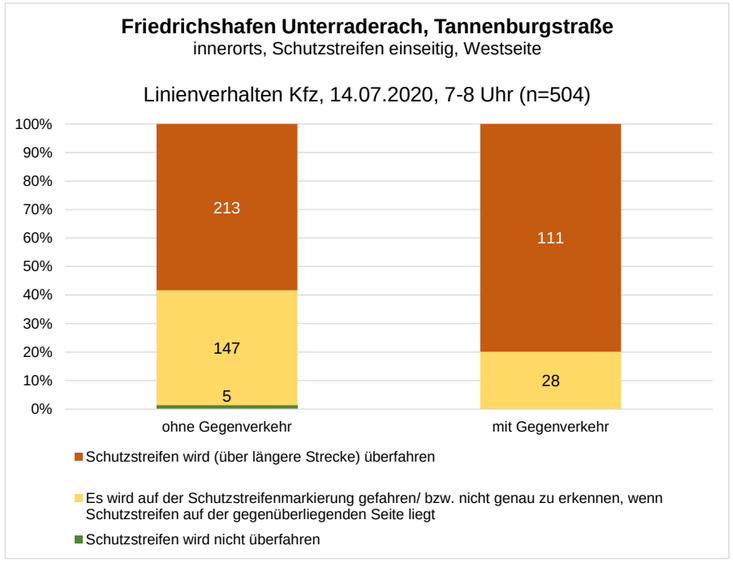
Linienfahrverhalten im Kfz-Verkehr

Linienfahrverhalten im Kfz-Verkehr einseitig

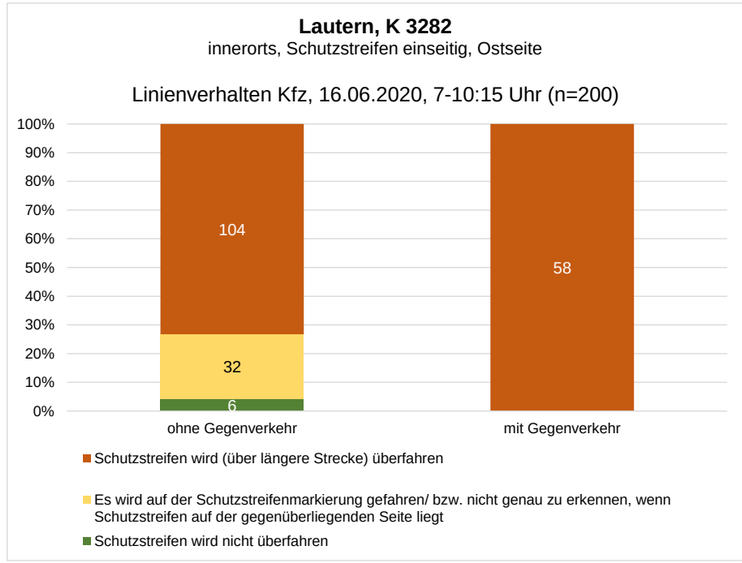
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,00 m | Restfahrbahn: 4,50 m



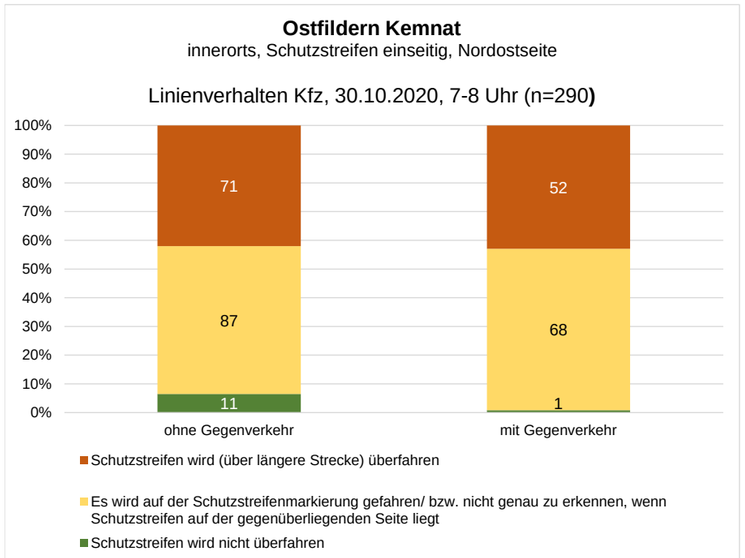
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,50 m | Restfahrbahn 5,00 m



DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 5,65 m | Restfahrbahn 4,25 m

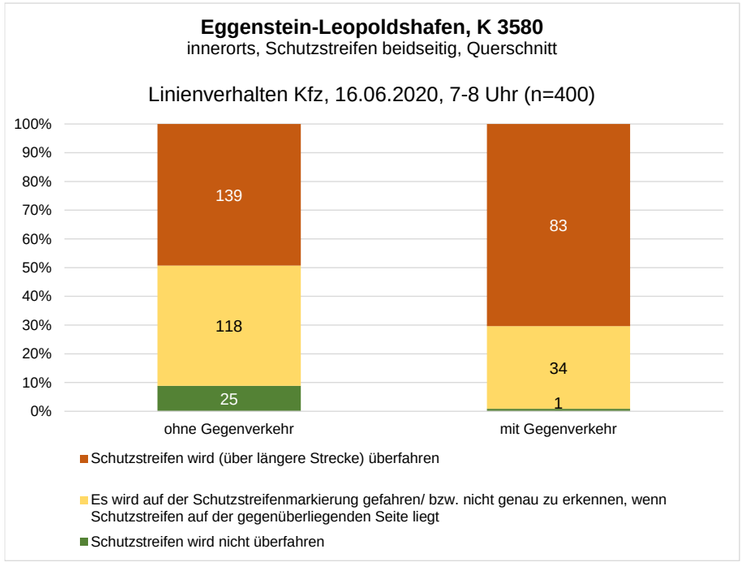


DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,50 m | Restfahrbahn: 5,80 m

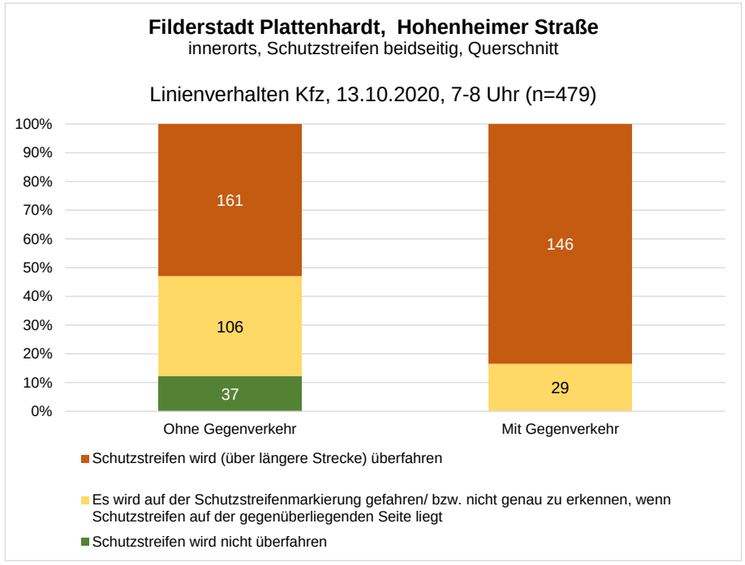


Linienfahrverhalten im Kfz-Verkehr beidseitig

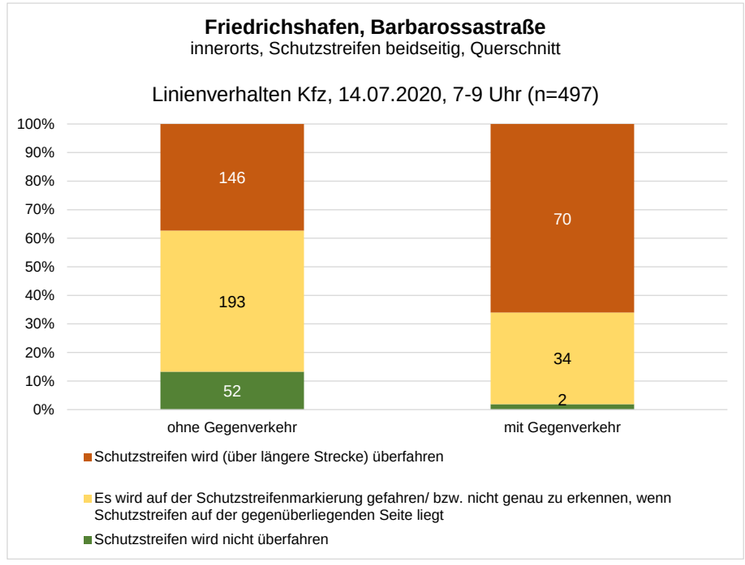
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,10 m



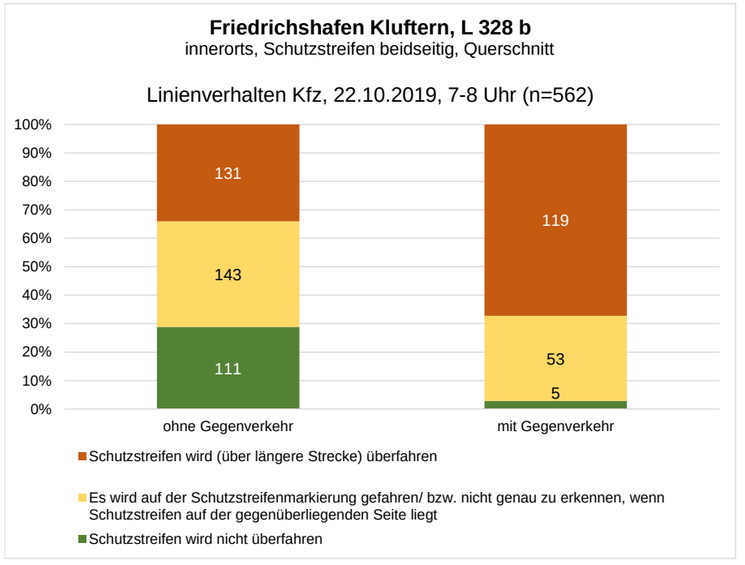
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



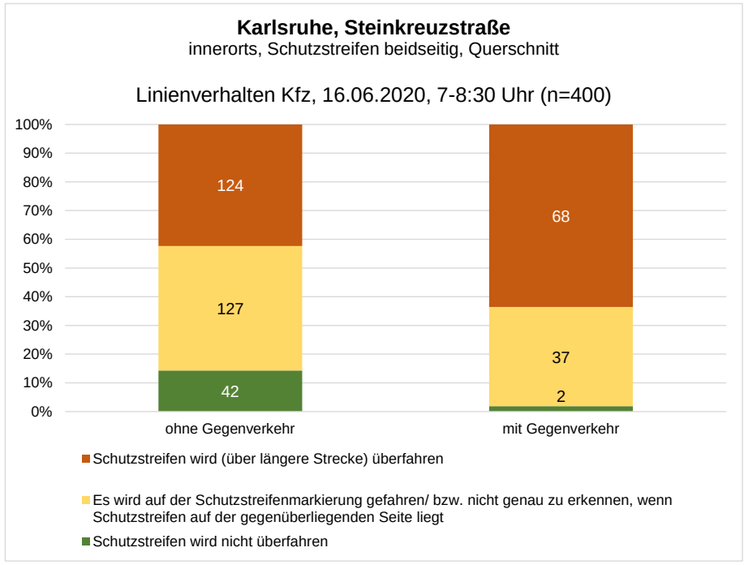
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



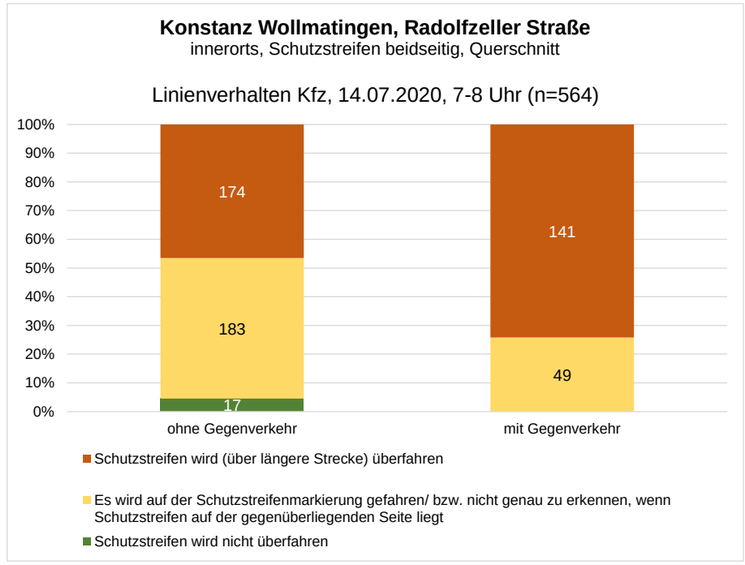
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 428 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



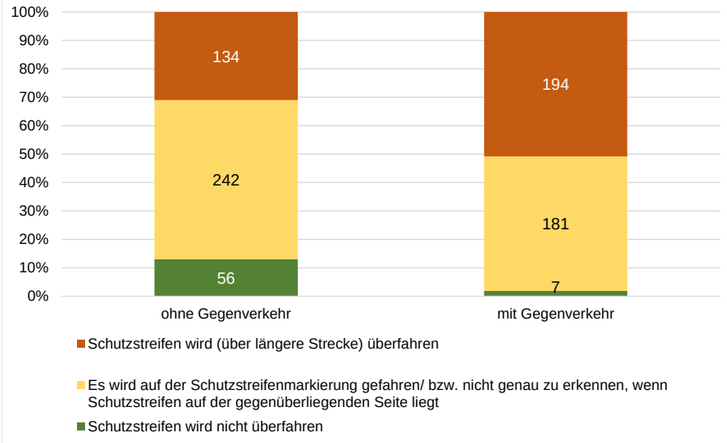
DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



Linienfahrverhalten im Kfz-Verkehr beidseitig

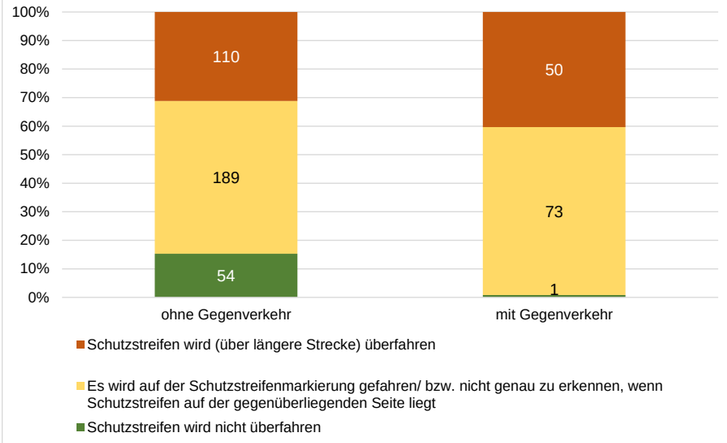
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,80 m
Kernfahrbahn 4,30 m

Stadt Lörrach, Lörracher Straße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



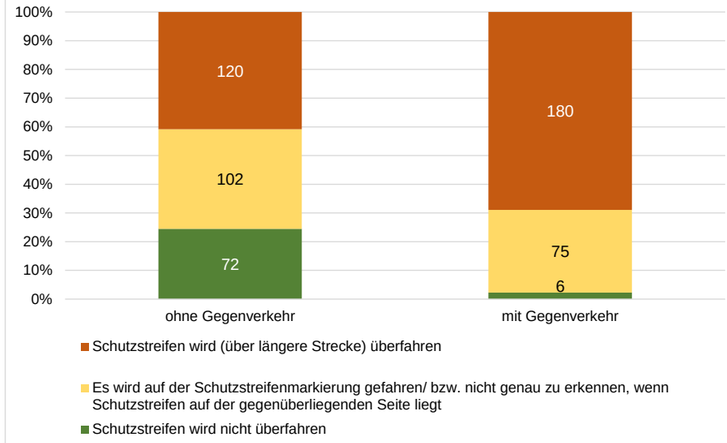
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn: 4,20 m
Vorher: Schutzstreifen einseitig

Stadt Lörrach, Schopfheimer Straße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



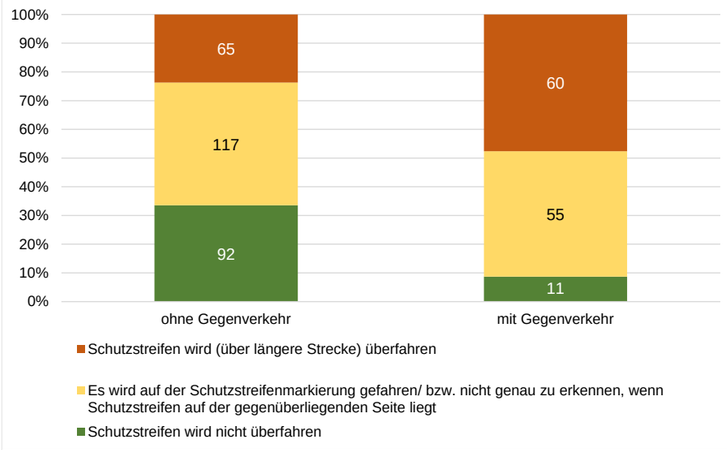
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,20 m

Markelfingen, Radolfzeller Straße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



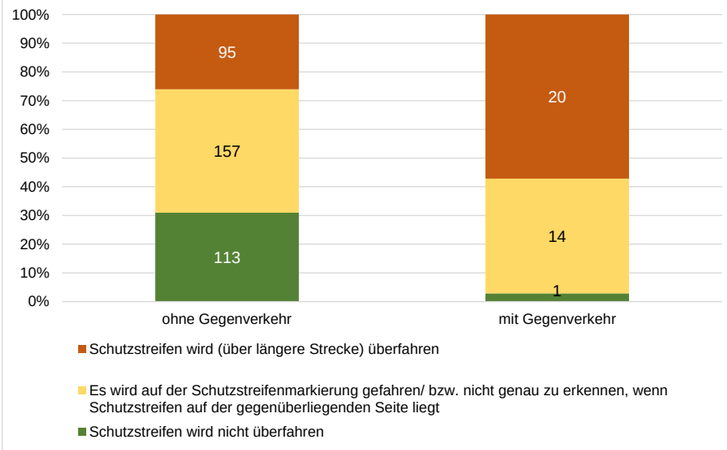
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,10 m
Kernfahrbahn 4,30 m

Mühlacker, Lienzinger Straße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



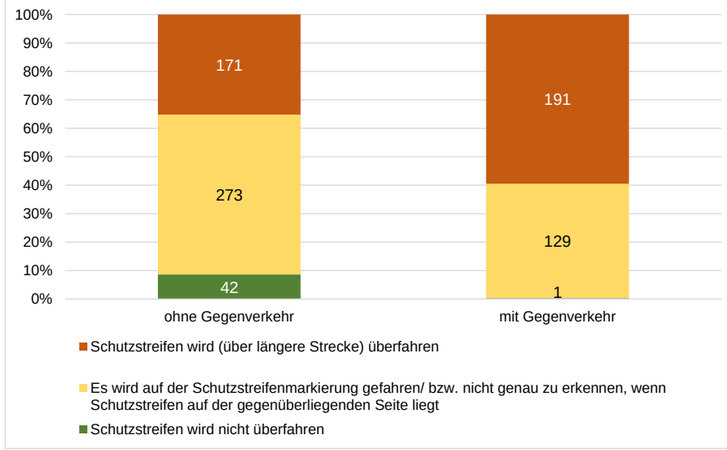
DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,60 m
Kernfahrbahn 4,10 m

Oberndorf a.N., Teckstraße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,00 m
Kernfahrbahn 4,20 m

Ostfildern Ruit, Kirchheimer Straße
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt

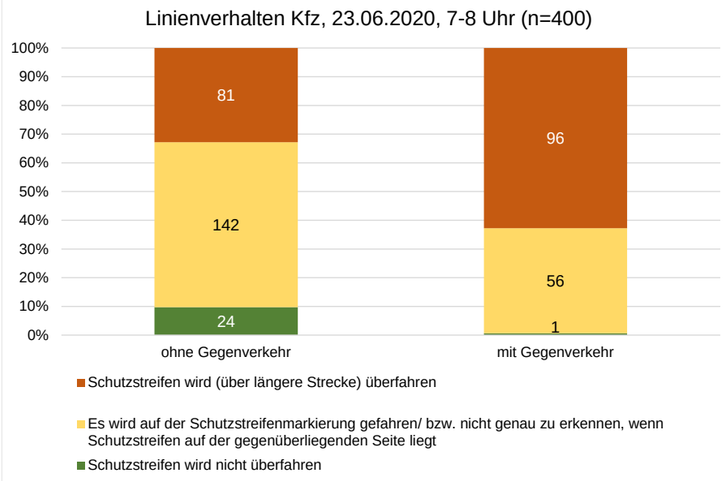


Linienfahrverhalten im Kfz-Verkehr beidseitig

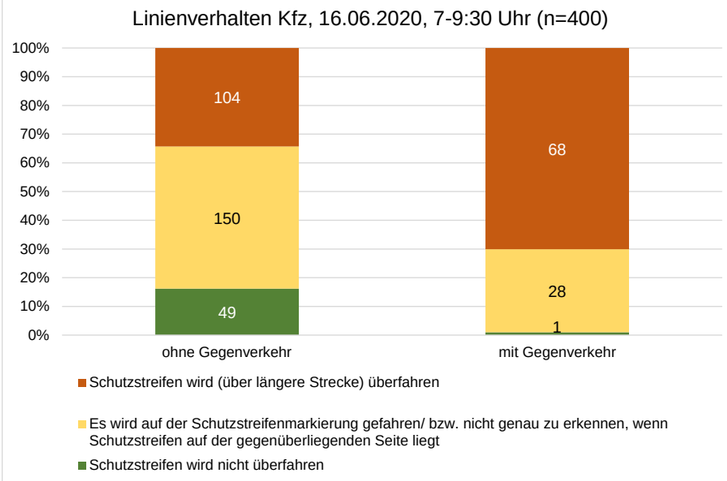
DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m

DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m

Ubstadt-Weiher, OT Stettfeld, K 3584
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



Ubstadt-Weiher, OT Weiher, K 3523
innerorts, Schutzstreifen beidseitig, Querschnitt



ANLAGE 3.3

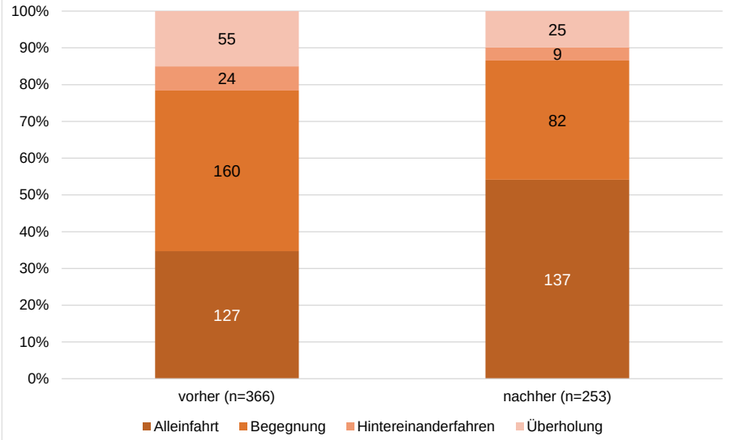
Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

Untersuchungsfälle

Untersuchungsfälle auf der Fahrbahn einseitig

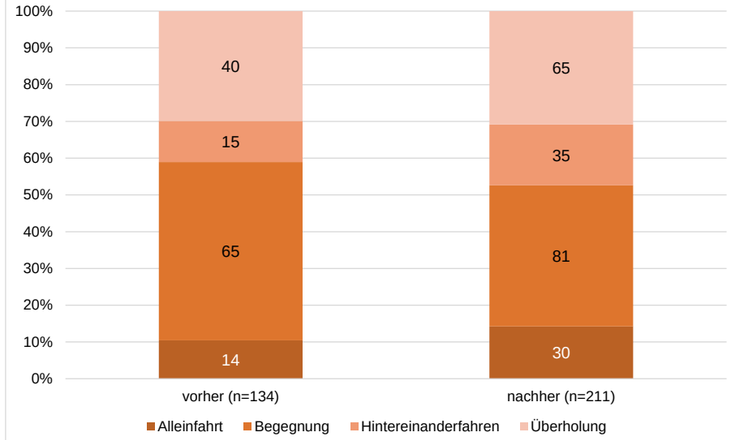
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,00 m
Restfahrbahn: 4,50 m

Friedrichshafen, Waggershauser Straße
innerorts, Schutzstreifen einseitig



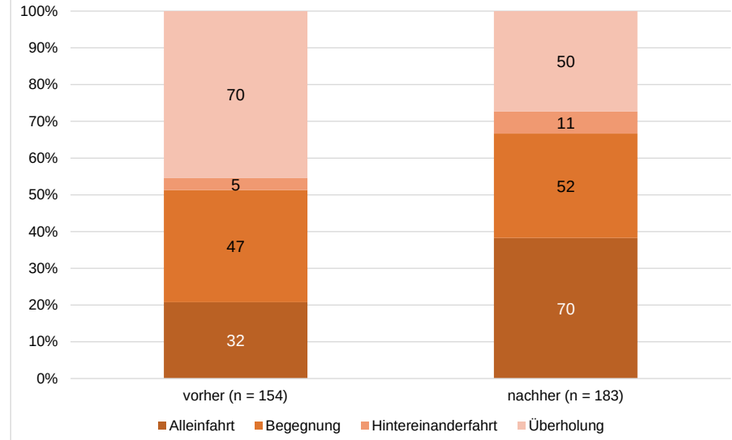
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Restfahrbahn 5,00 m

Friedrichshafen Unterraderach, Tannenburgstraße
innerorts, Schutzstreifen einseitig



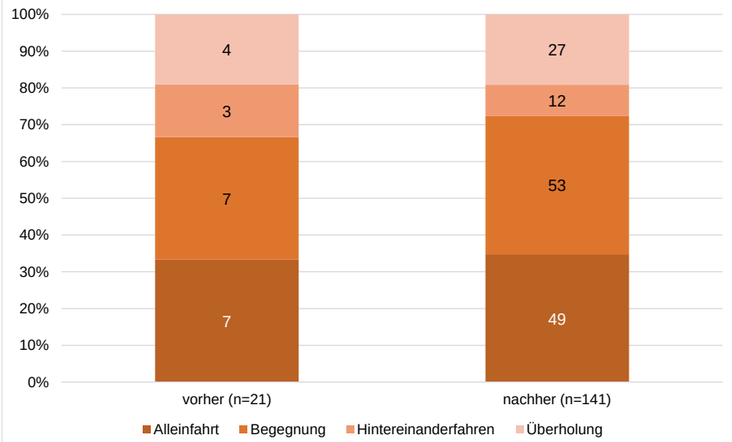
DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 5,65 m
Restfahrbahn 4,25 m

Lautern, K 3282
innerorts, Schutzstreifen einseitig



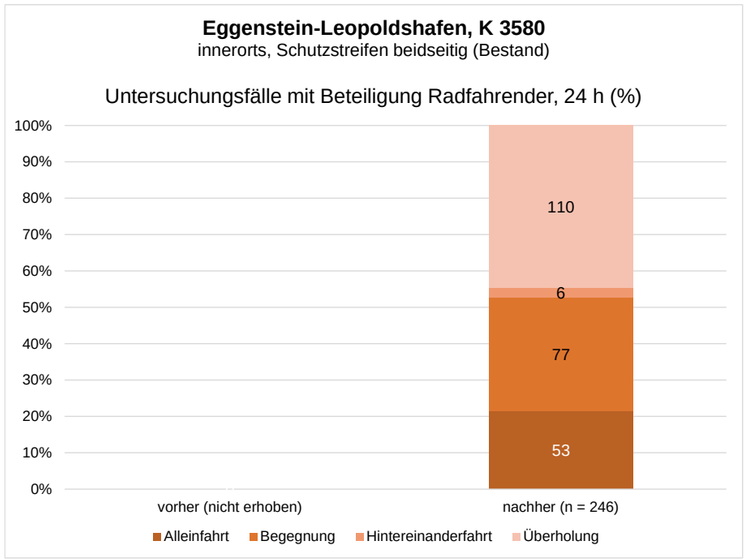
DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,50 m
Restfahrbahn: 5,80 m

Ostfildern, Kemnat
innerorts, Schutzstreifen einseitig

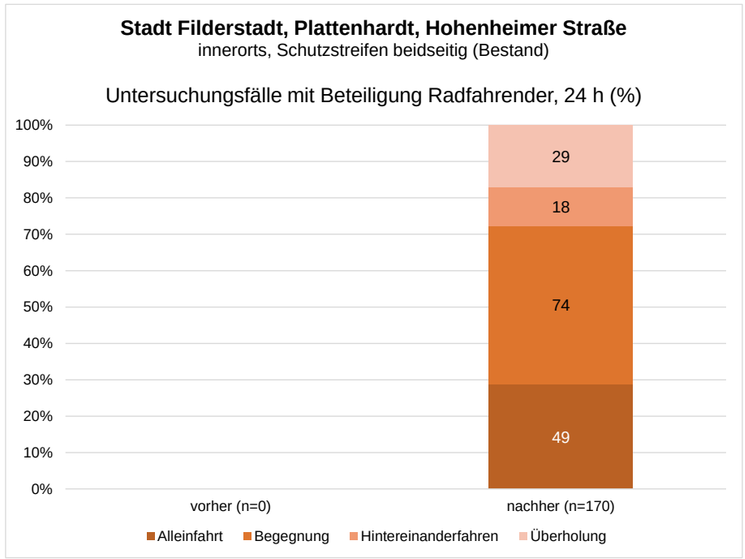


Untersuchungsfälle auf der Fahrbahn beidseitig

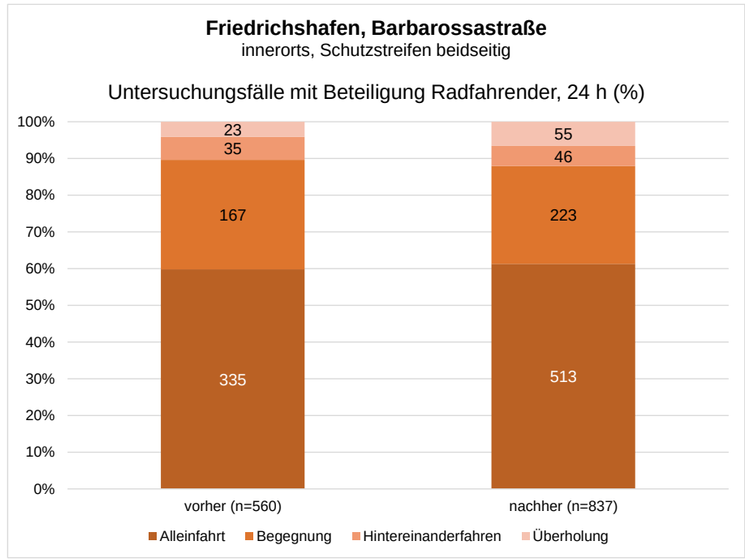
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,10 m



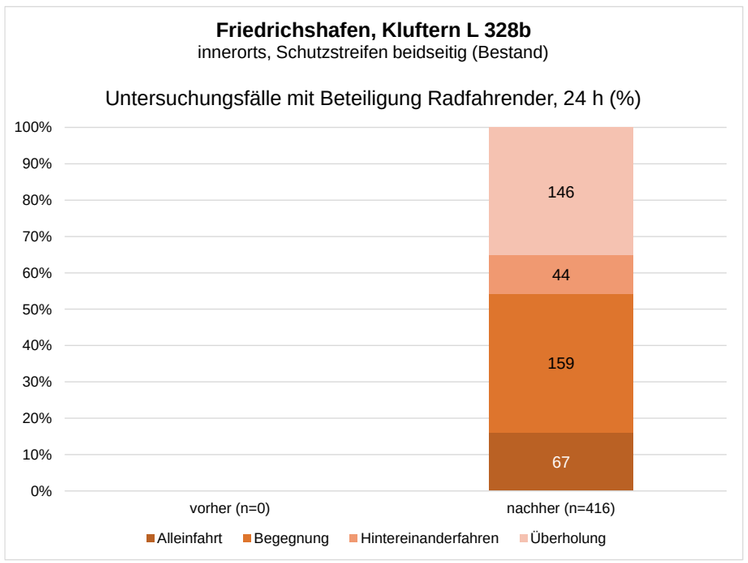
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



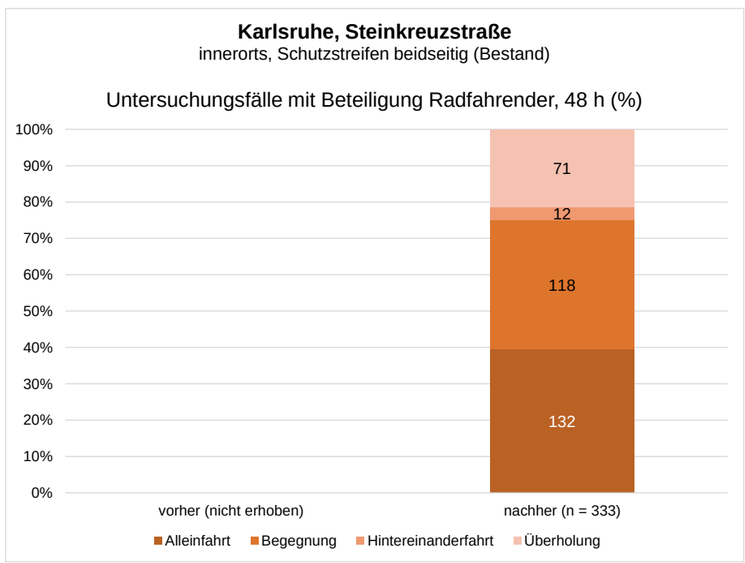
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



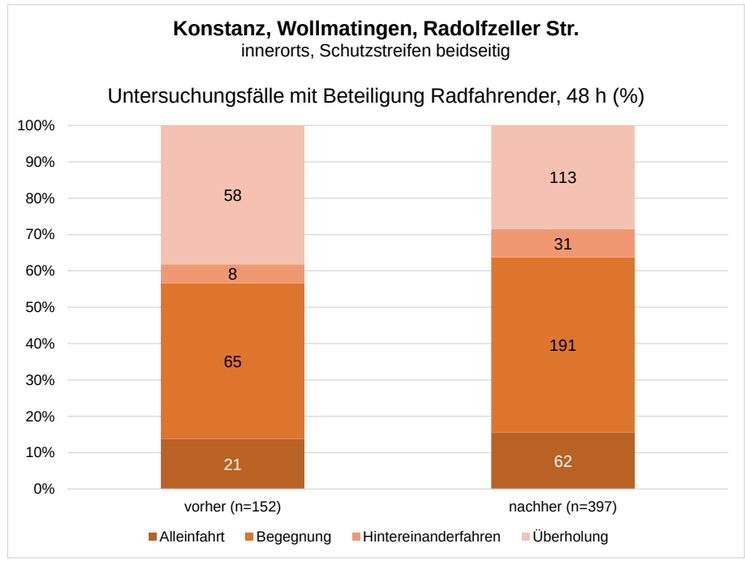
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 4.280 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

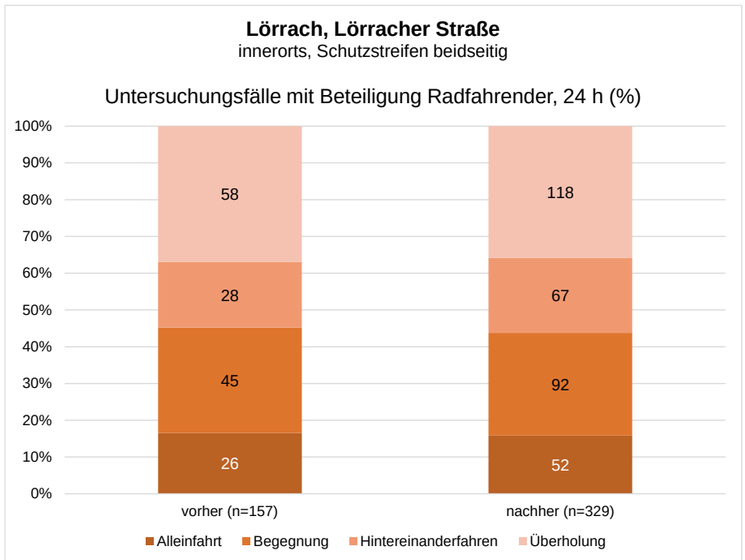


DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m

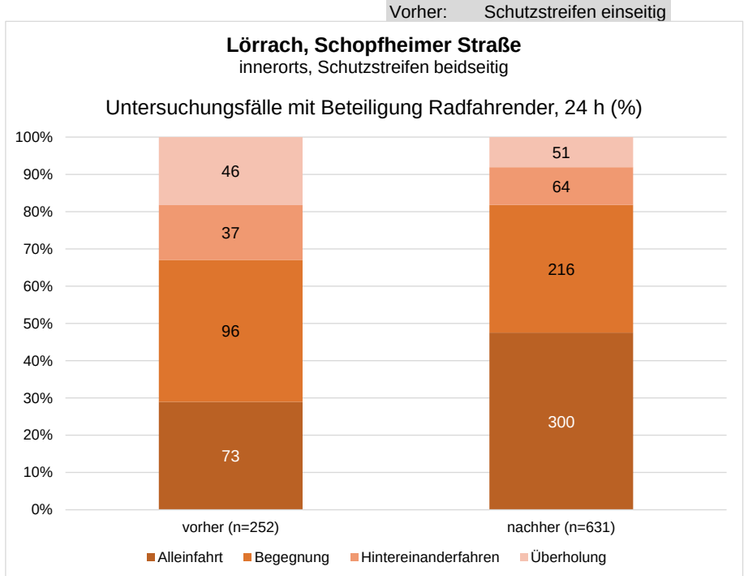


Untersuchungsfälle auf der Fahrbahn beidseitig

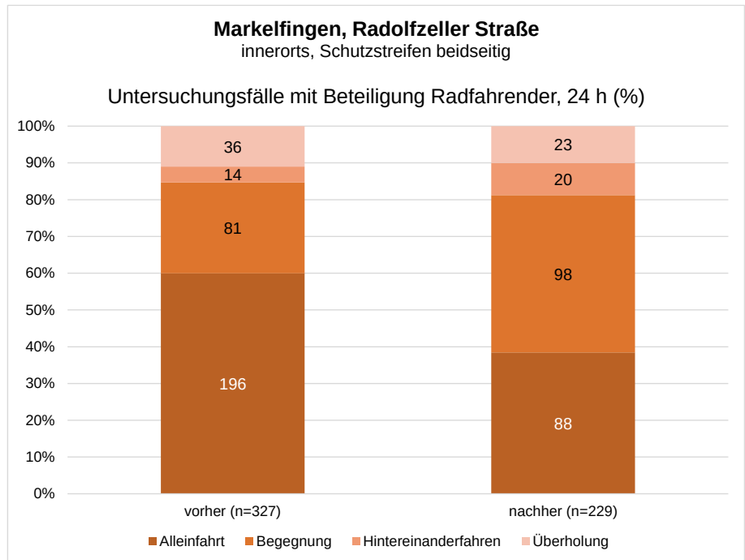
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,80 m | Kernfahrbahn 4,30 m



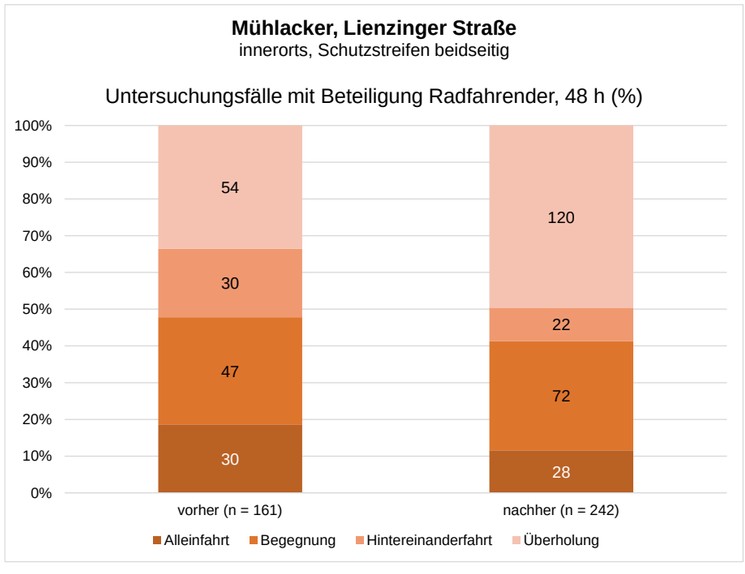
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,20 m | Vorher: Schutzstreifen einseitig



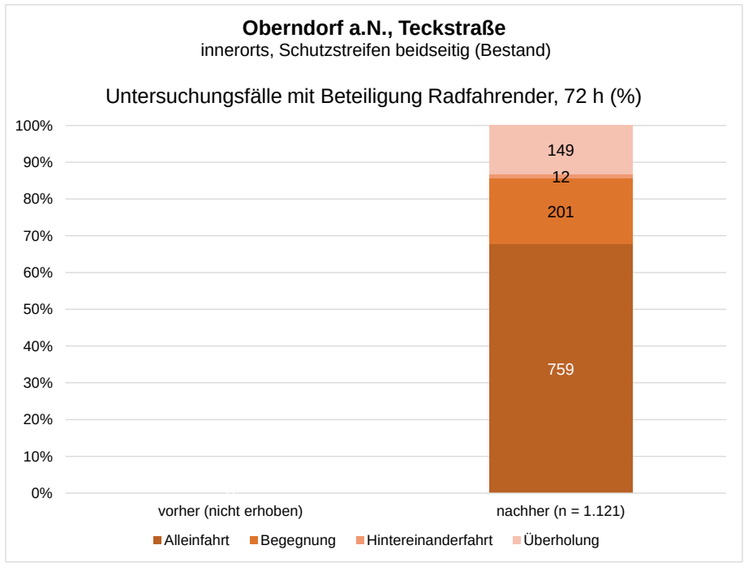
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



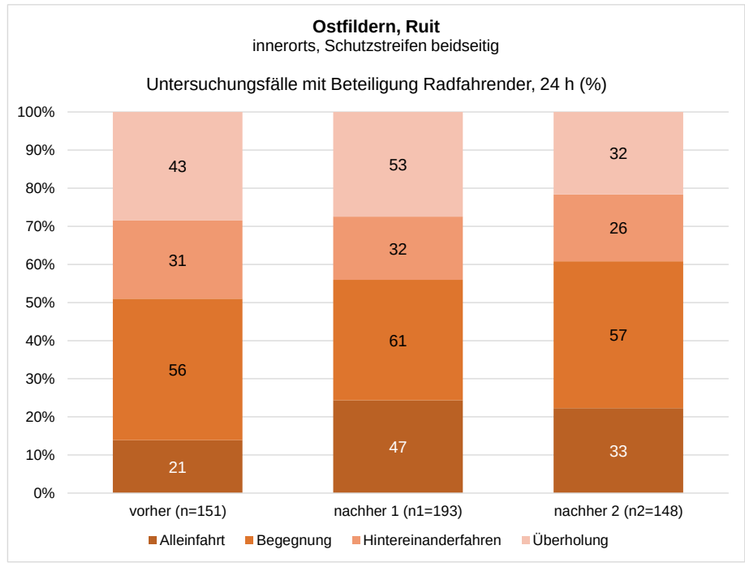
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,10 m | Kernfahrbahn 4,30 m



DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,60 m | Kernfahrbahn 4,10 m



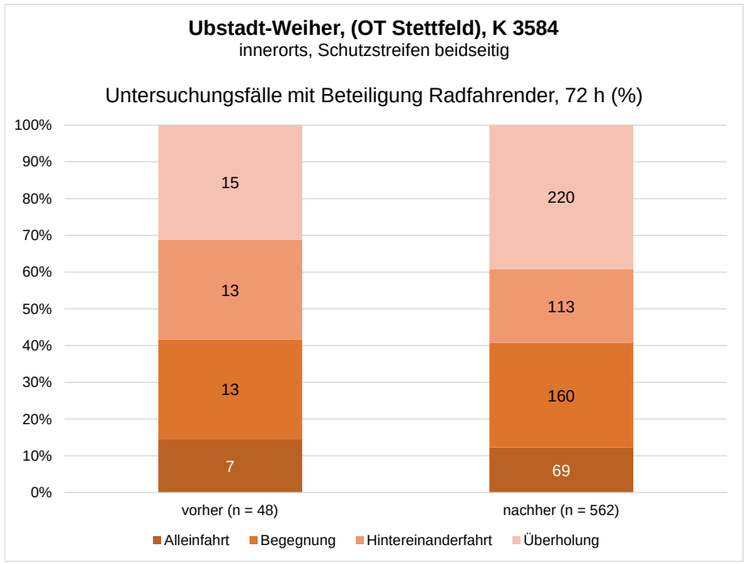
DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

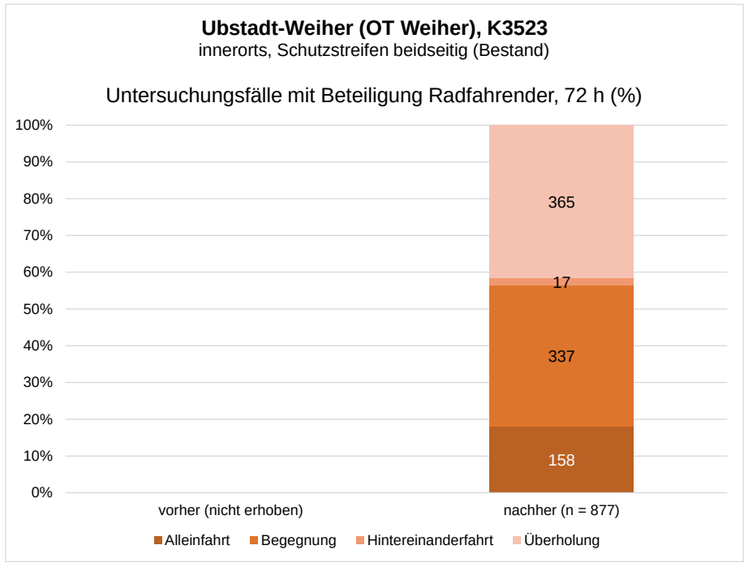


Untersuchungsfälle auf der Fahrbahn beidseitig

DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m

DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m





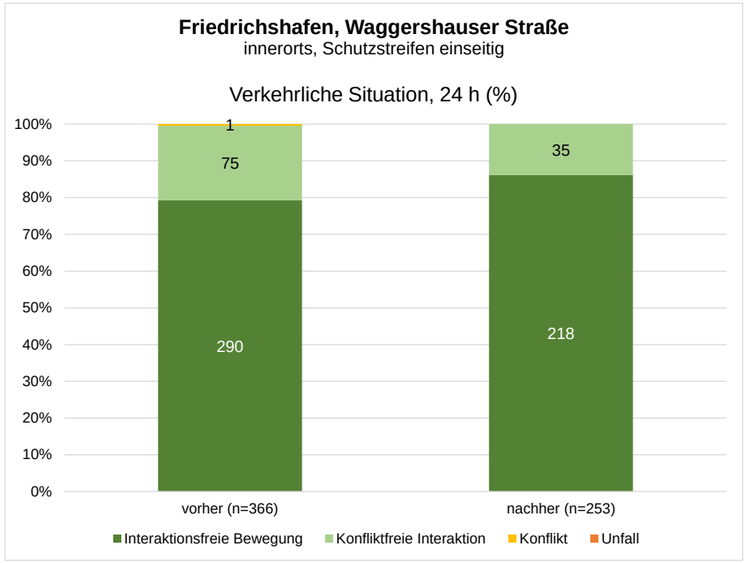
ANLAGE 3.4

Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

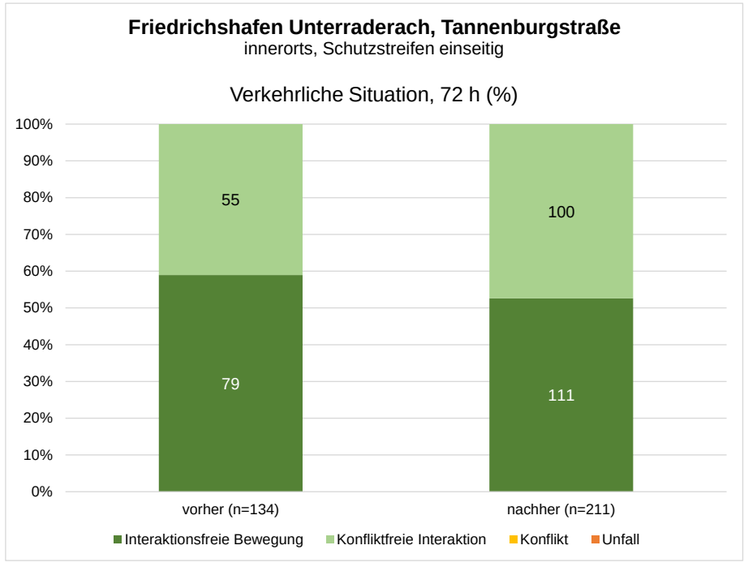
Verkehrliche Situation

Verkehrliche Situation einseitig

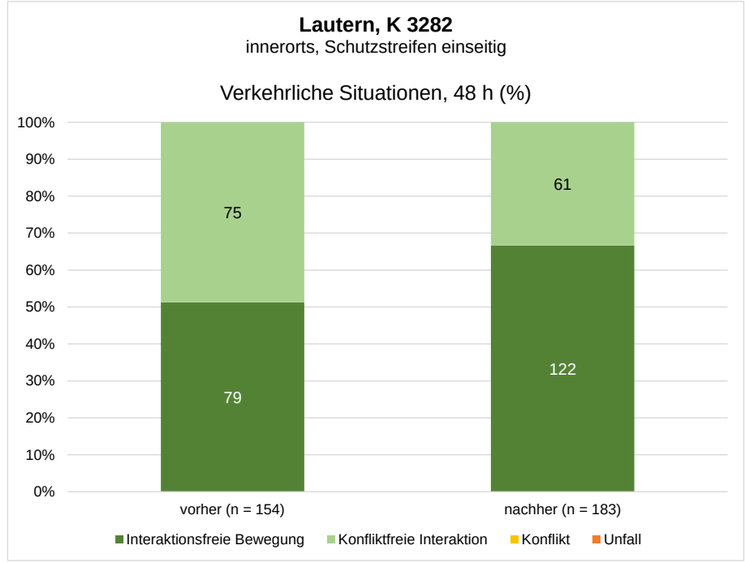
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,00 m
Restfahrbahn: 4,50 m



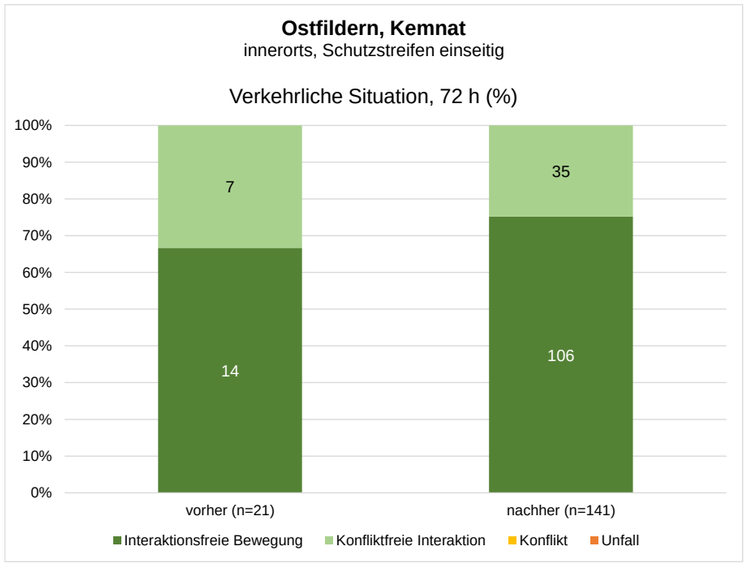
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Restfahrbahn 5,00 m



DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 5,65 m
Restfahrbahn 4,25 m

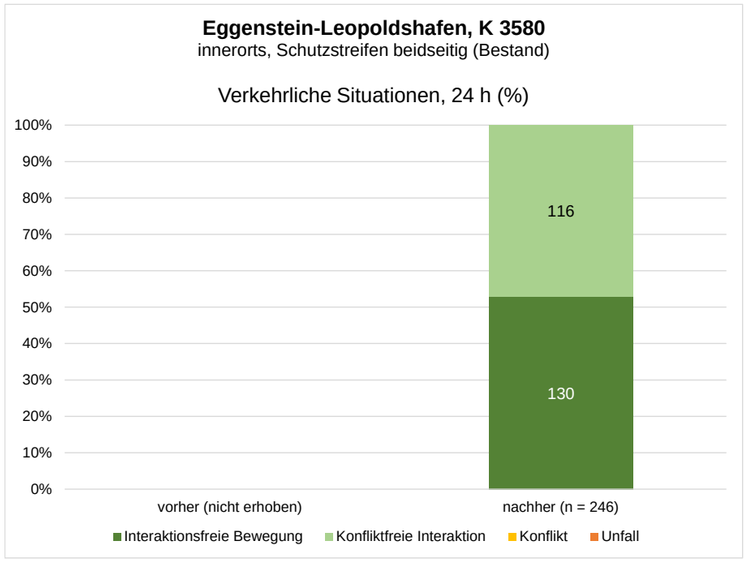


DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,50 m
Restfahrbahn: 5,80 m

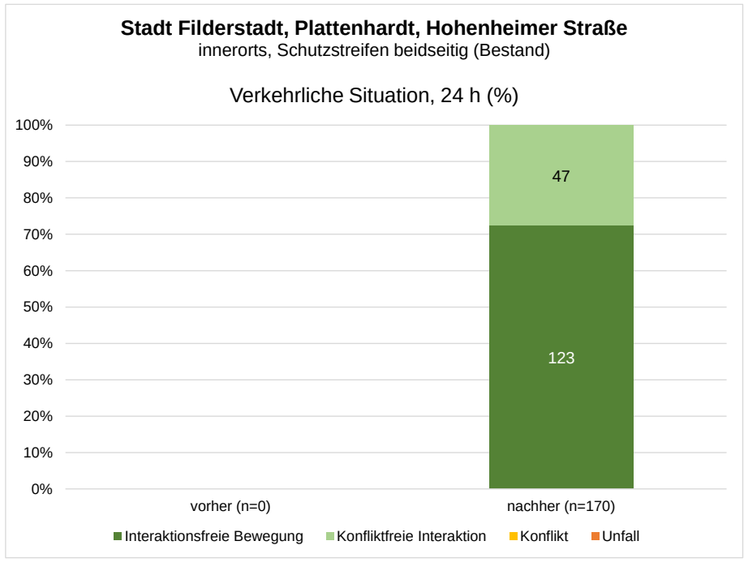


Verkehrliche Situation beidseitig

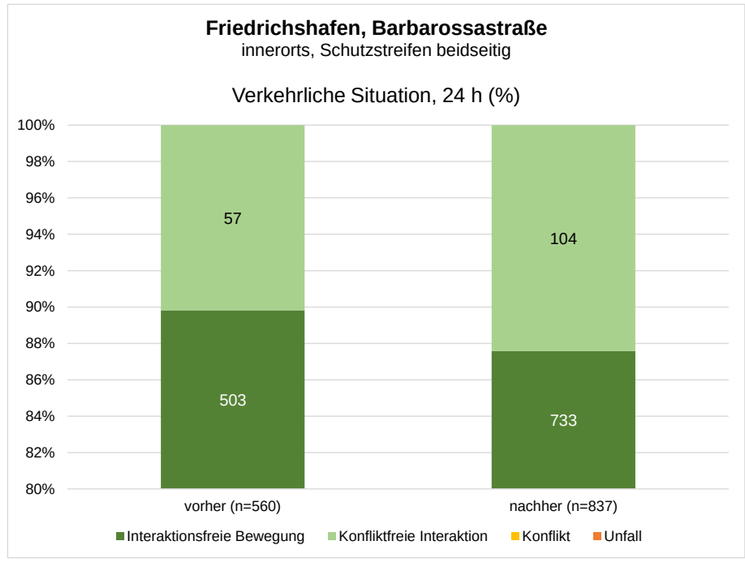
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,10 m



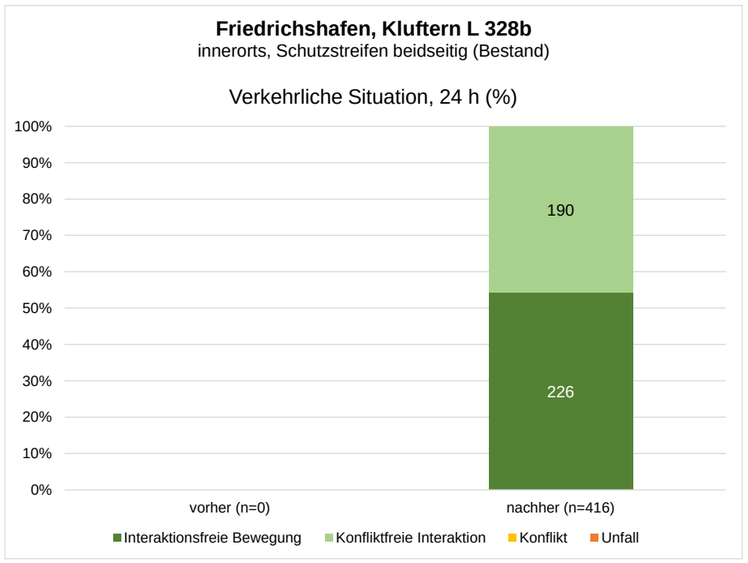
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



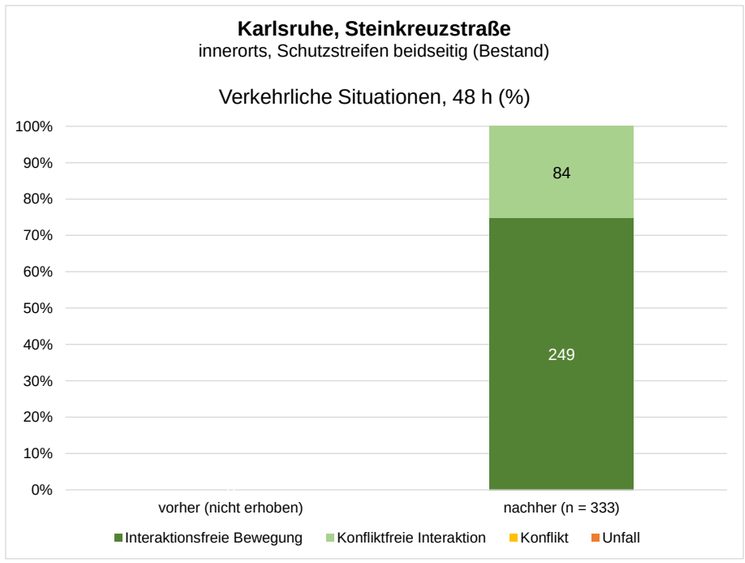
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



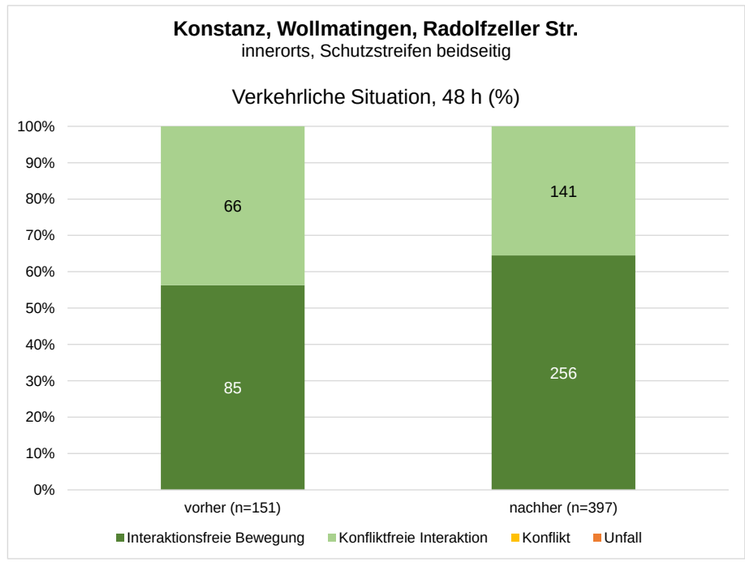
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 4.280 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

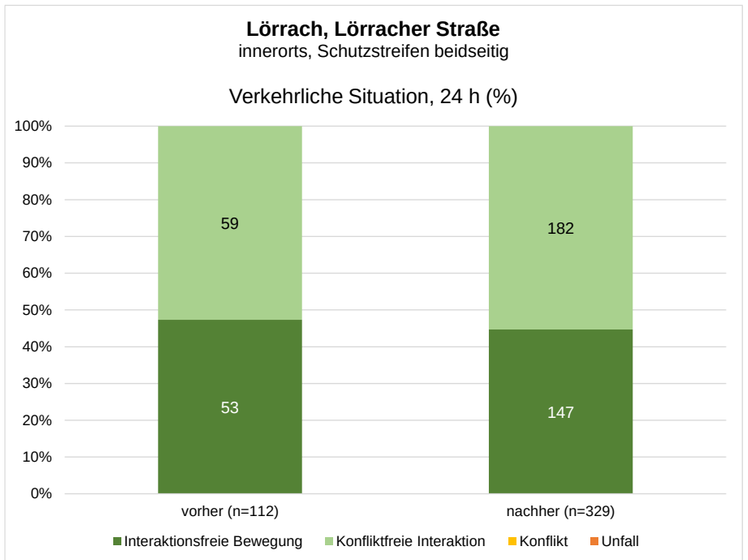


DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m

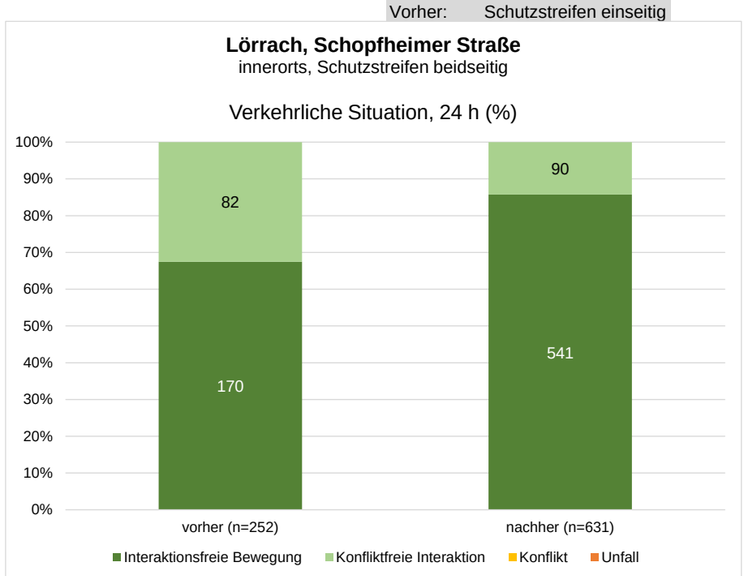


Verkehrliche Situation beidseitig

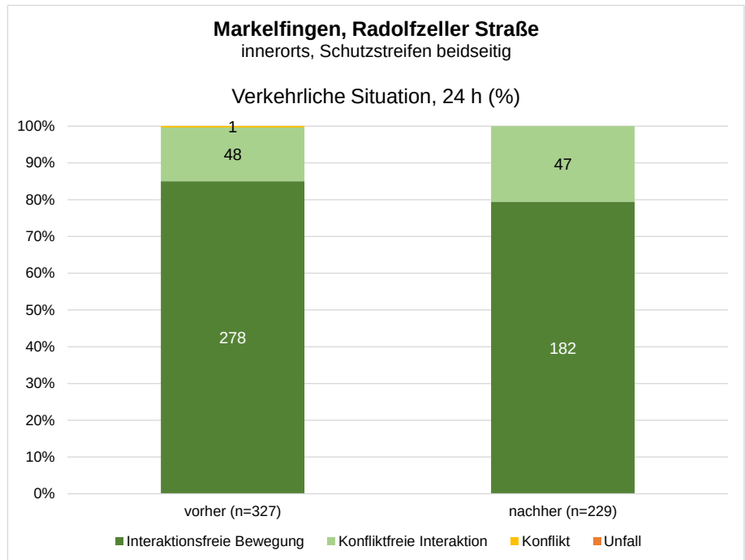
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,80 m | Kernfahrbahn 4,30 m



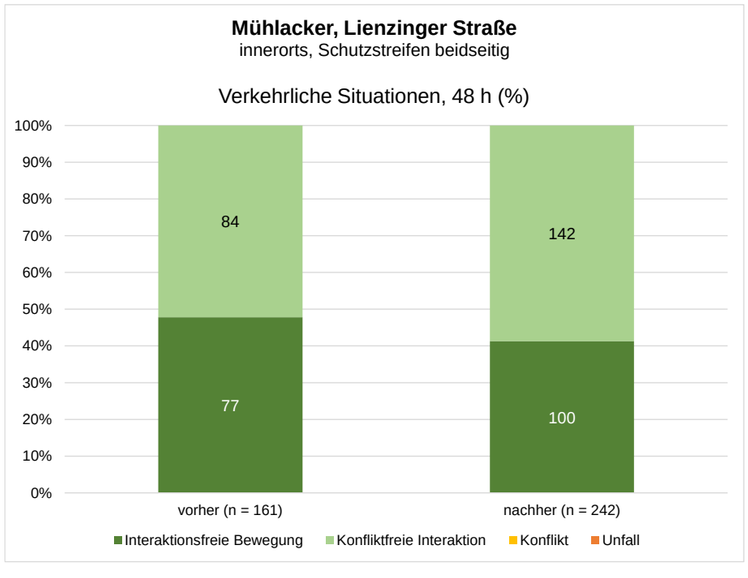
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,20 m | Vorher: Schutzstreifen einseitig



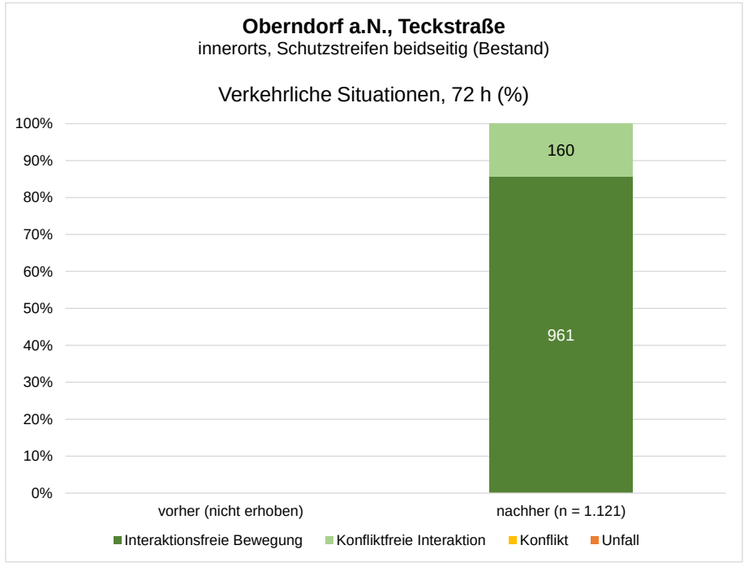
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



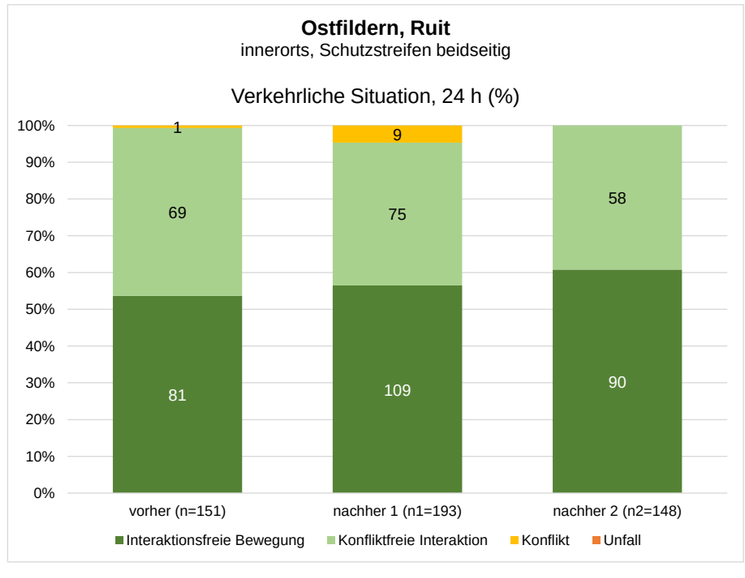
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,10 m | Kernfahrbahn 4,30 m



DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,60 m | Kernfahrbahn 4,10 m

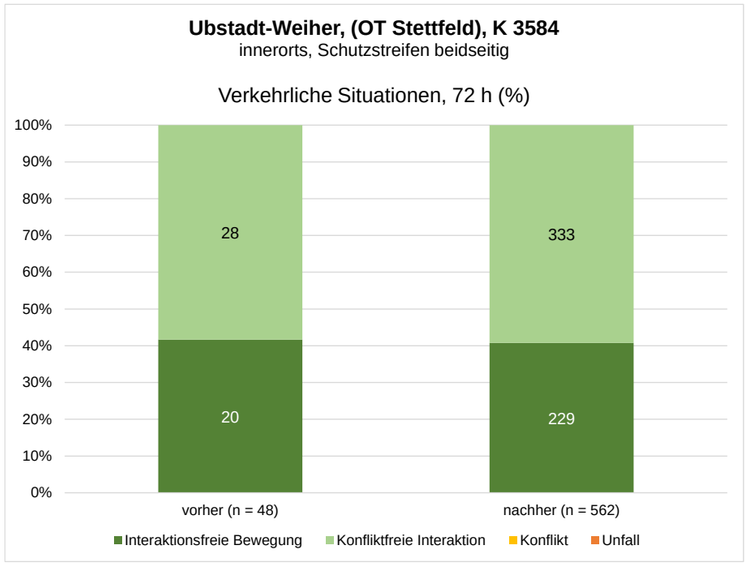


DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

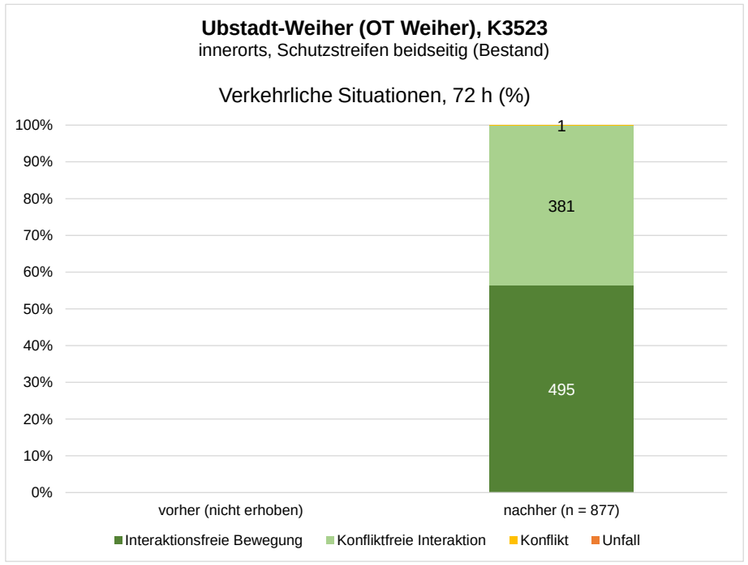


Verkehrliche Situation beidseitig

DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m



DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m



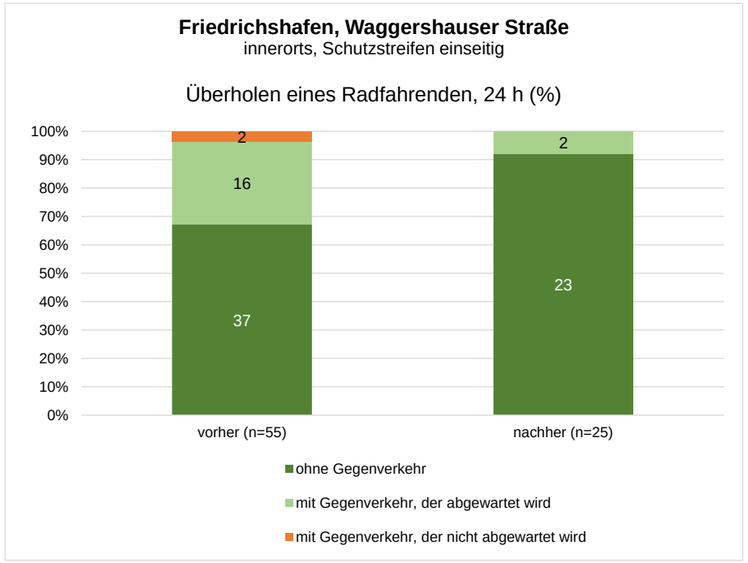
ANLAGE 3.5

Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

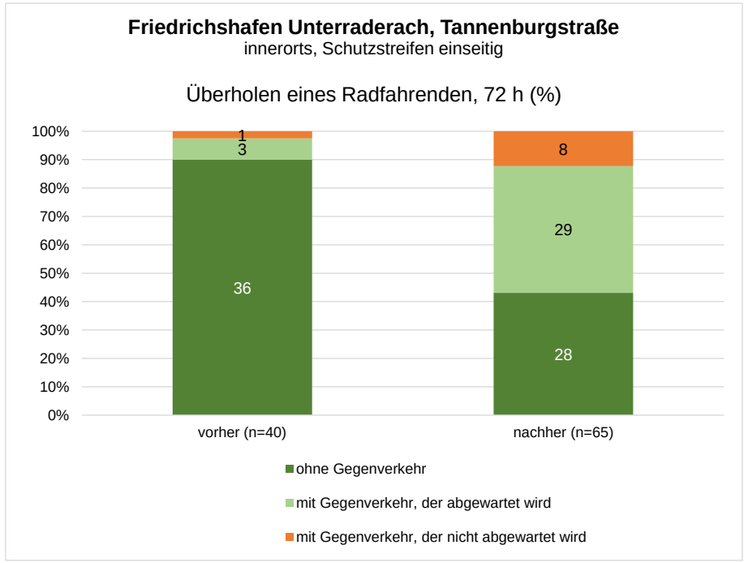
Überholkonstellation

Überholkonstellation einseitig

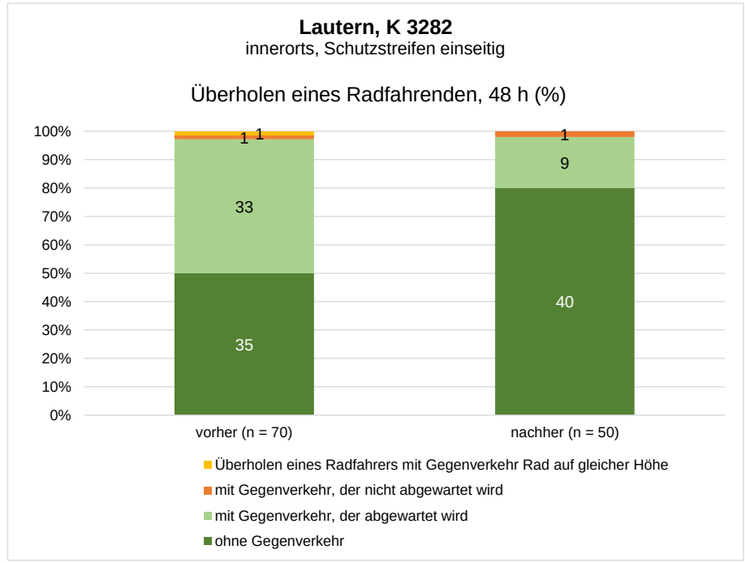
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,00 m | Restfahrbahn: 4,50 m



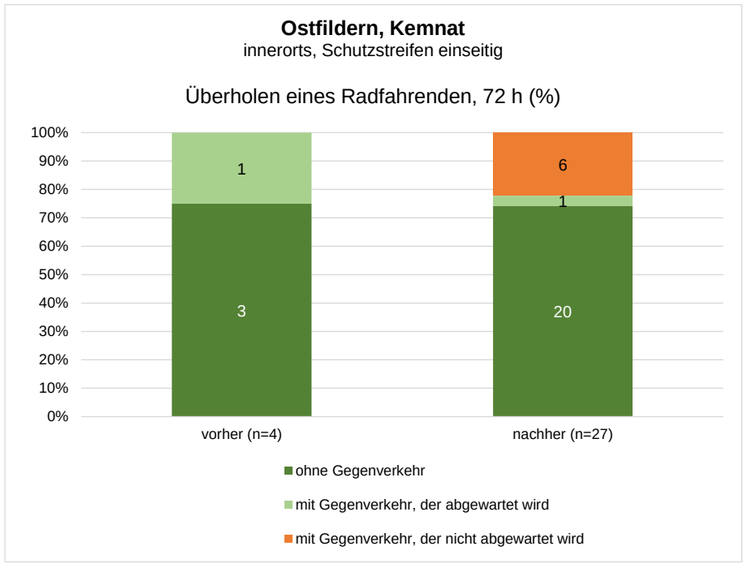
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,50 m | Restfahrbahn 5,00 m



DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 5,65 m | Restfahrbahn 4,25 m

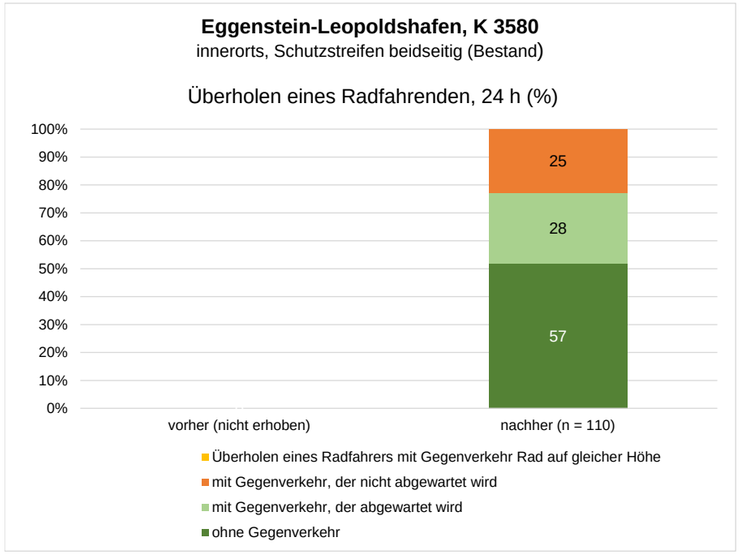


DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,50 m | Restfahrbahn: 5,80 m

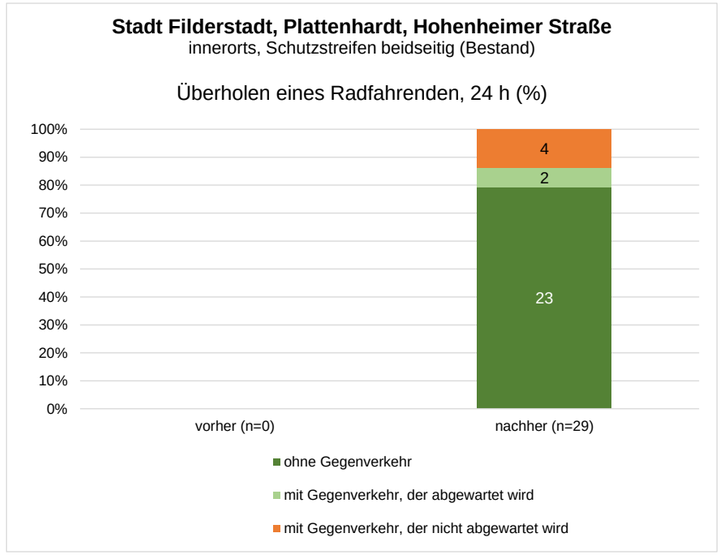


Überholkonstellation beidseitig

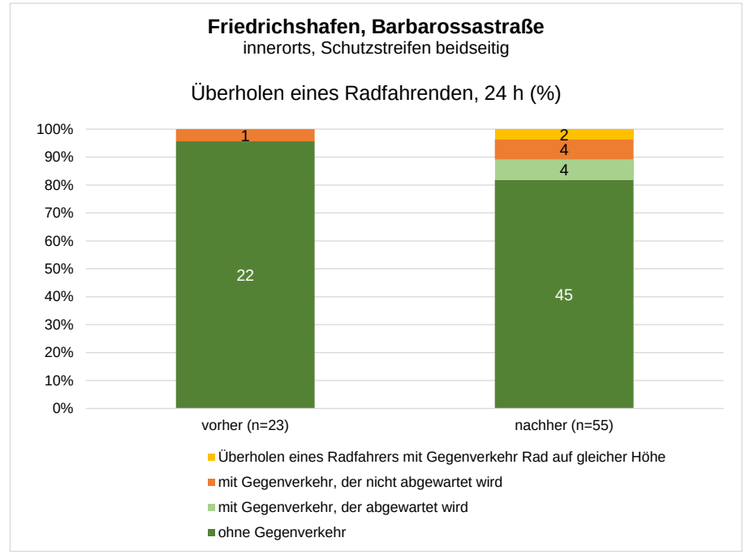
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,10 m



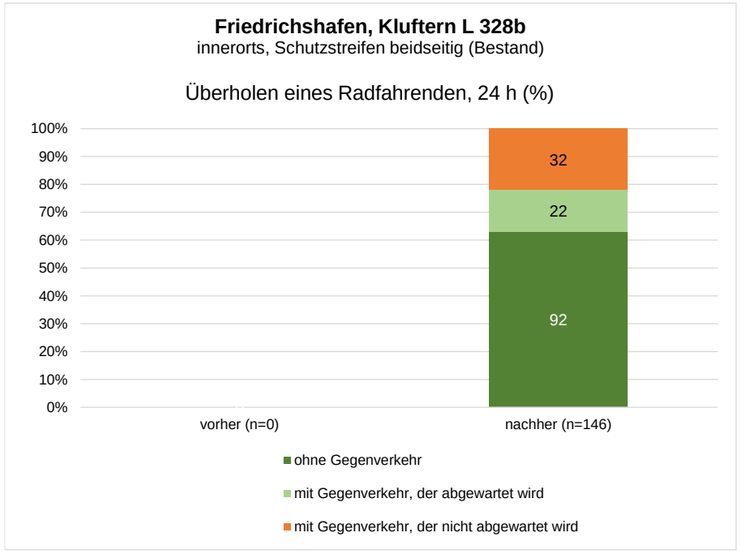
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



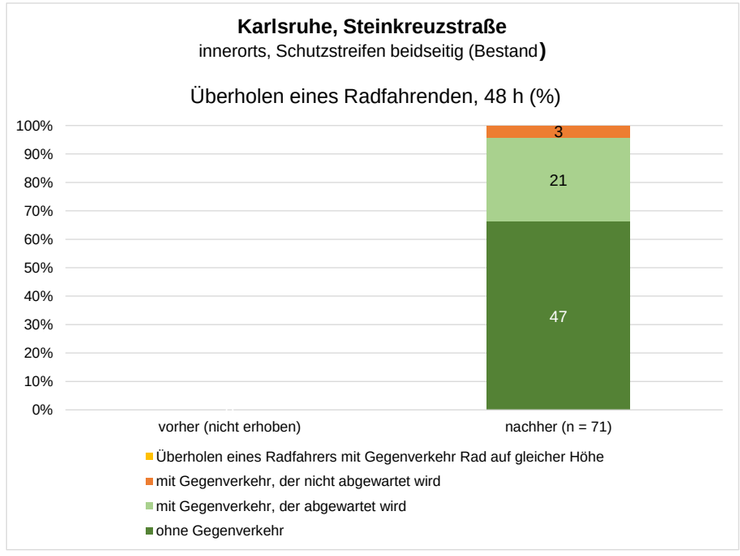
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



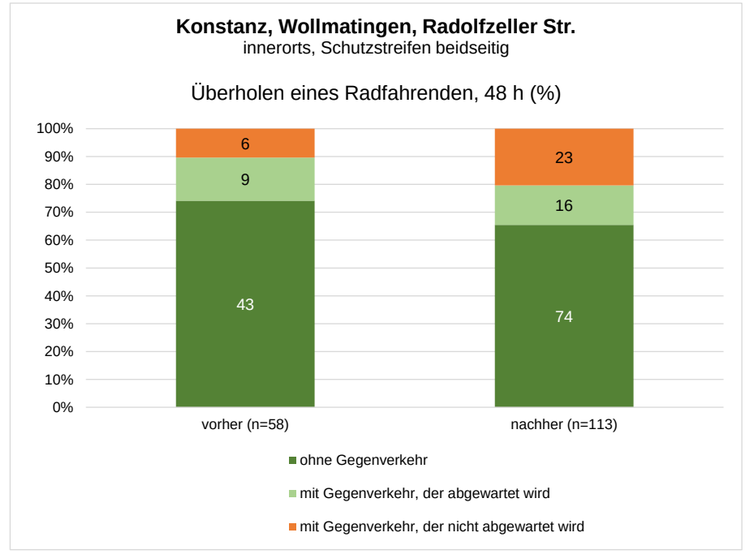
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 4.280 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

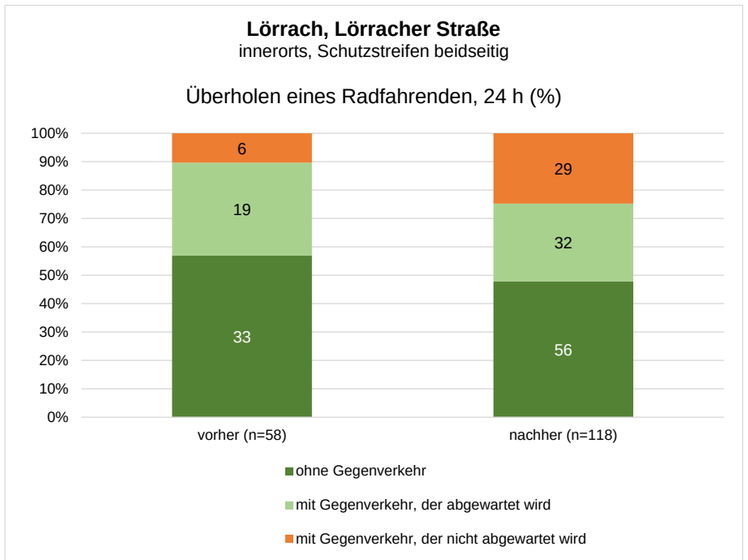


DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m

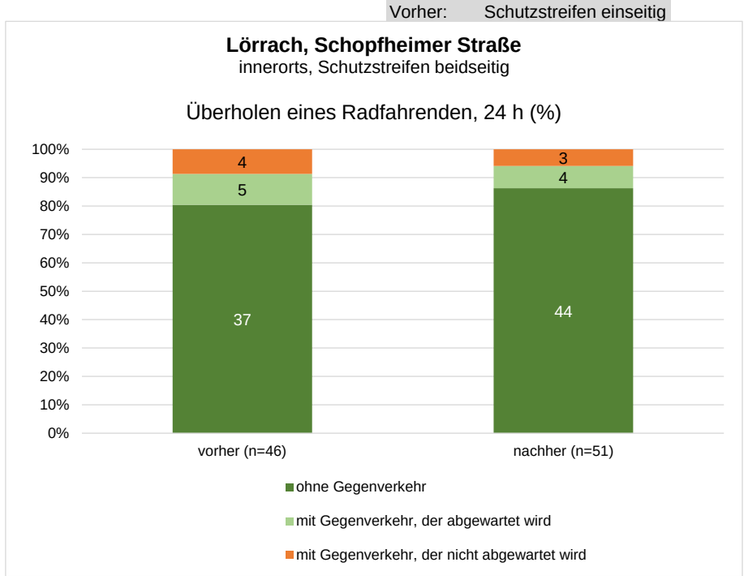


Überholkonstellation beidseitig

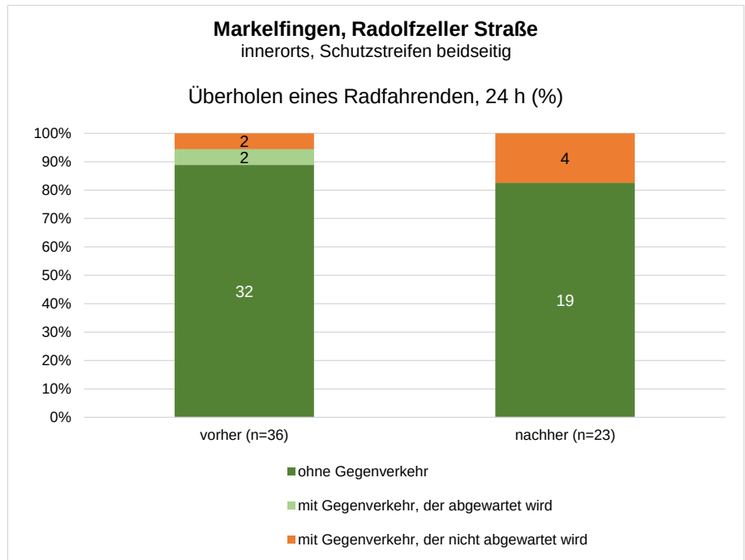
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,80 m | Kernfahrbahn 4,30 m



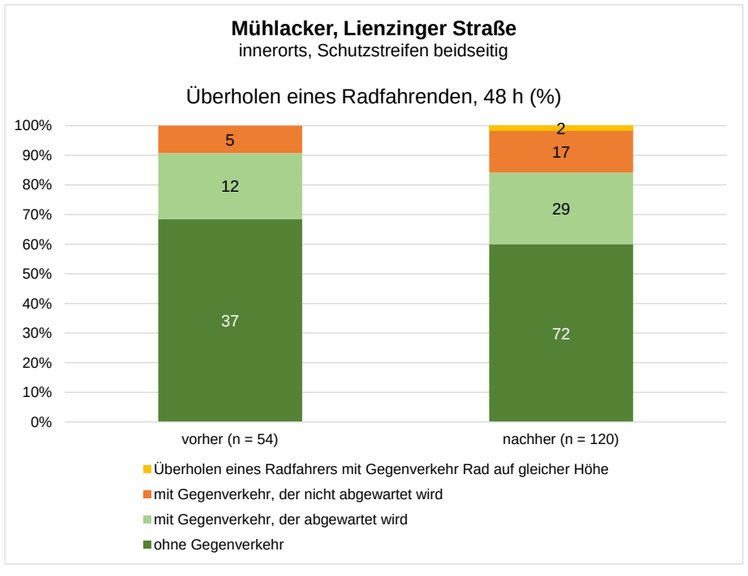
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,20 m | Vorher: Schutzstreifen einseitig



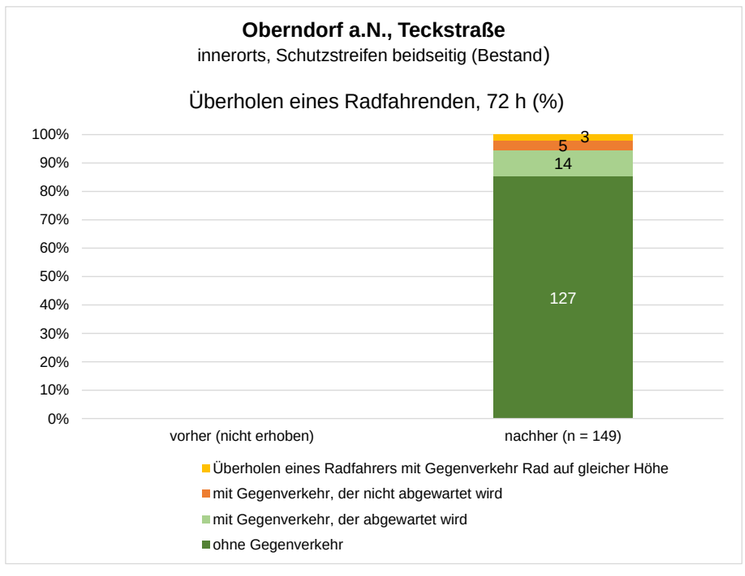
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



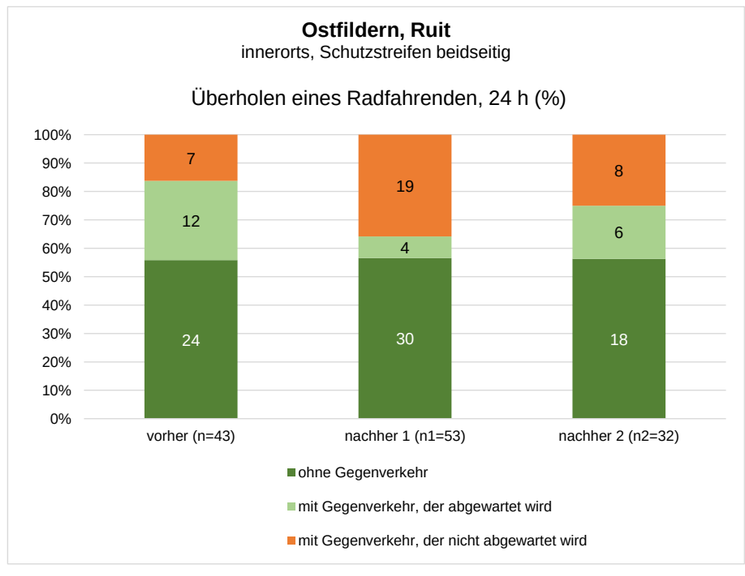
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,10 m | Kernfahrbahn 4,30 m



DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,60 m | Kernfahrbahn 4,10 m



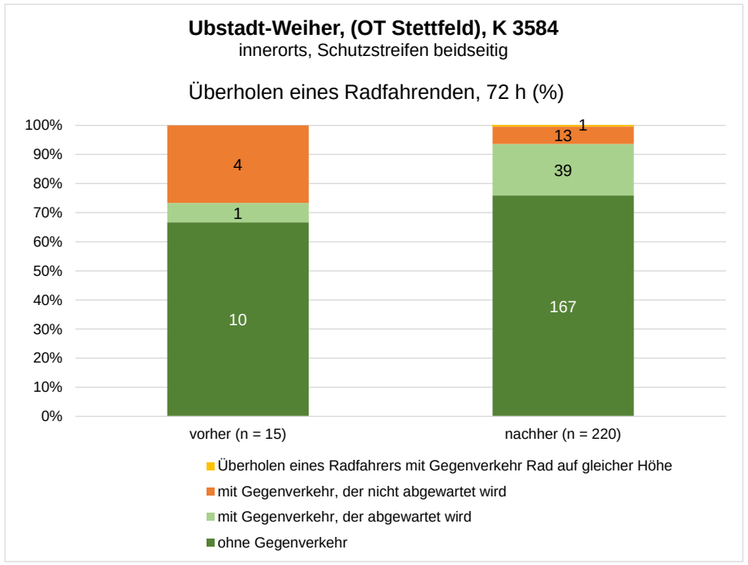
DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

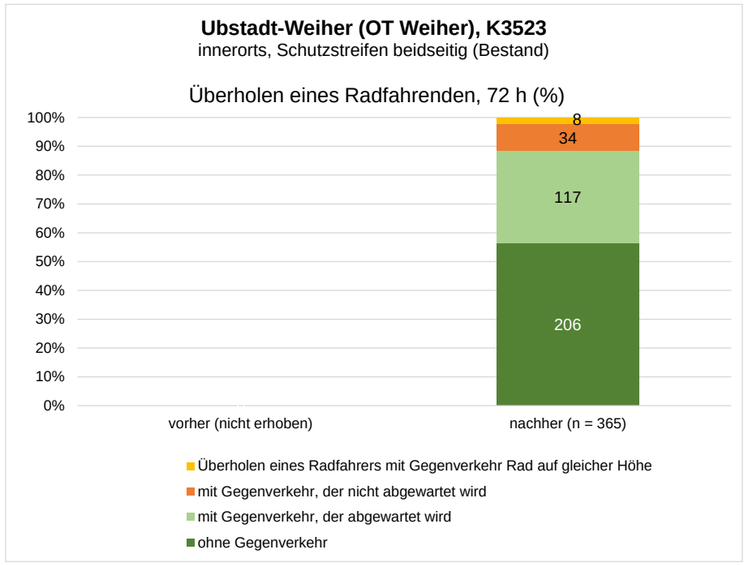


Überholkonstellation beidseitig

DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m

DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m





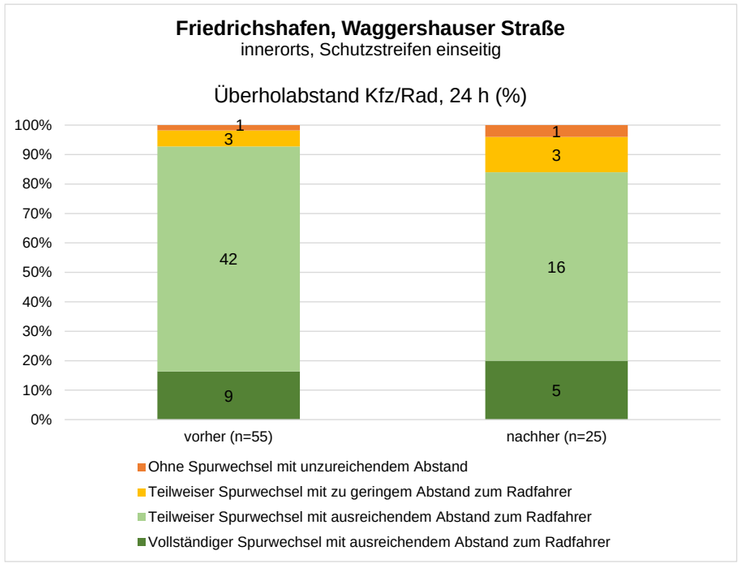
ANLAGE 3.6

Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Kriterium)

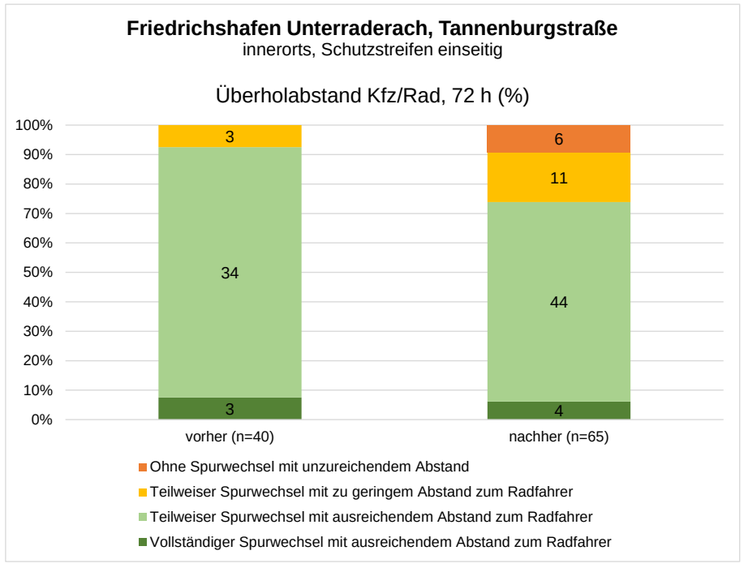
Überholabstand

Überholabstand einseitig

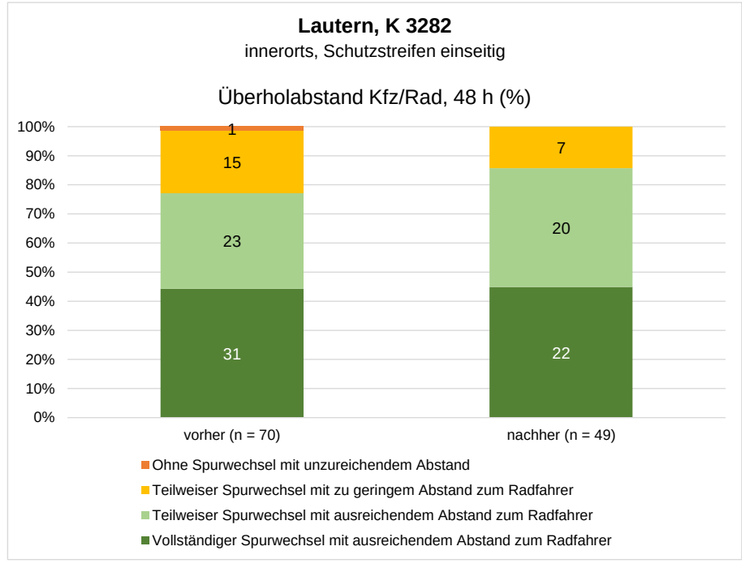
DTV (Nachher): 4.470 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,00 m
Restfahrbahn: 4,50 m



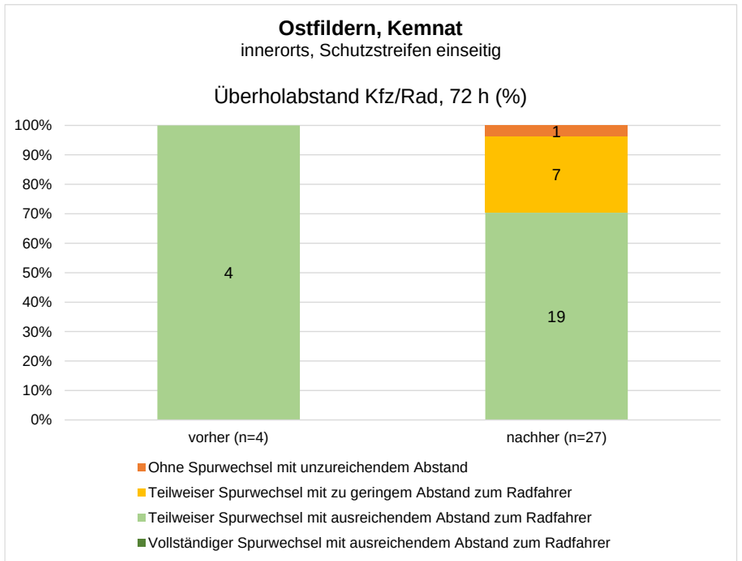
DTV (Nachher): 10.240 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Restfahrbahn 5,00 m



DTV (Nachher): 2.750 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 5,65 m
Restfahrbahn 4,25 m

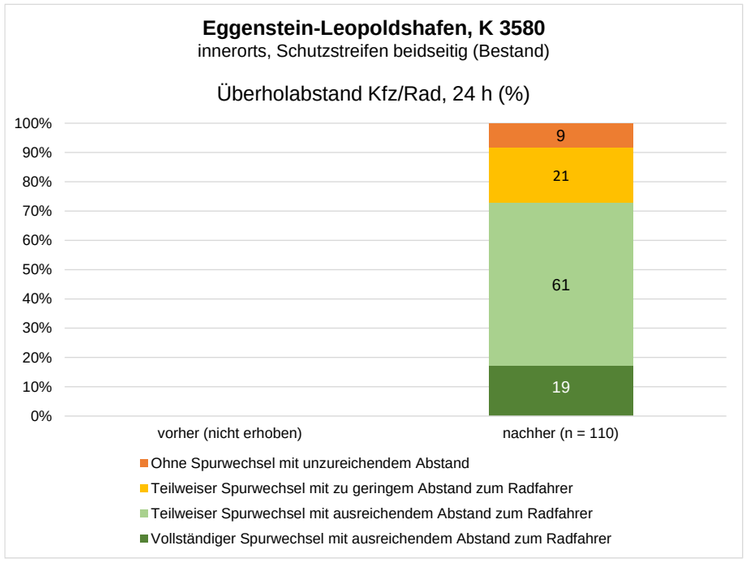


DTV (Nachher): 8.570 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 7,50 m
Restfahrbahn: 5,80 m

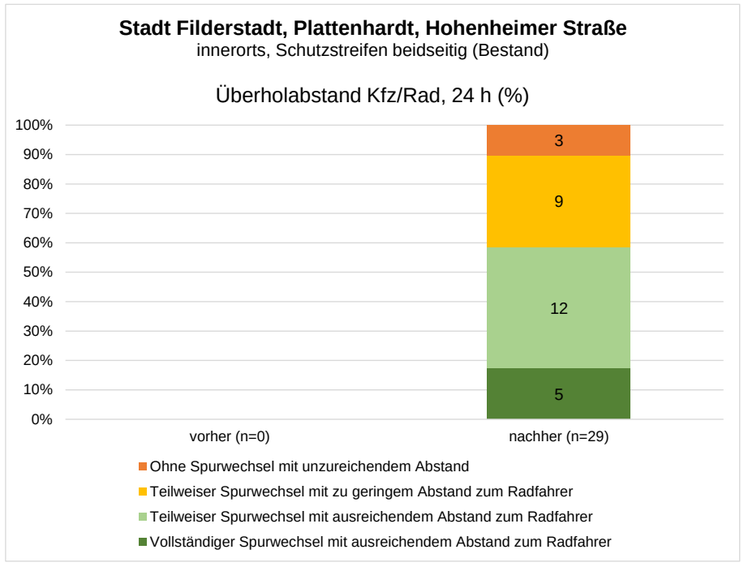


Überholabstand beidseitig

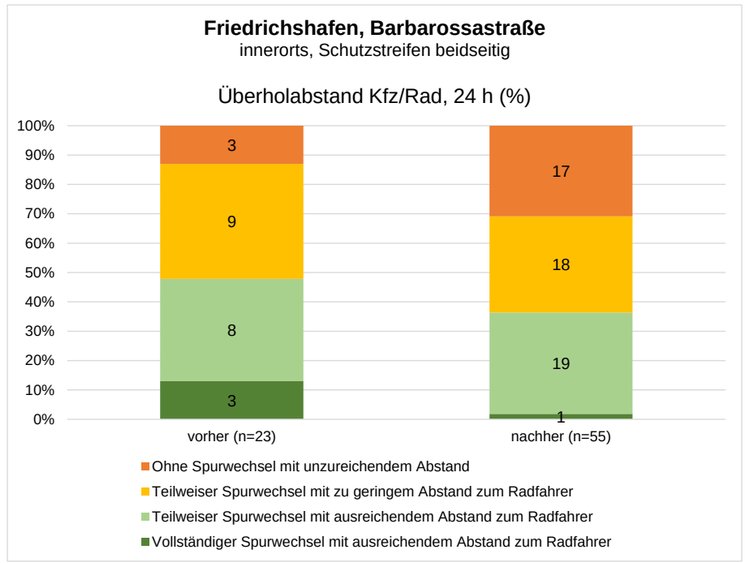
DTV (Nachher): 9.000 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,10 m



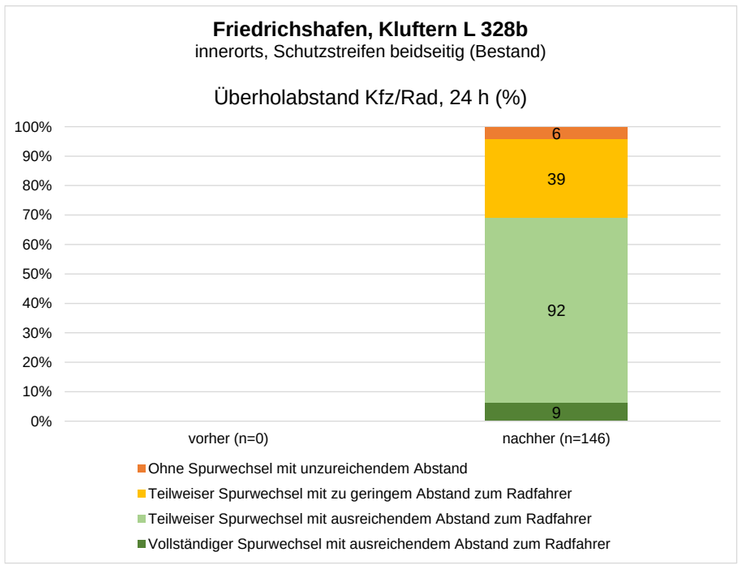
DTV (Nachher): 9.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



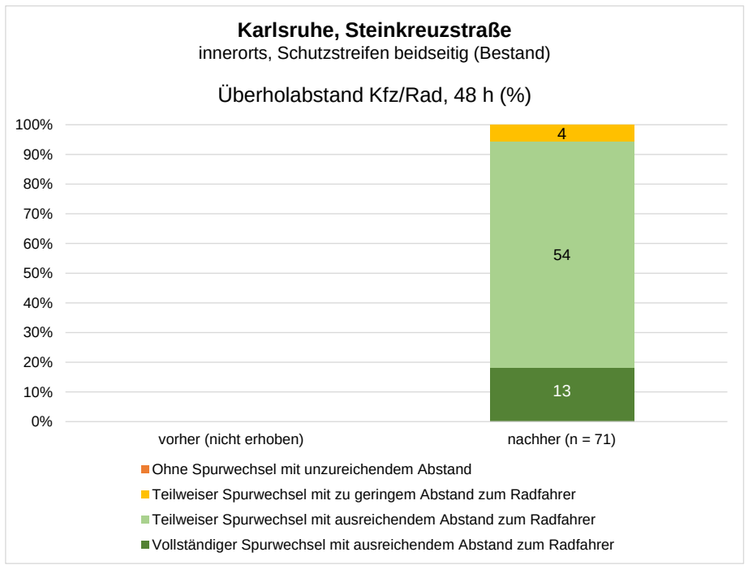
DTV (Nachher): 4.570 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m



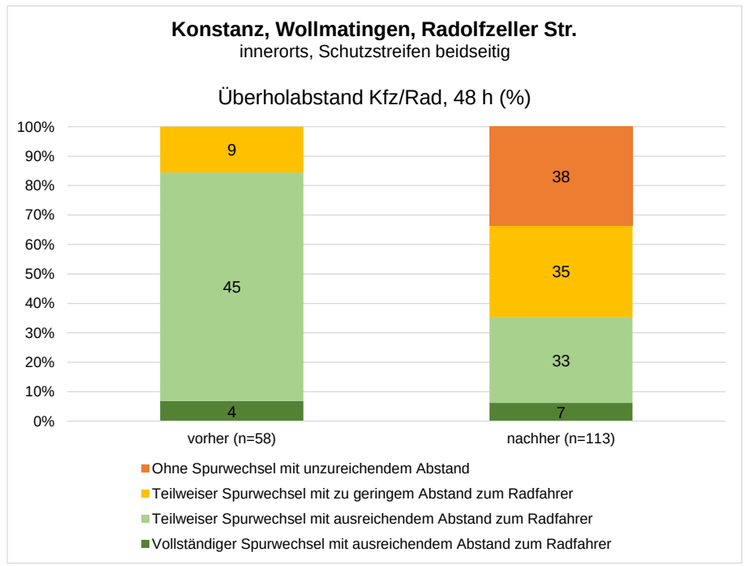
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,50 m



DTV (Nachher): 4.280 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

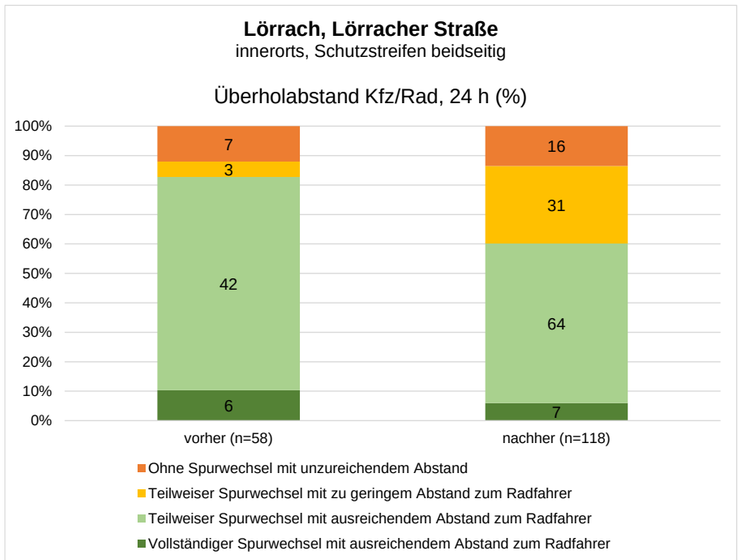


DTV (Nachher): 9.300 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,10 m

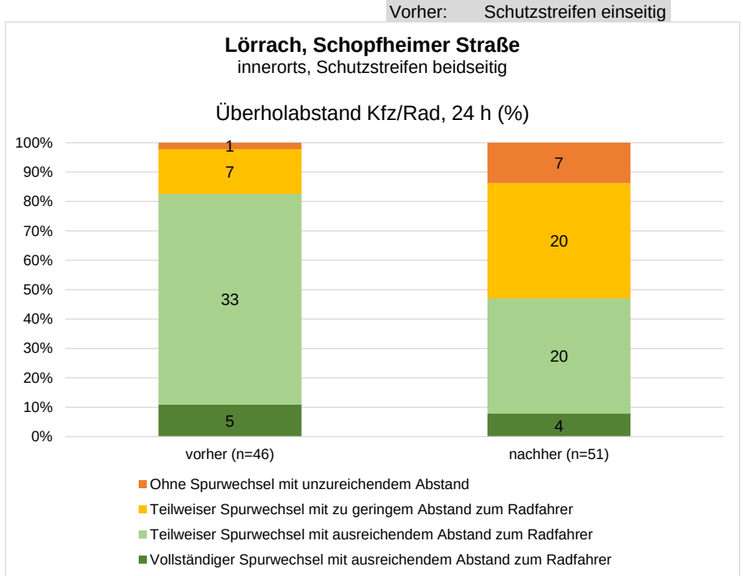


Überholabstand beidseitig

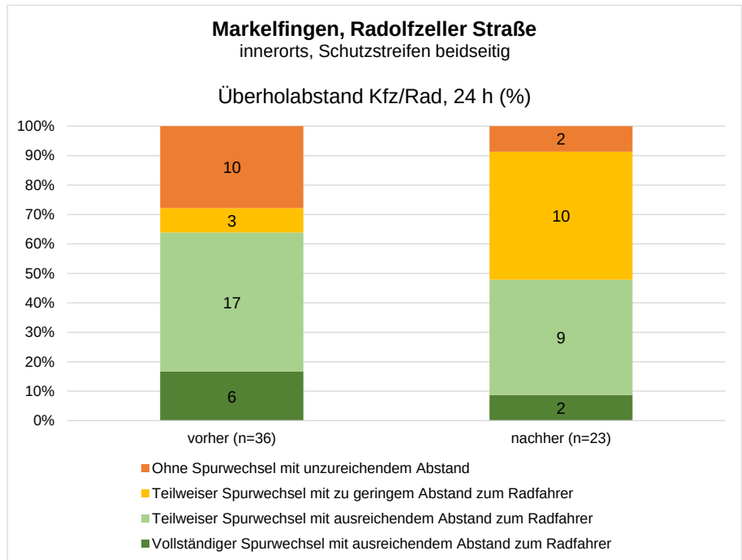
DTV (Nachher): 13.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,80 m | Kernfahrbahn 4,30 m



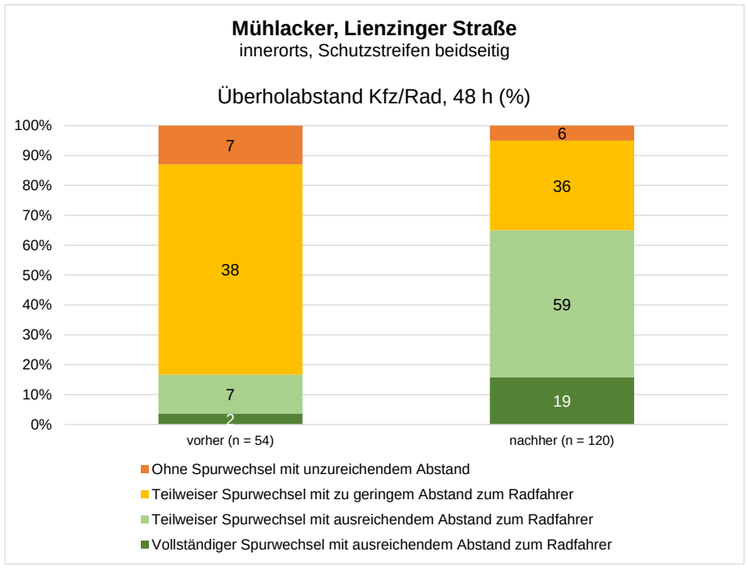
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn: 4,20 m | Vorher: Schutzstreifen einseitig



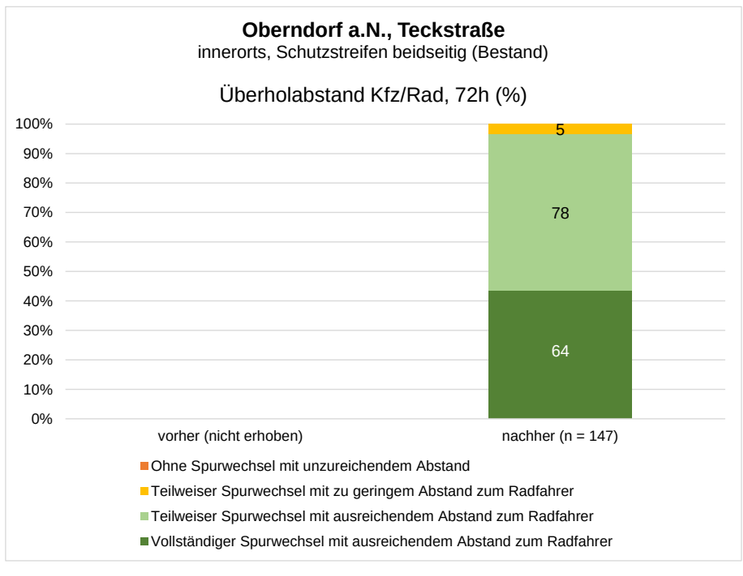
DTV (Nachher): 6.720 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m



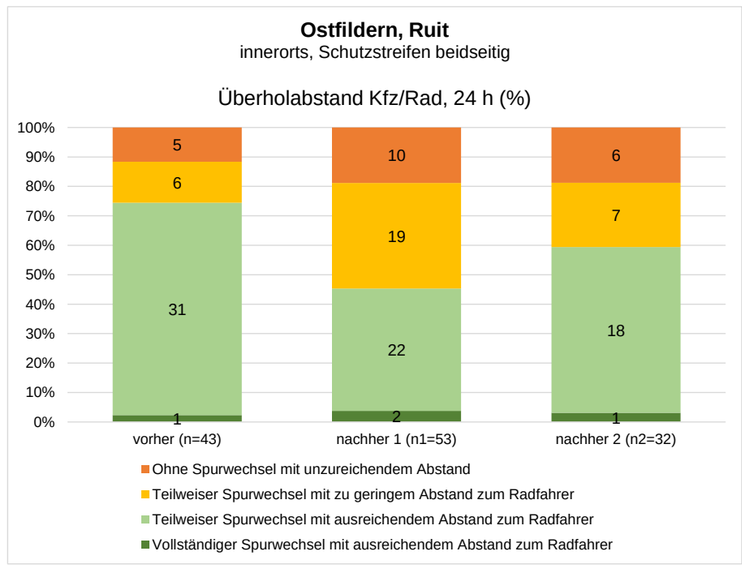
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,10 m | Kernfahrbahn 4,30 m



DTV (Nachher): 2.270 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 6,60 m | Kernfahrbahn 4,10 m

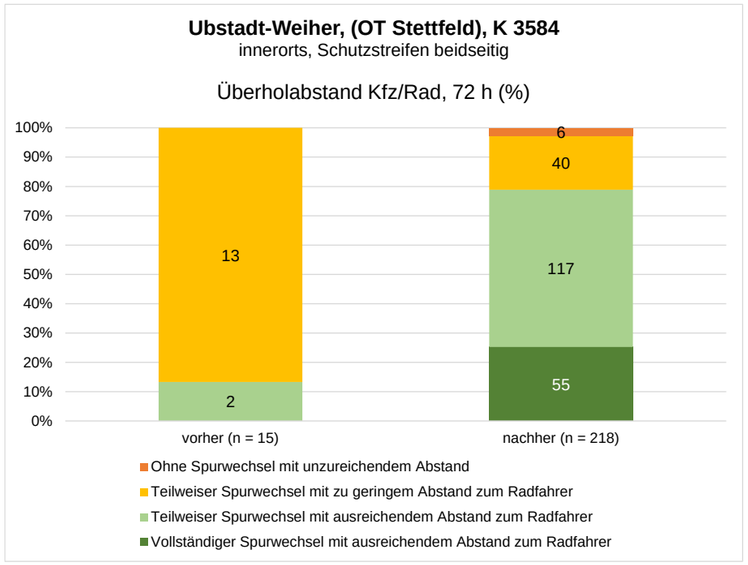


DTV (Nachher): 11.140 Kfz/24h | Fahrbahnbreite: 7,00 m | Kernfahrbahn 4,20 m

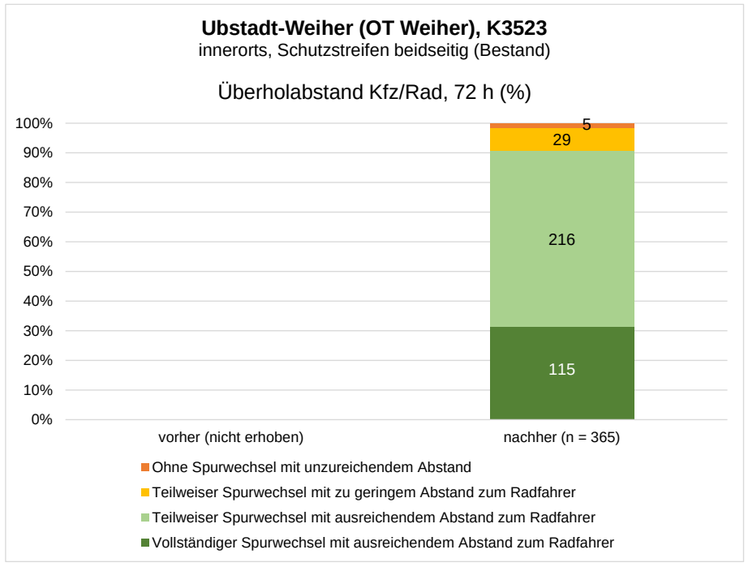


Überholabstand beidseitig

DTV (Nachher): 11.530 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,55 m
Kernfahrbahn 4,05 m



DTV (Nachher): 8.005 Kfz/24h Fahrbahnbreite: 6,50 m
Kernfahrbahn 4,05 m



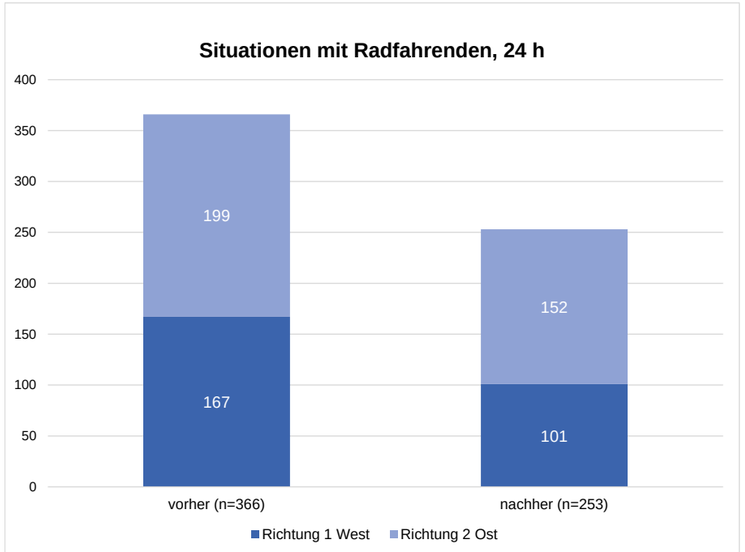
ANLAGE 4

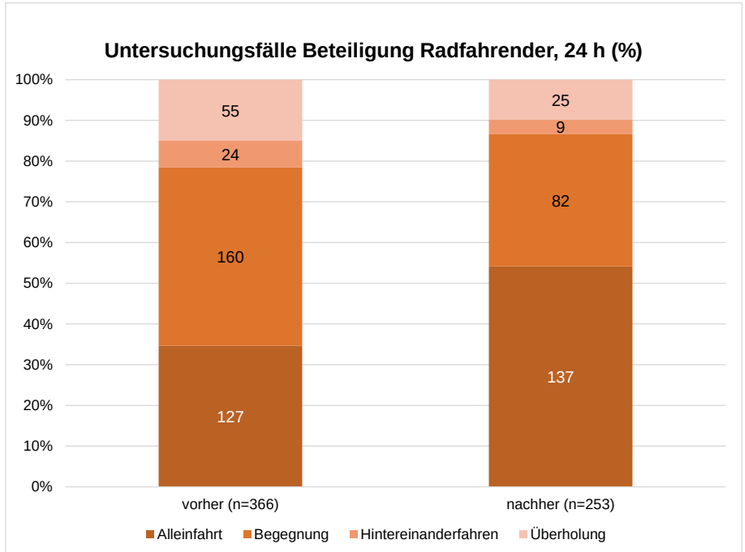
Verhaltensbeobachtung Rad- und Kfz-Verkehr (nach Ort)

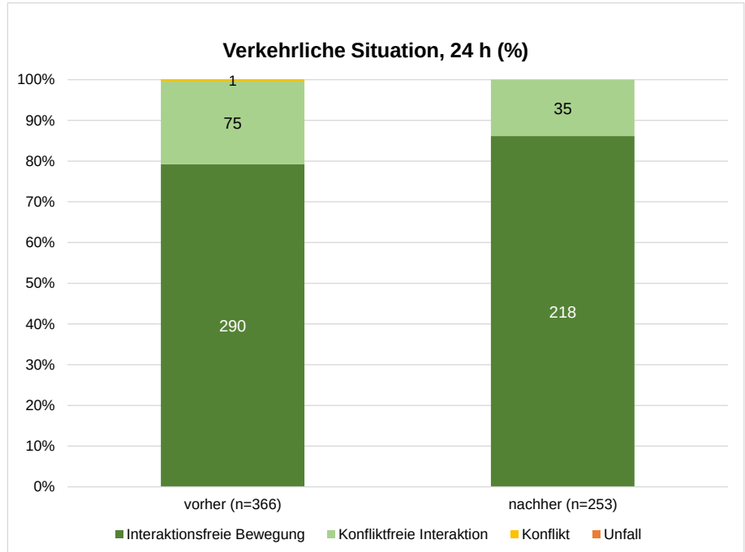
Friedrichshafen, Waggershauser Straße (innerorts, Schutzstreifen einseitig)

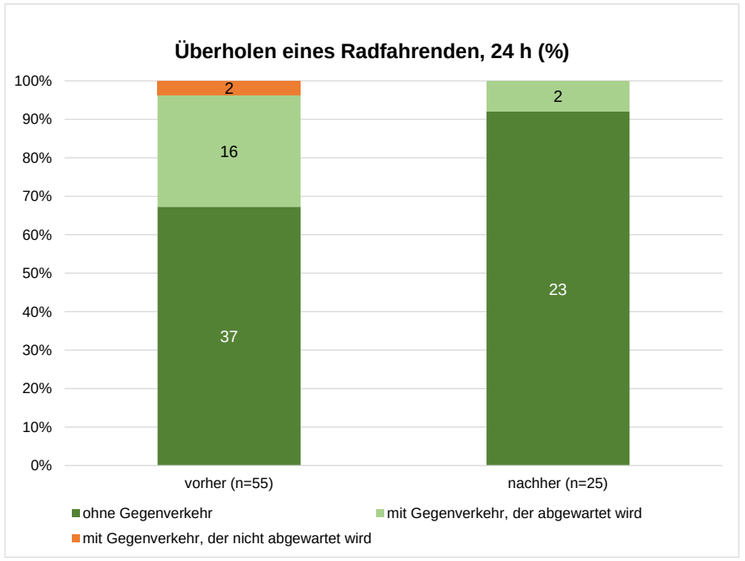
Allgemeine Informationen:

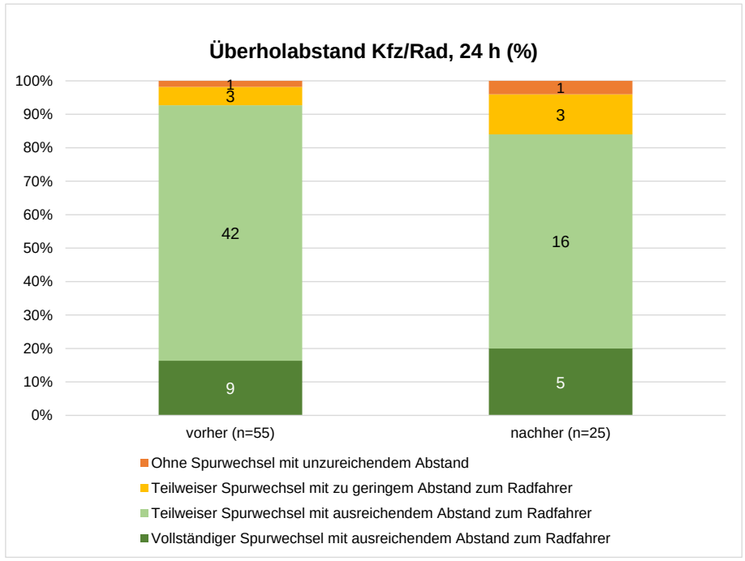
DTV (Nachher):	4.470 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,00 m
		Restfahrbahn	4,50 m

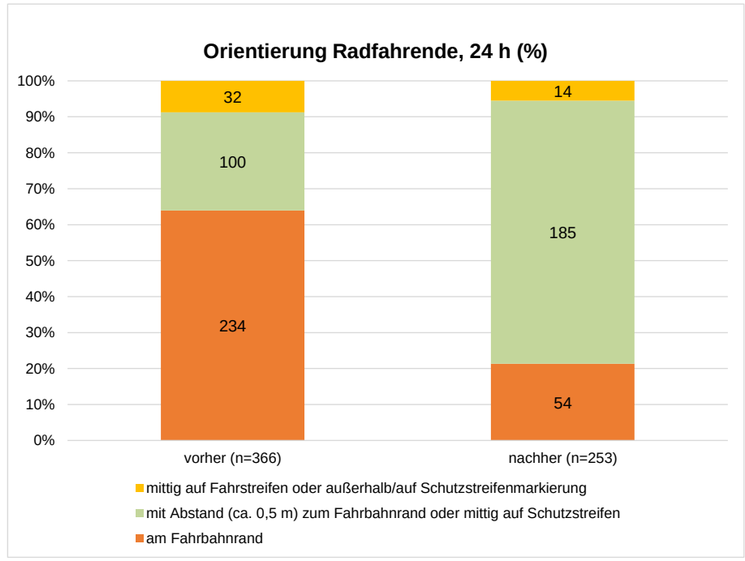








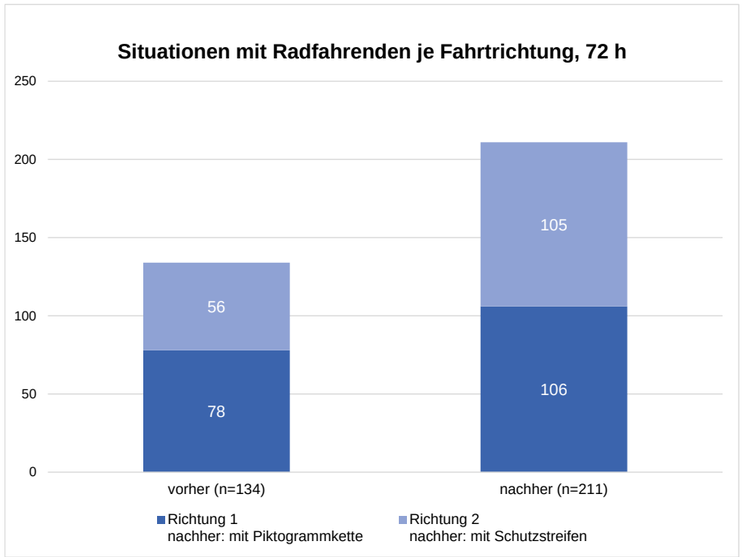


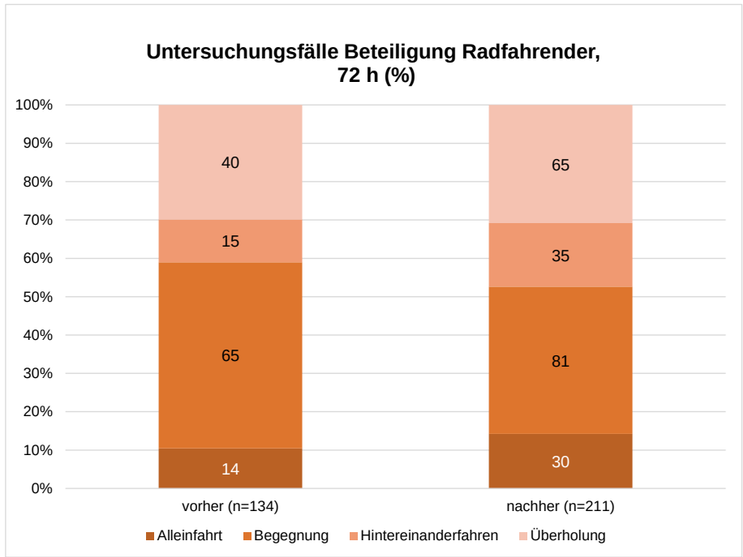


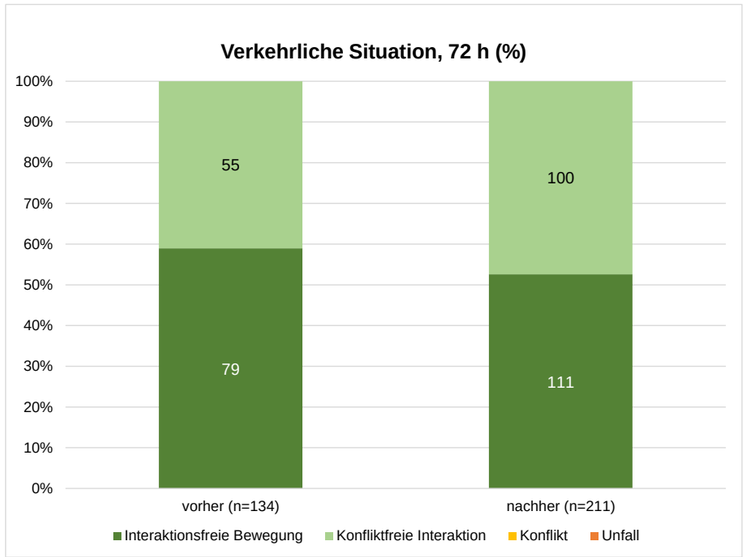
Friedrichshafen Unterraderach, Tannenburgstraße (innerorts, Schutzstreifen einseitig)

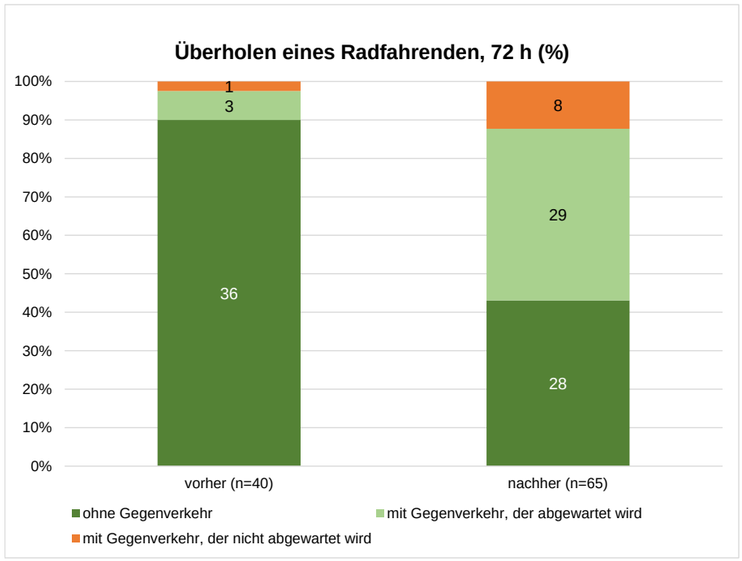
Allgemeine Informationen:

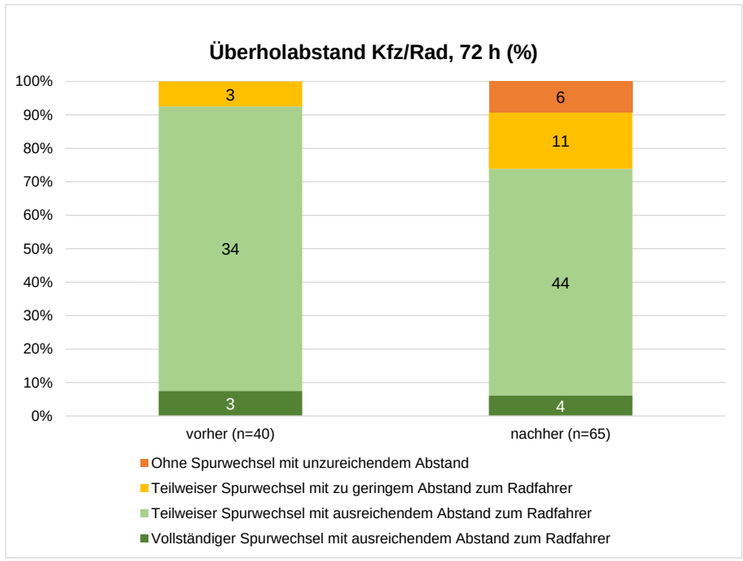
DTV (Nachher):	10.240 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,50 m
		Restfahrbahn	5,00 m

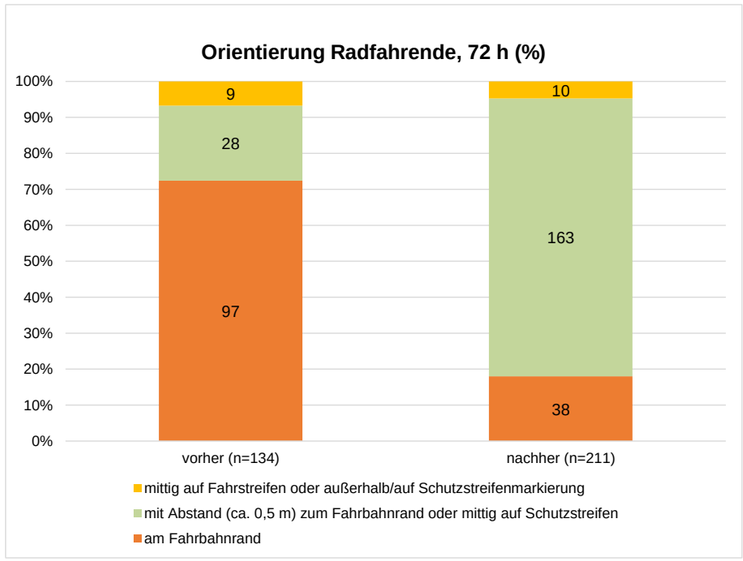








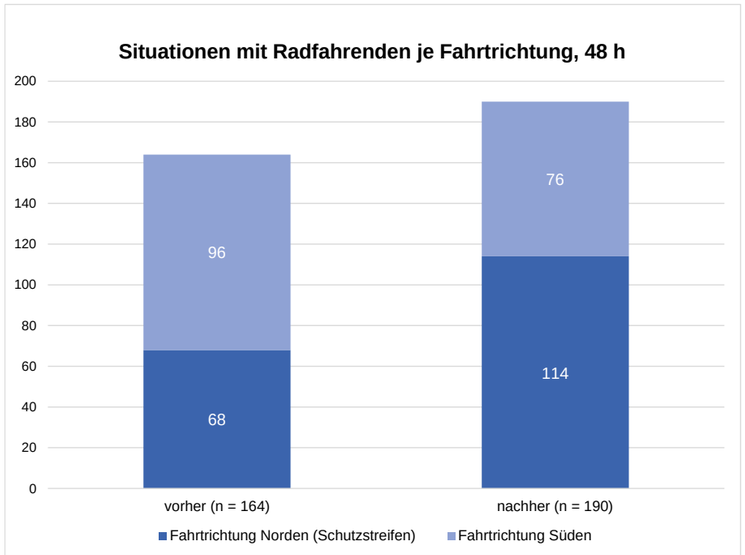


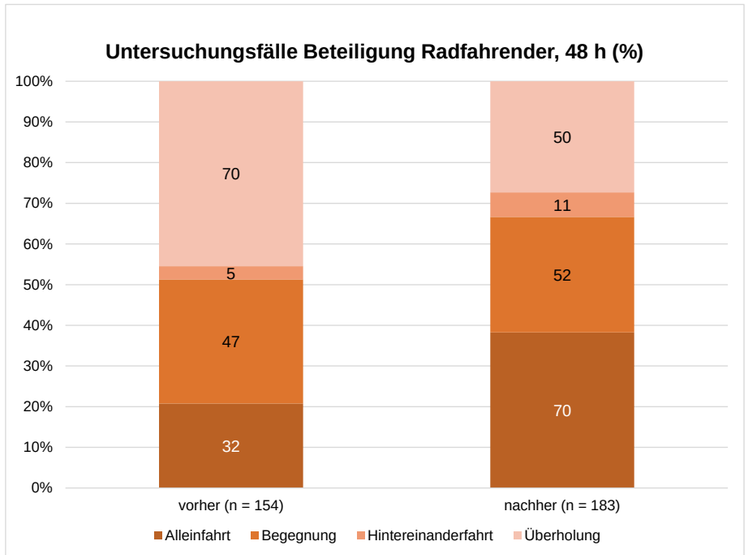


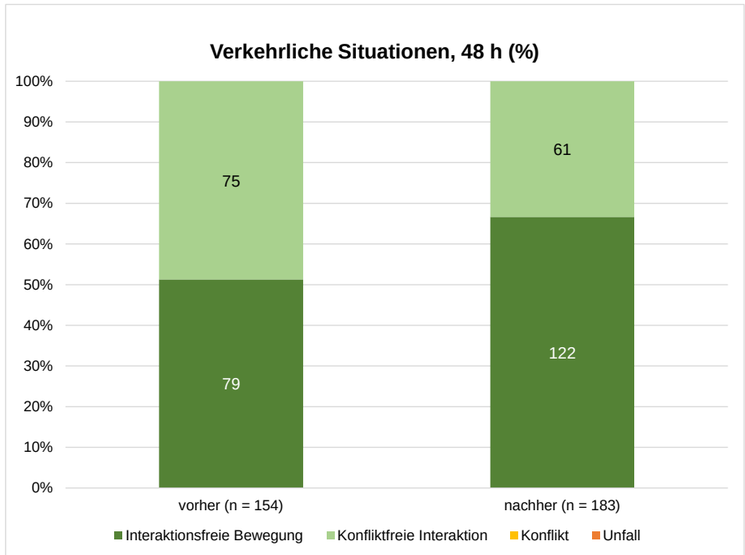
Lautern, K 3282 (innerorts, Schutzstreifen einseitig)

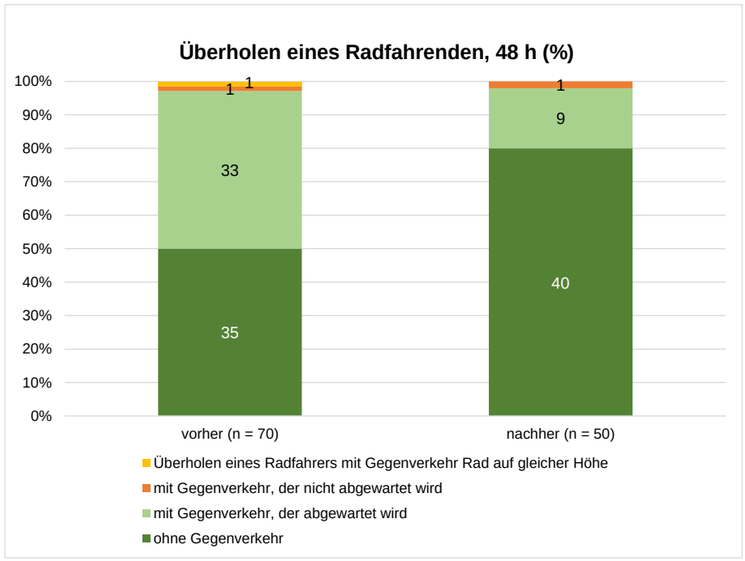
Allgemeine Informationen:

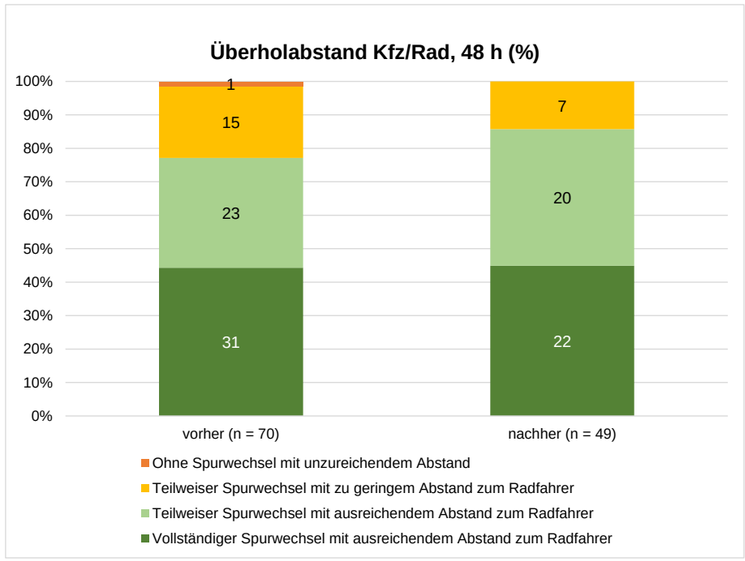
DTV (Nachher):	2.750 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	5,65 m
		Restfahrbahn	4,25 m

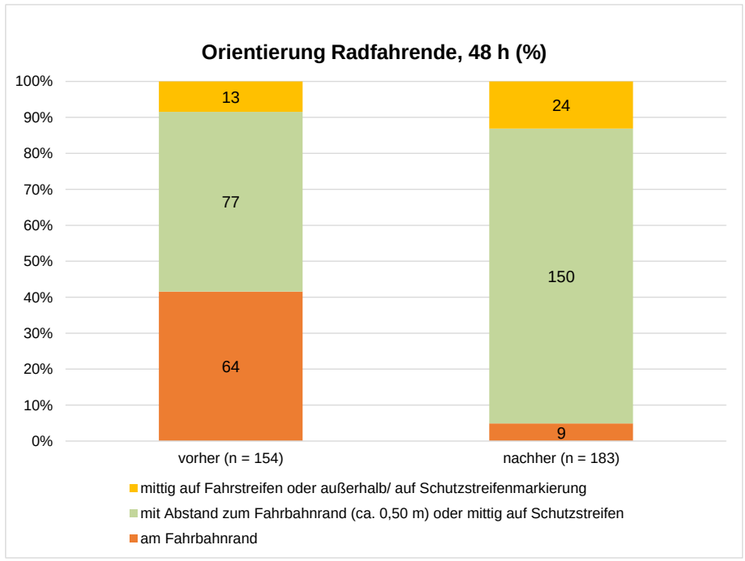








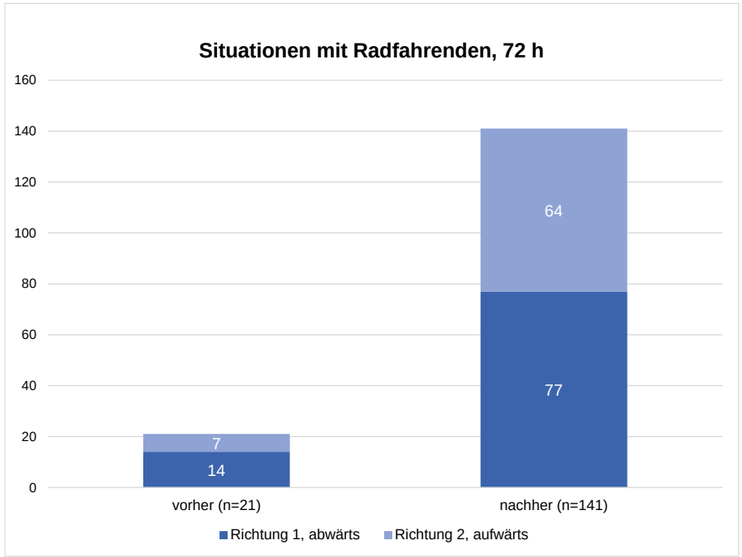


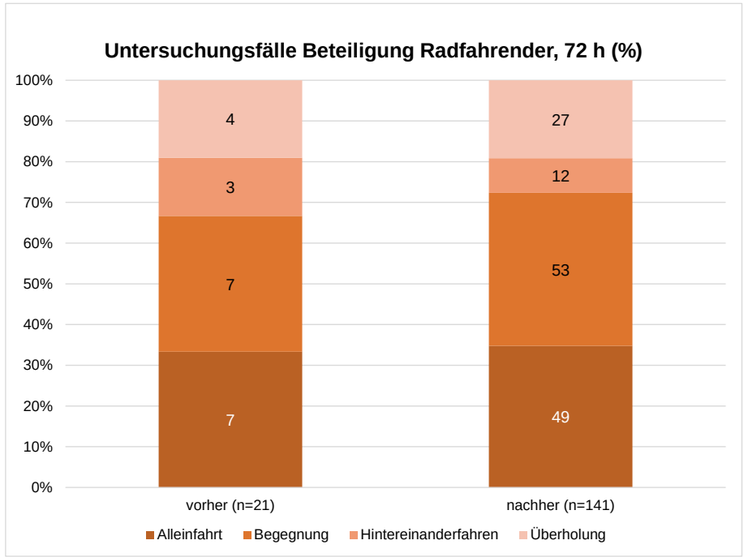


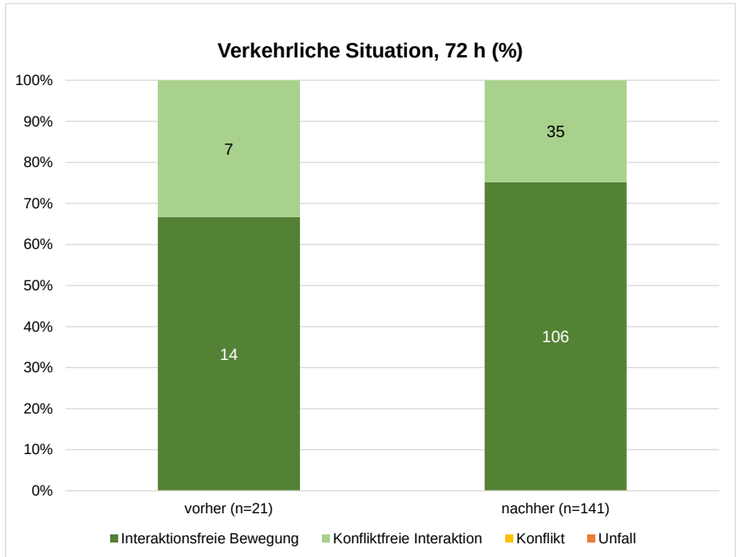
Ostfildern, Kemnat (innerorts, Schutzstreifen einseitig)

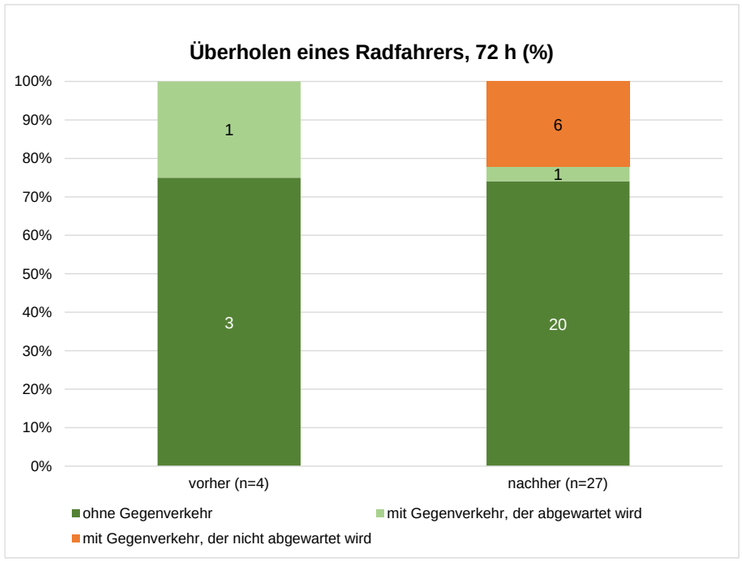
Allgemeine Informationen:

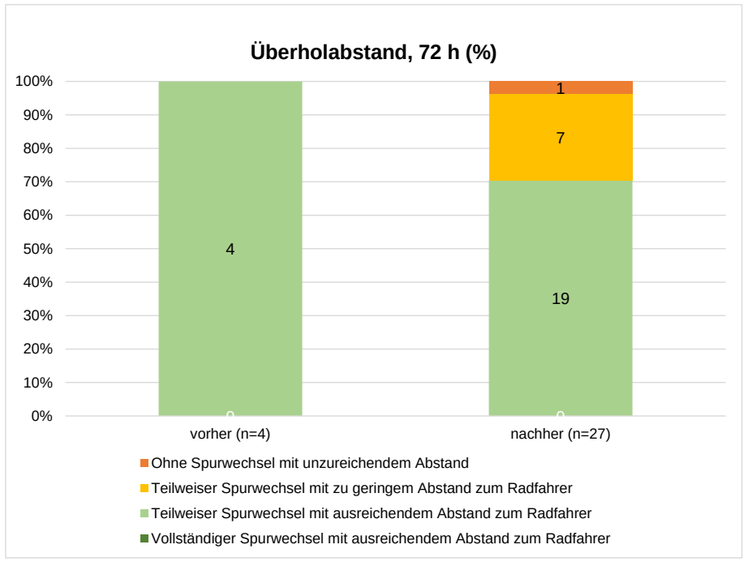
DTV (Nachher):	8.570 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,50 m
		Restfahrbahn	5,80 m

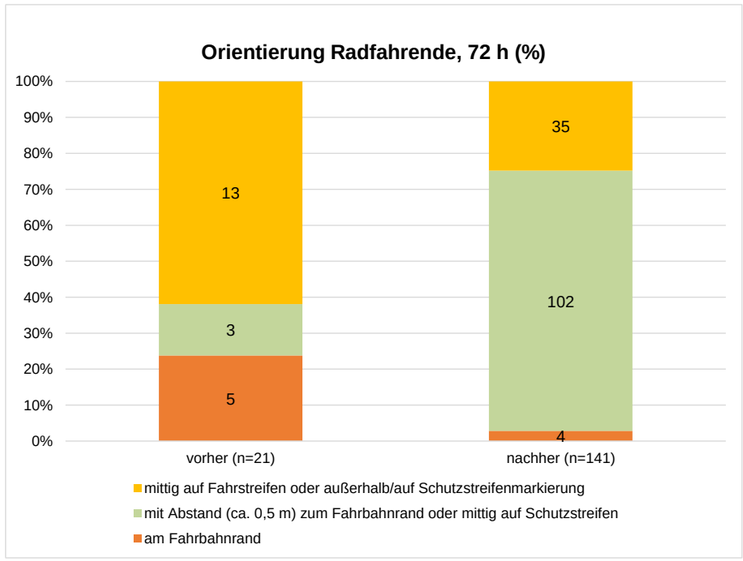








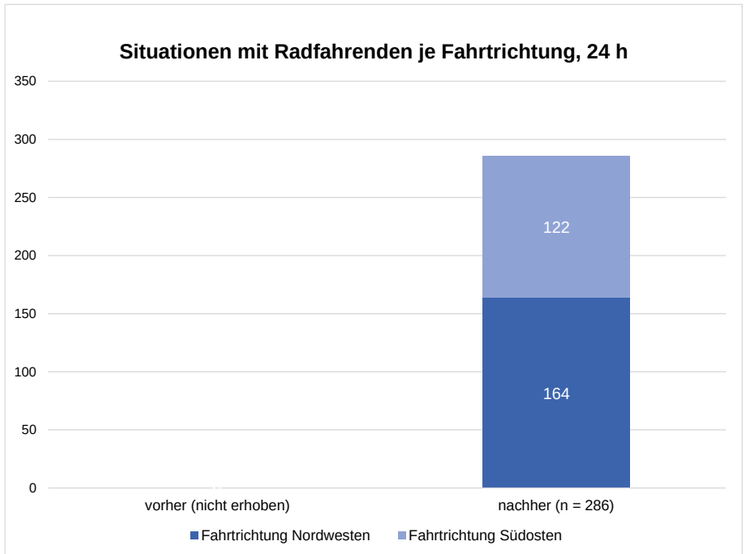


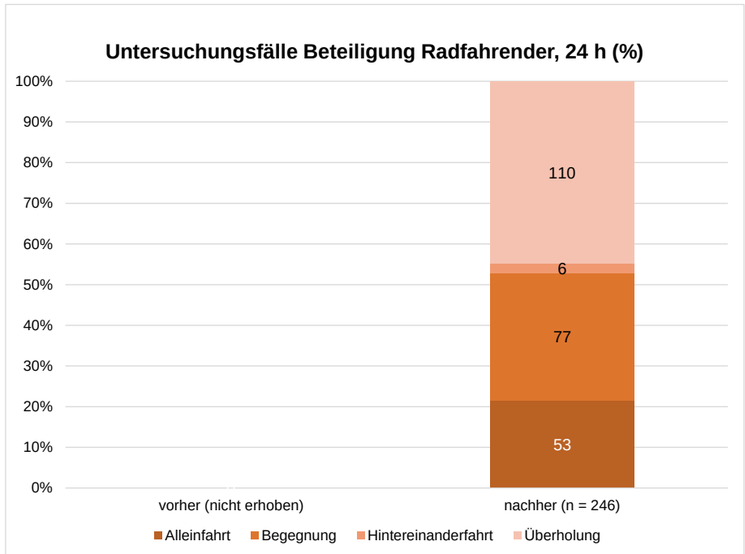


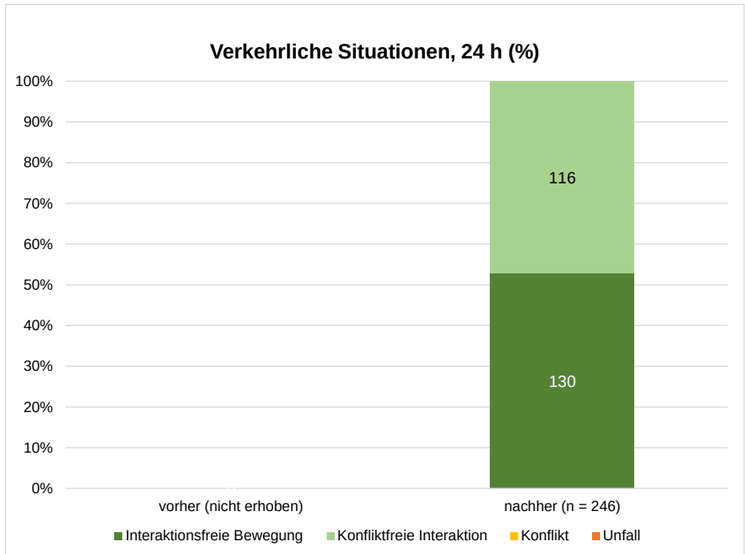
Eggenstein-Leopoldshafen, K 3580 (innerorts, Schutzstreifen beidseitig [Bestand])

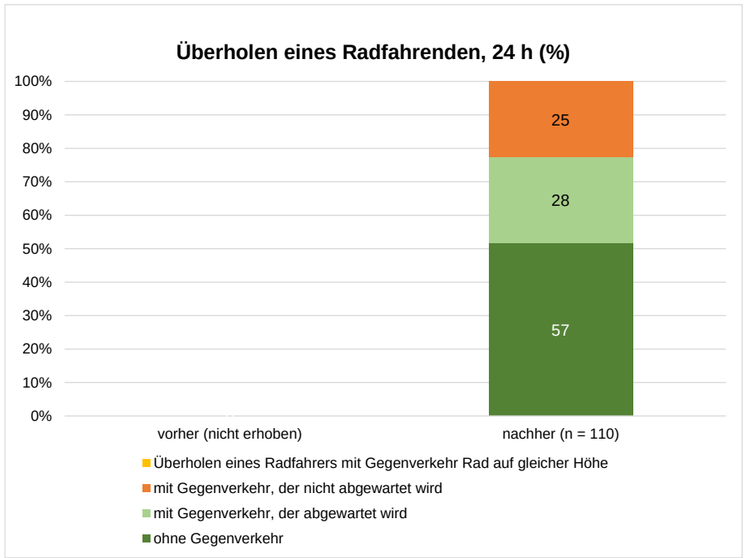
Allgemeine Informationen:

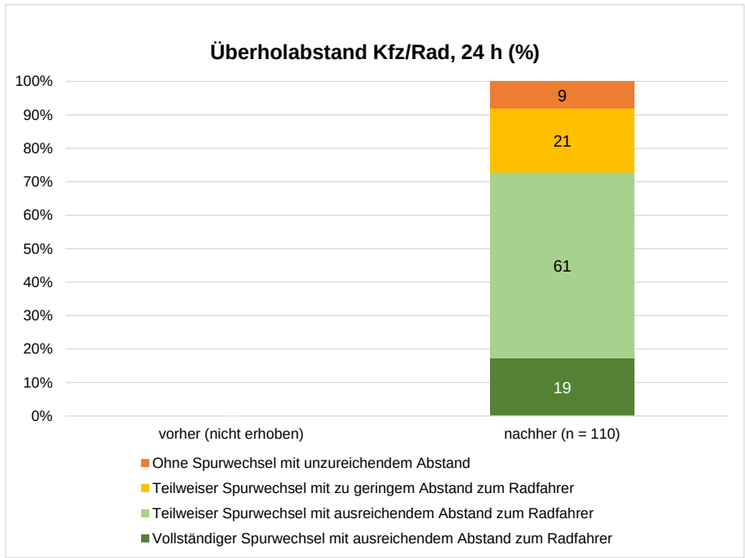
DTV (Nachher):	9.000 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,20 m

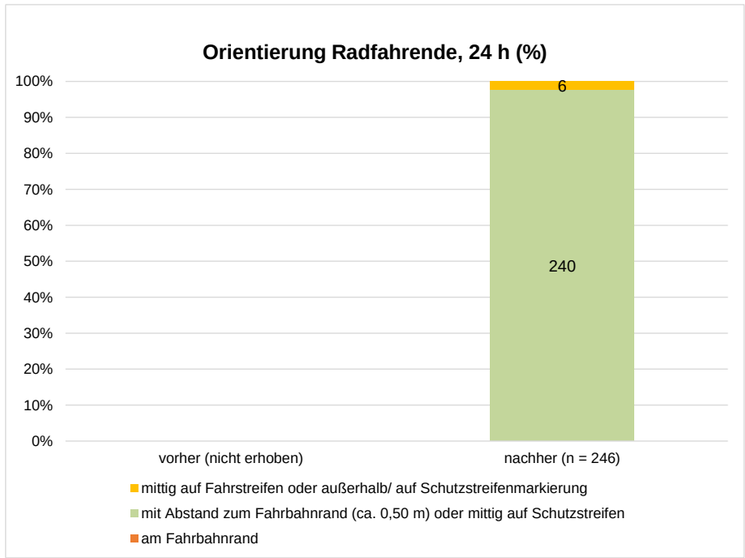








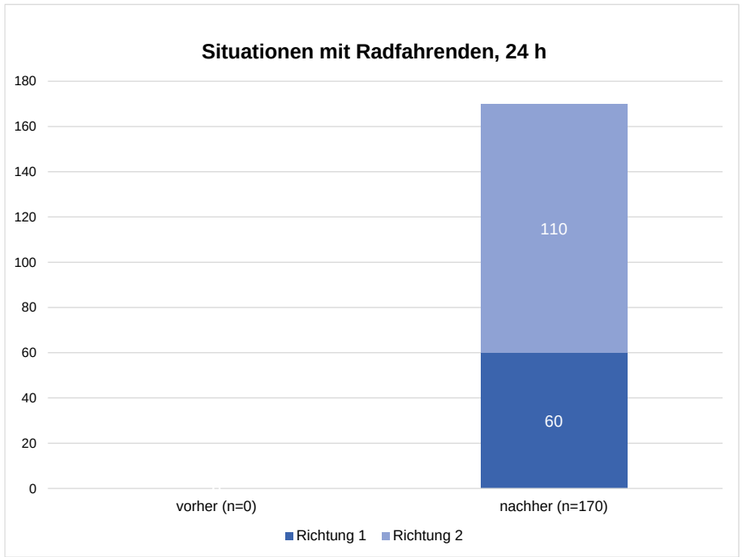


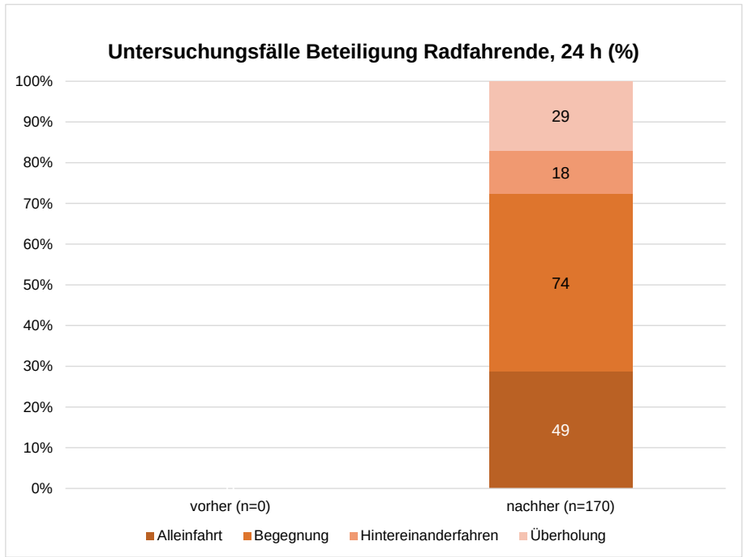


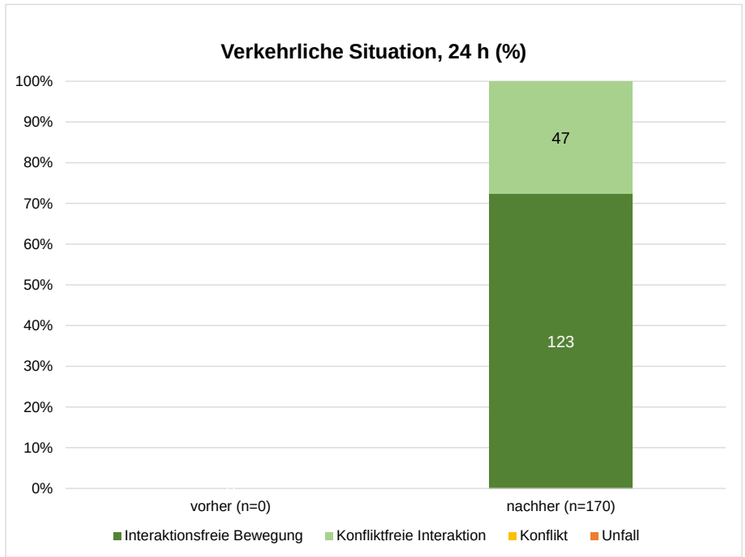
Filderstadt Plattenhardt, Hohenheimer Straße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig) [Bestand]

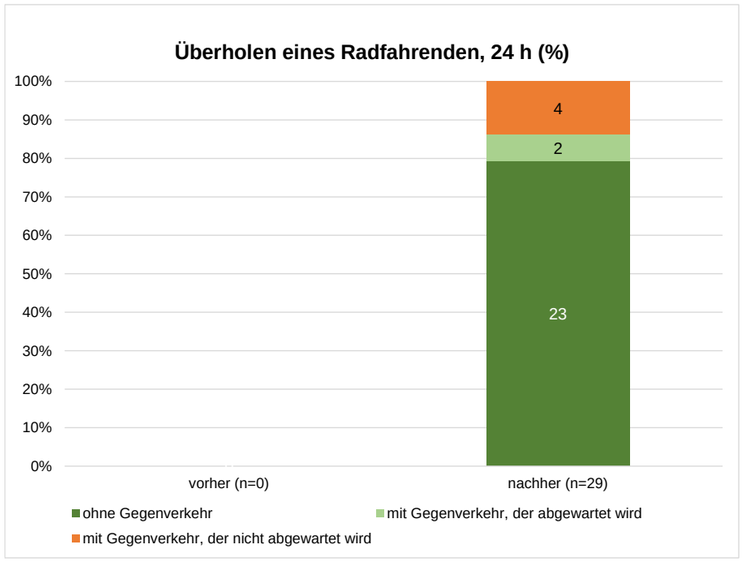
Allgemeine Informationen:

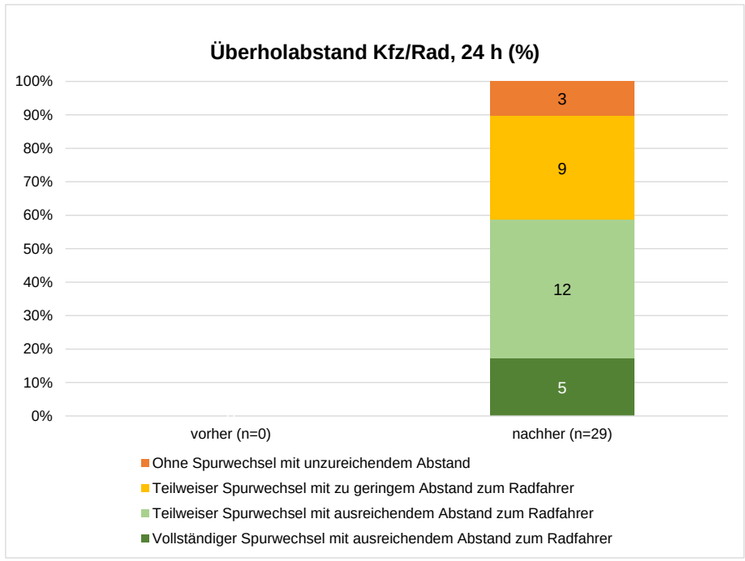
DTV (Nachher):	9.140 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,20 m

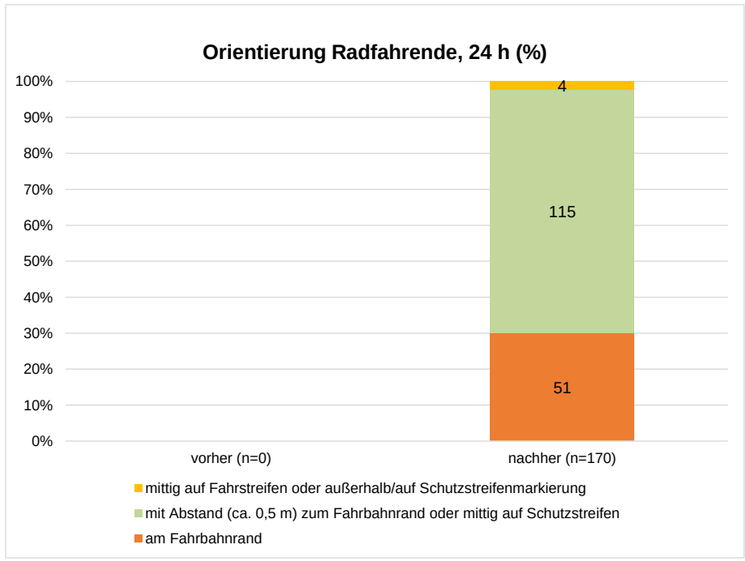








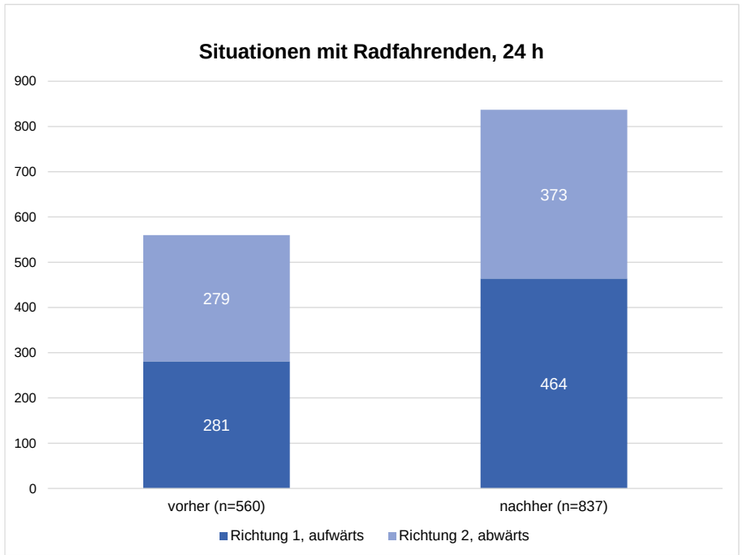


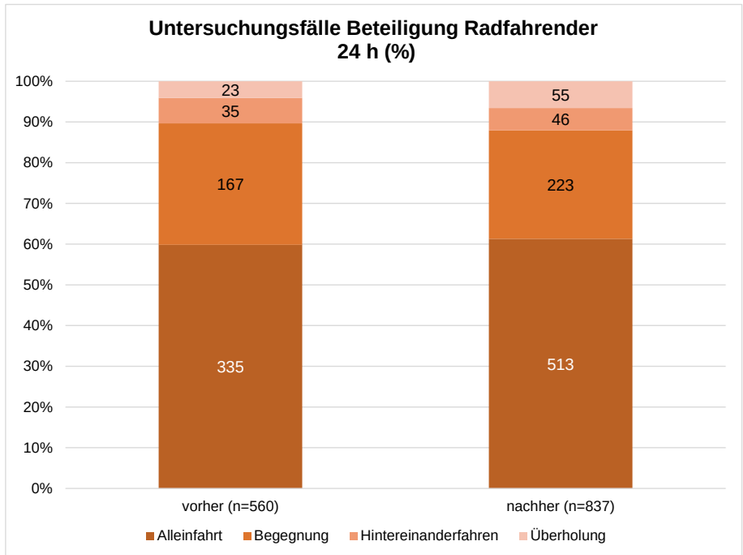


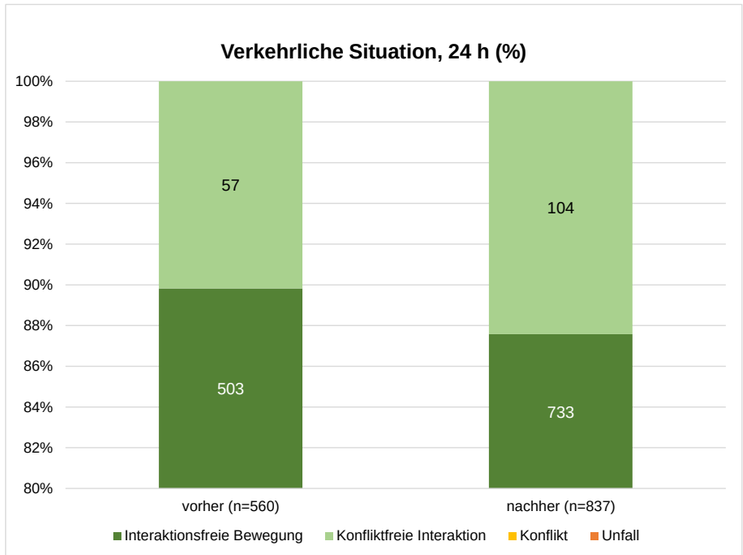
Friedrichshafen, Barbarossastraße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

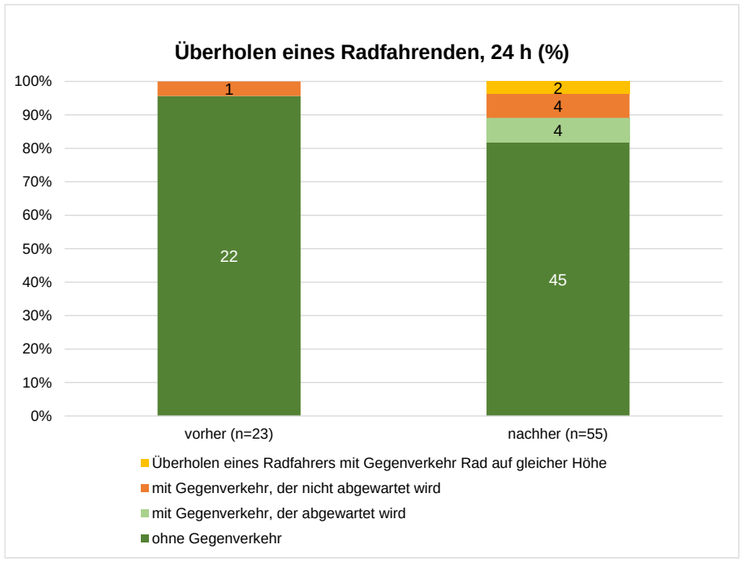
Allgemeine Informationen:

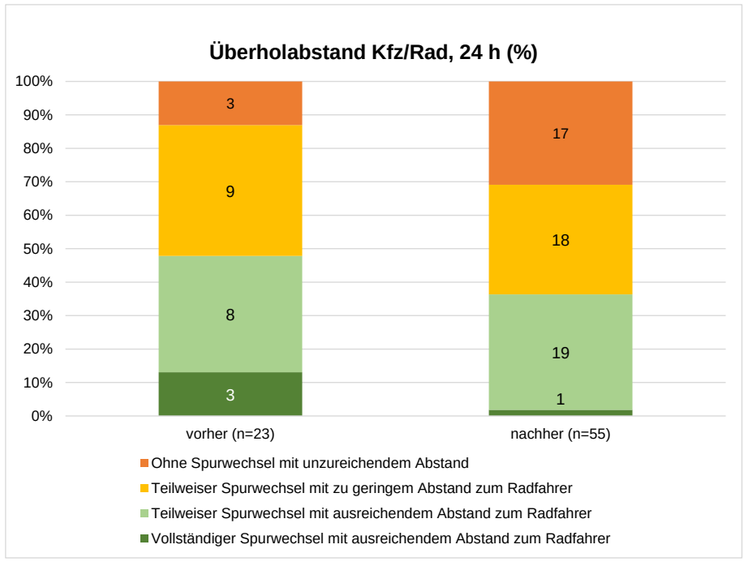
DTV (Nachher):	4.570 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,10 m

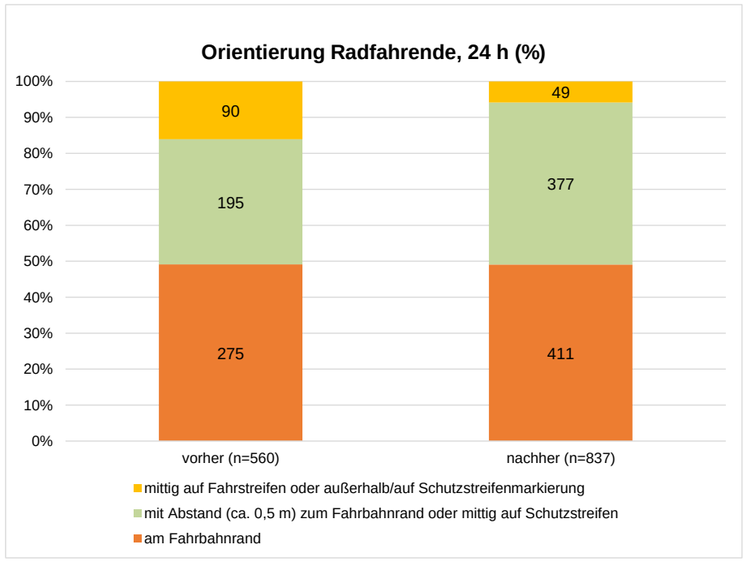












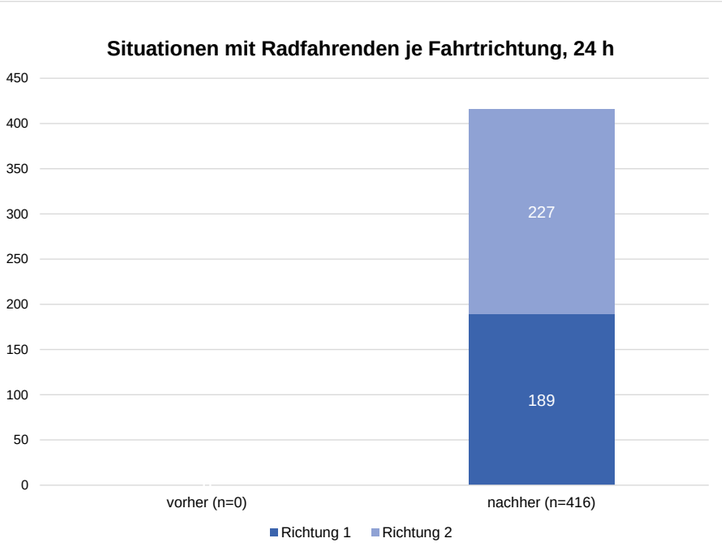
Friedrichshafen Kluftern, L 328b (innerorts, Schutzstreifen beidseitig) [Bestand]

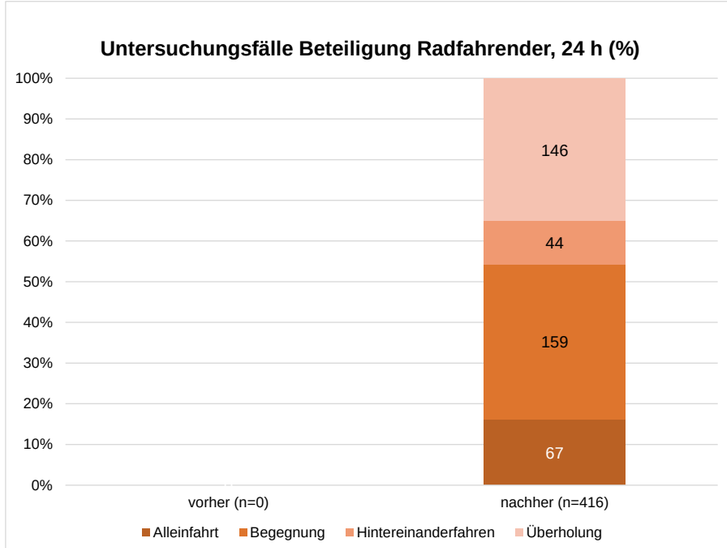
Allgemeine Informationen:

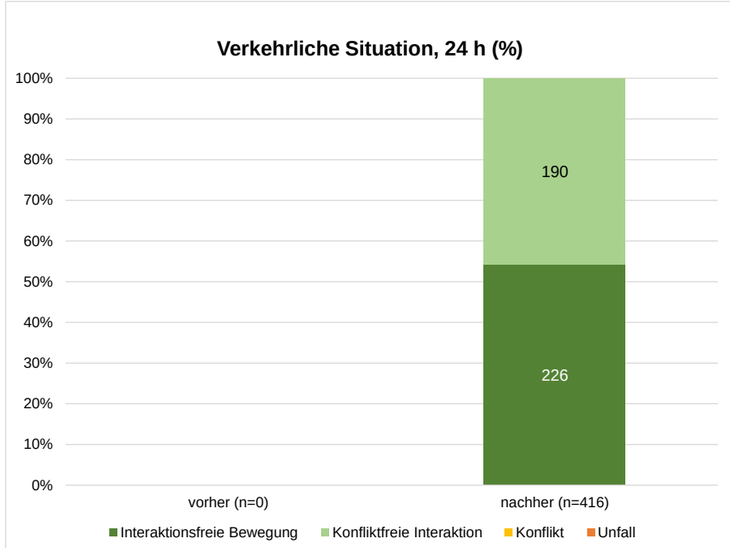
DTV (Nachher): 7.470 Kfz/24h

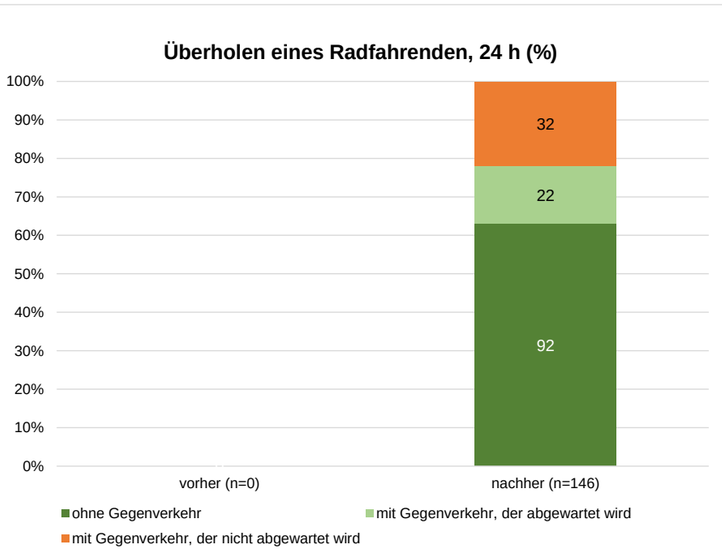
Fahrbahnbreite: 7,00 m

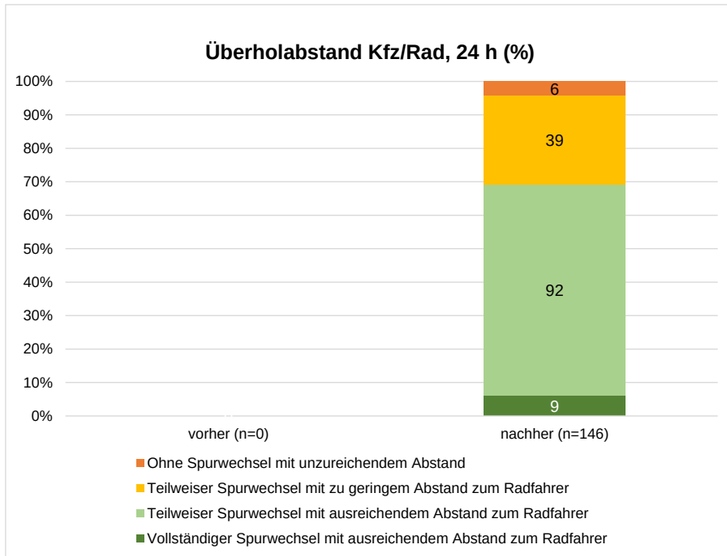
Kernfahrbahn 4,50 m

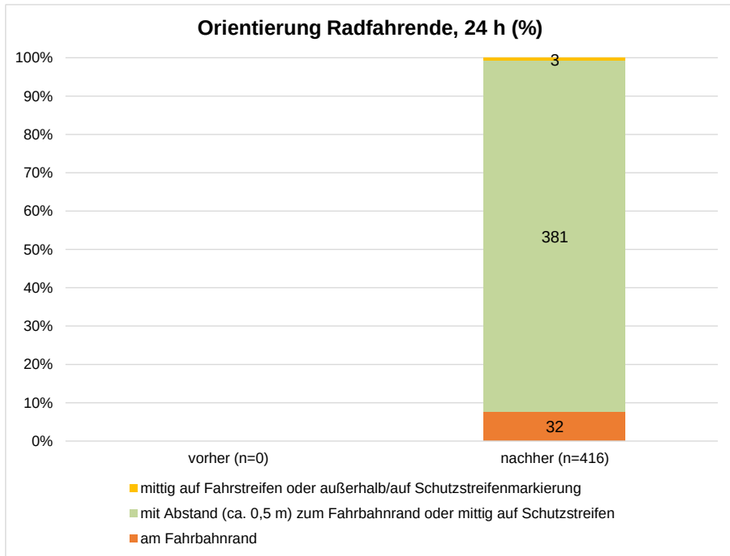








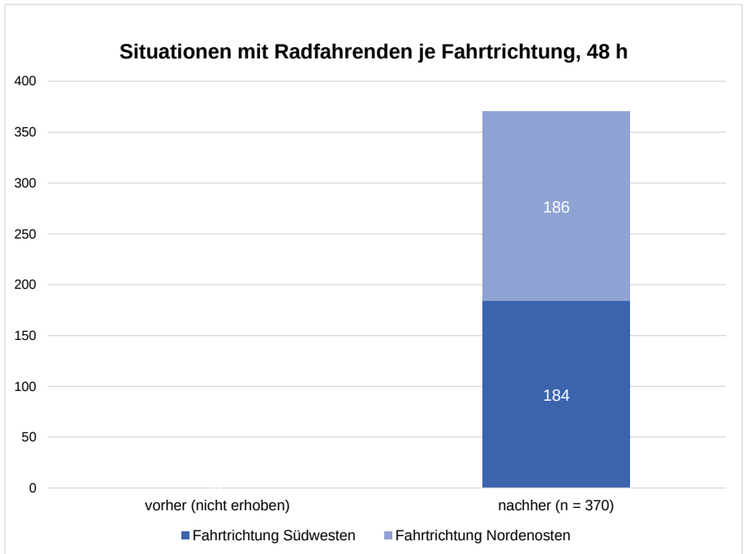


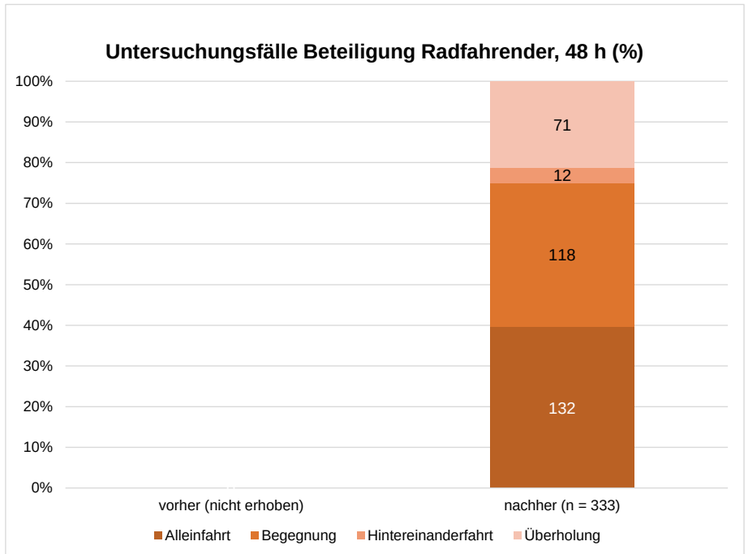


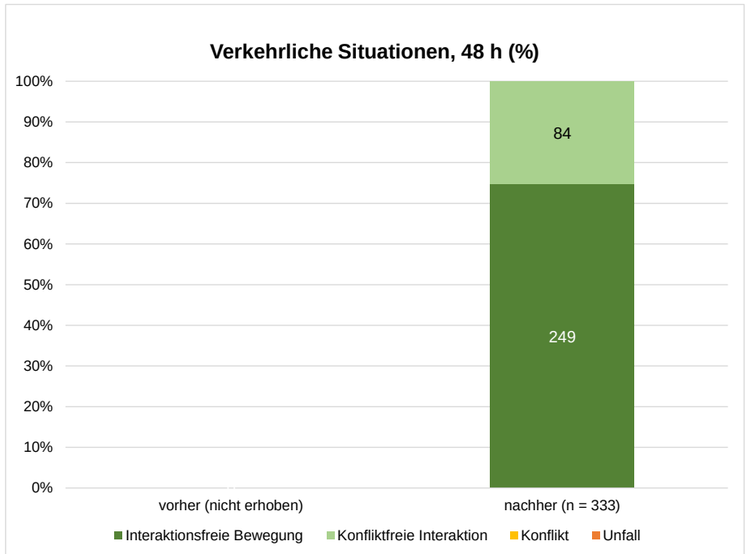
Karlsruhe, Steinkreuzstraße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig [Bestand])

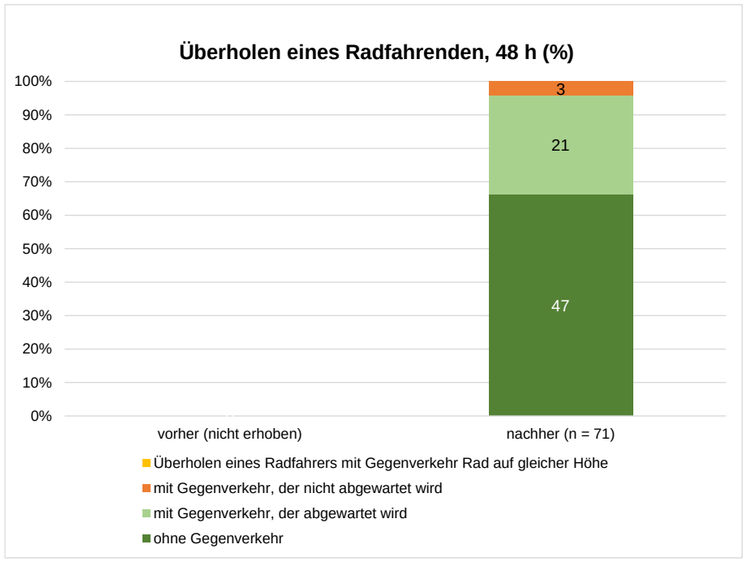
Allgemeine Informationen:

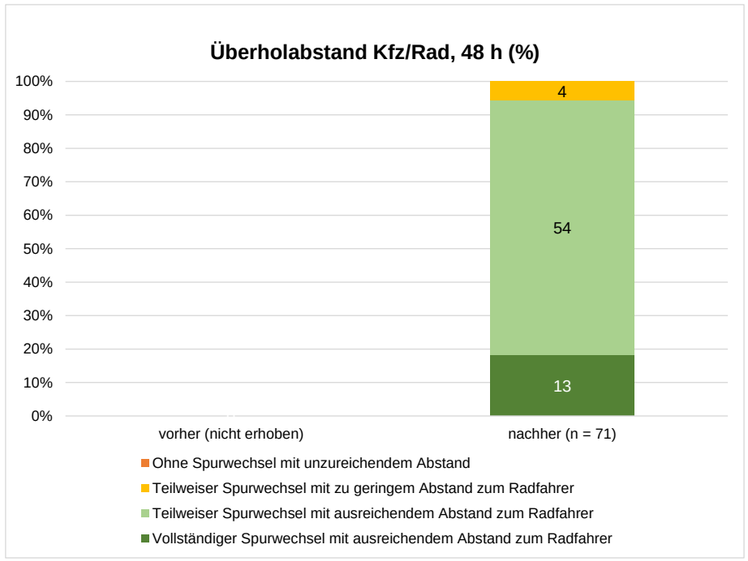
DTV (Nachher):	4.280 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,20 m

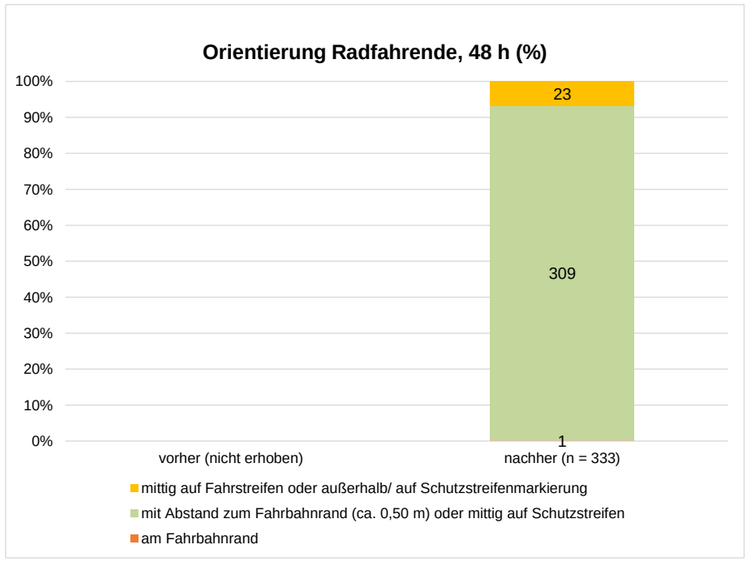








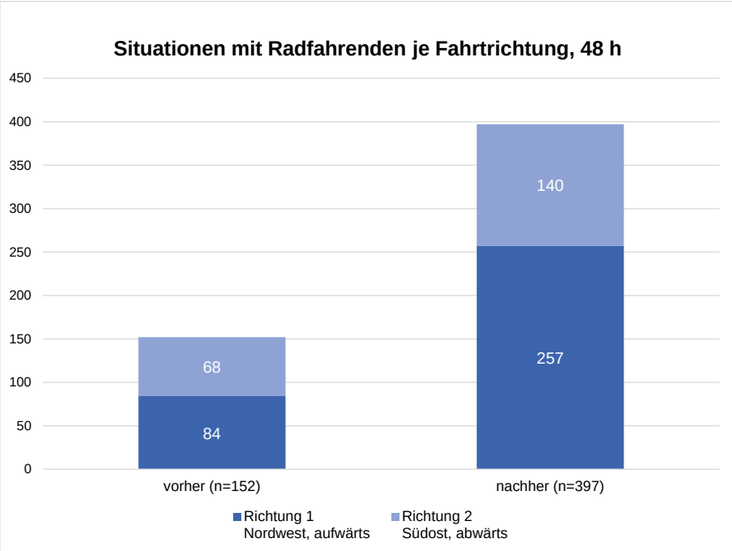


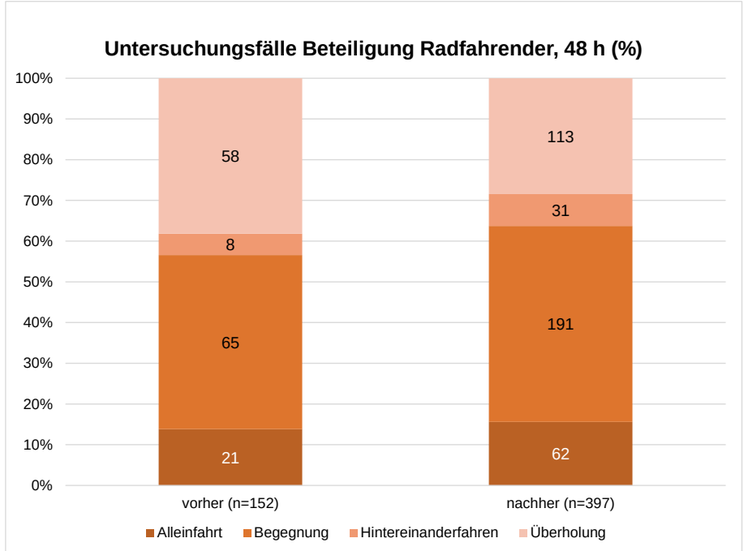


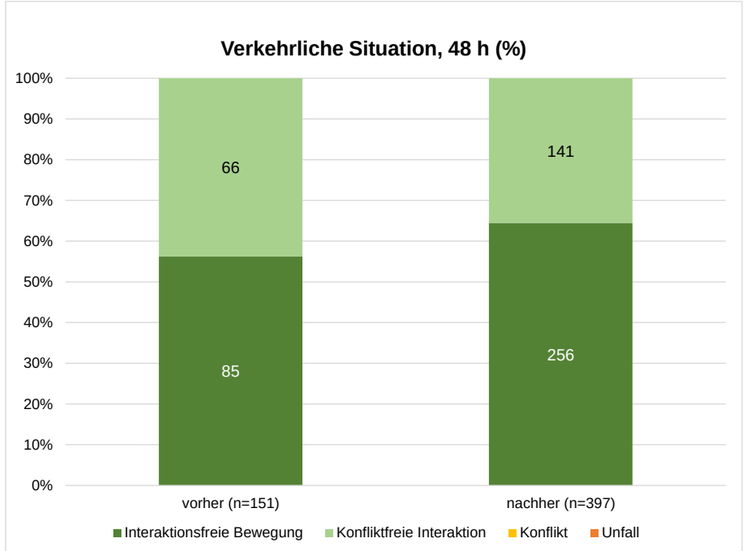
Konstanz, Wollmatingen (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

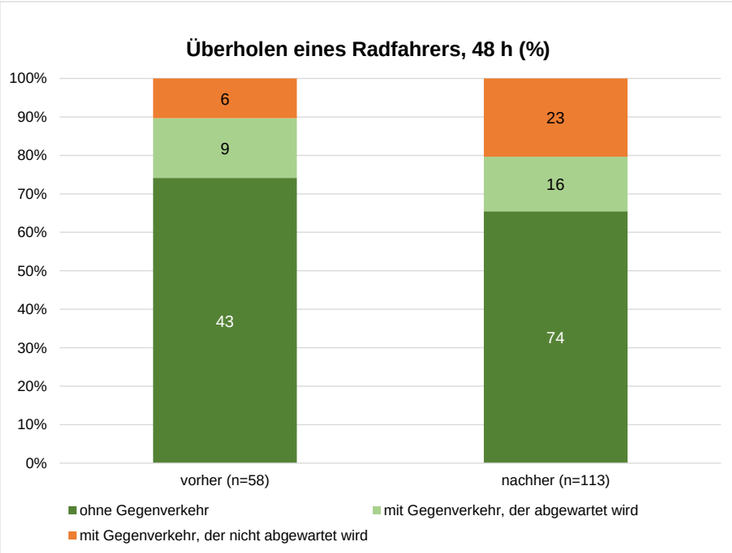
Allgemeine Informationen:

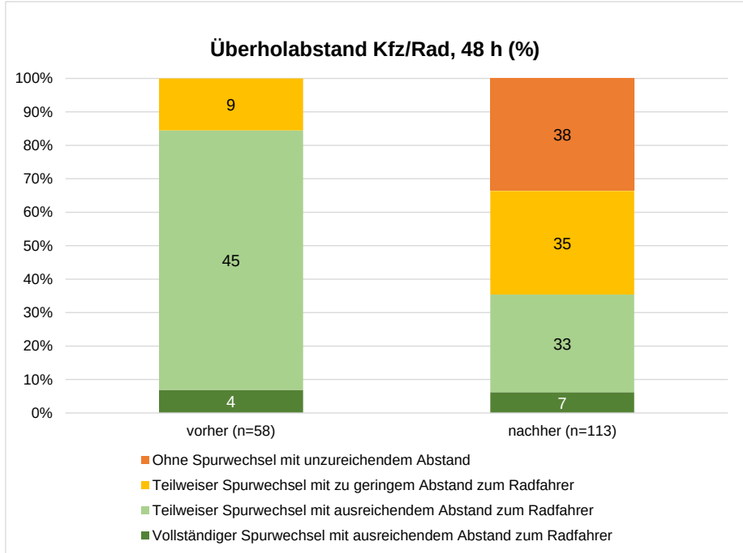
DTV (Nachher):	9.300 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,10 m

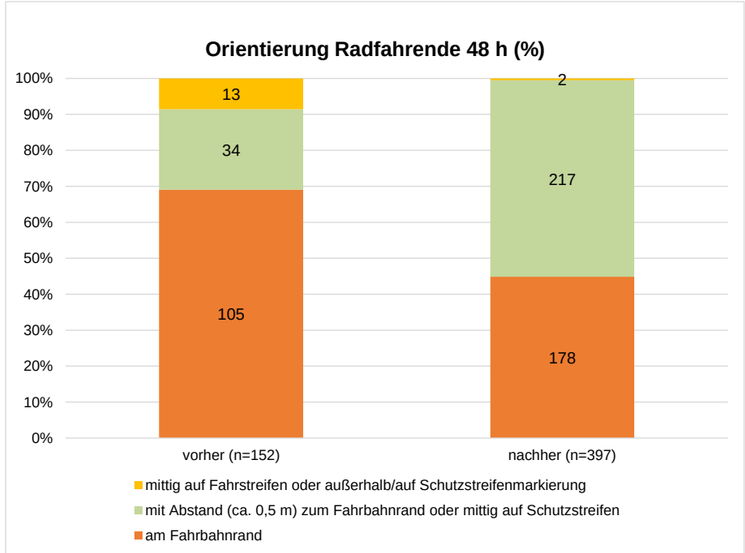








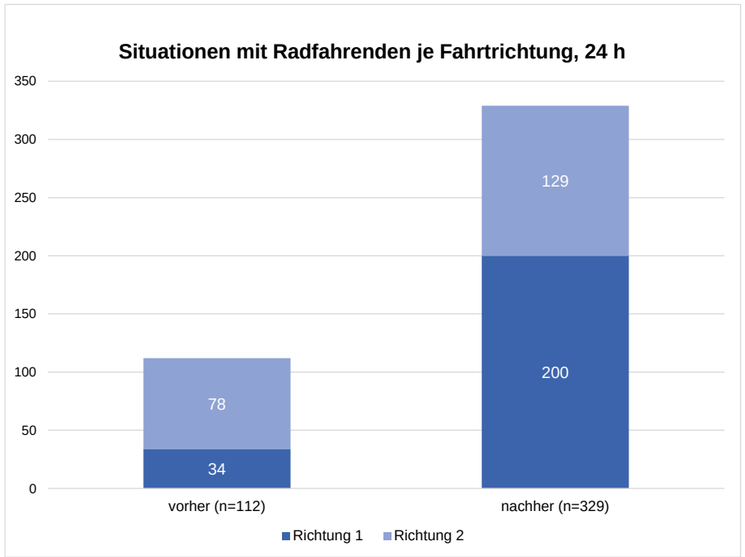


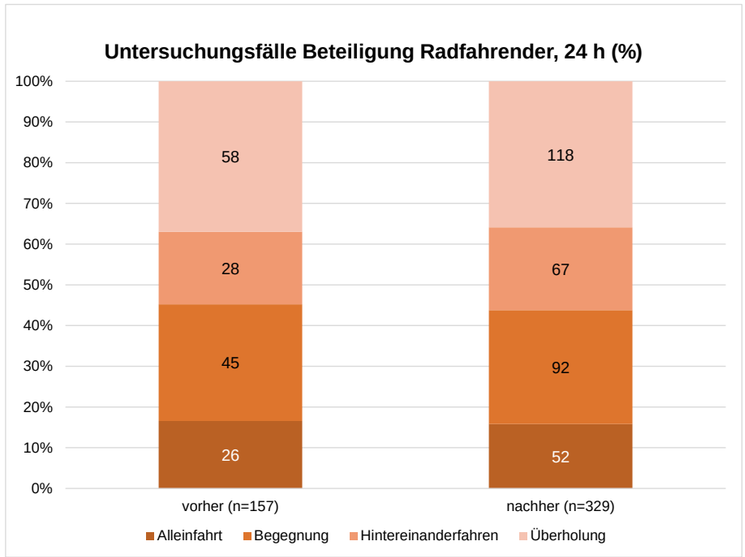


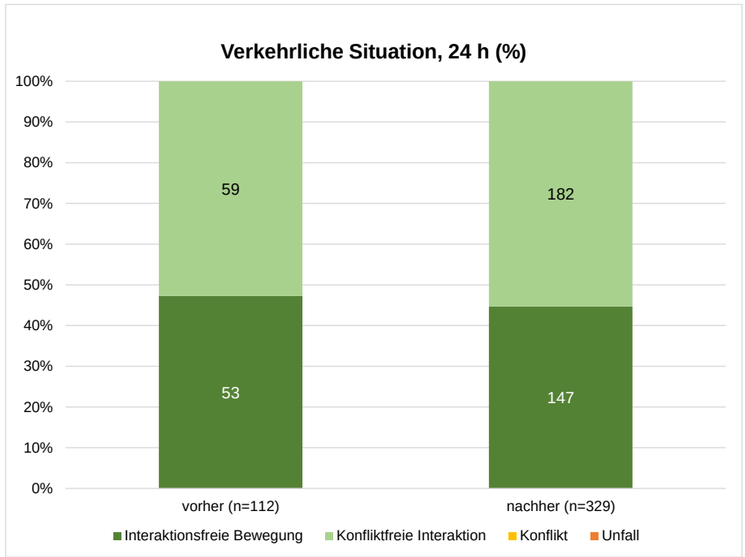
Lörrach, Lörracher Straße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

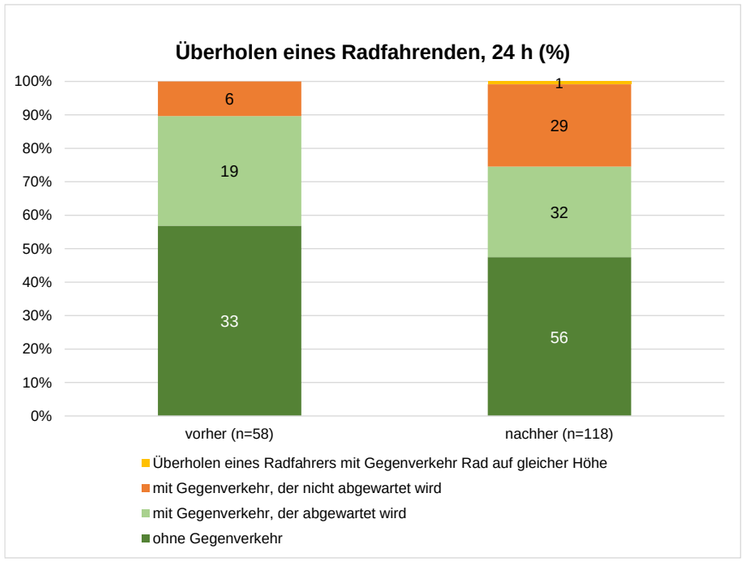
Allgemeine Informationen:

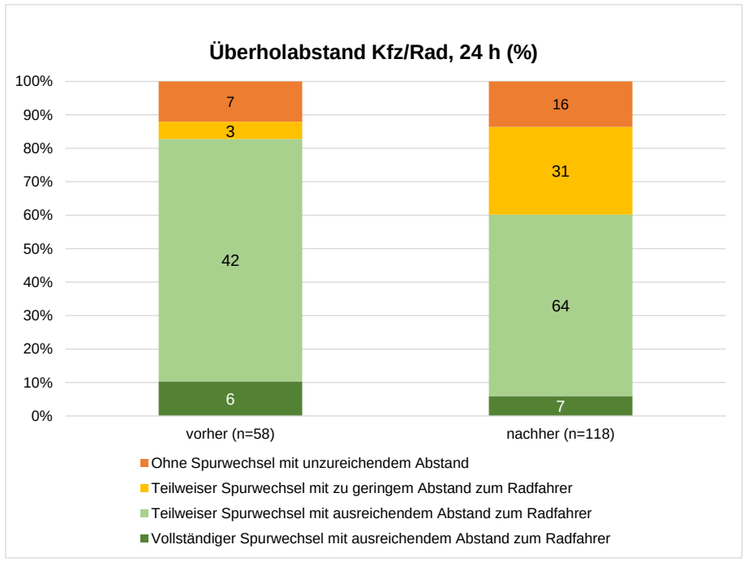
DTV (Nachher):	13.890 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,80 m
		Kernfahrbahn	4,30 m

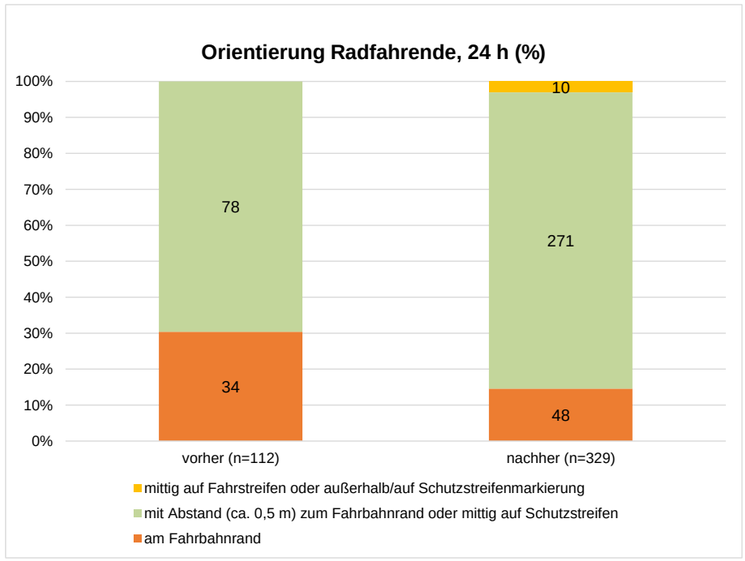












Lörrach, Schopfheimer Straße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

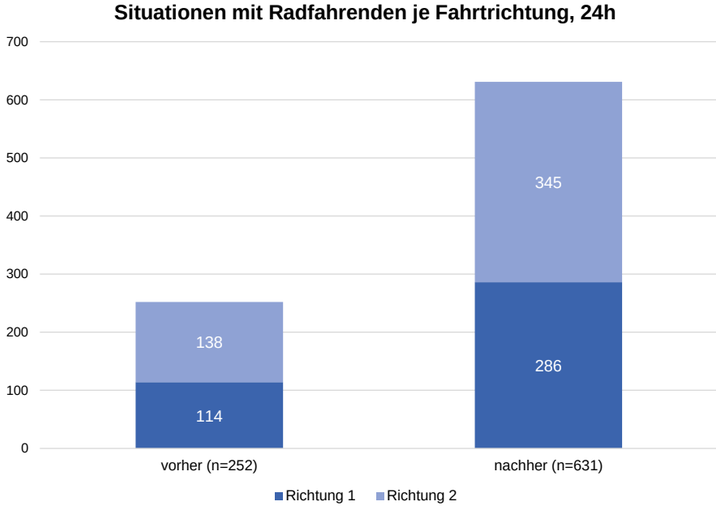
Allgemeine Informationen:

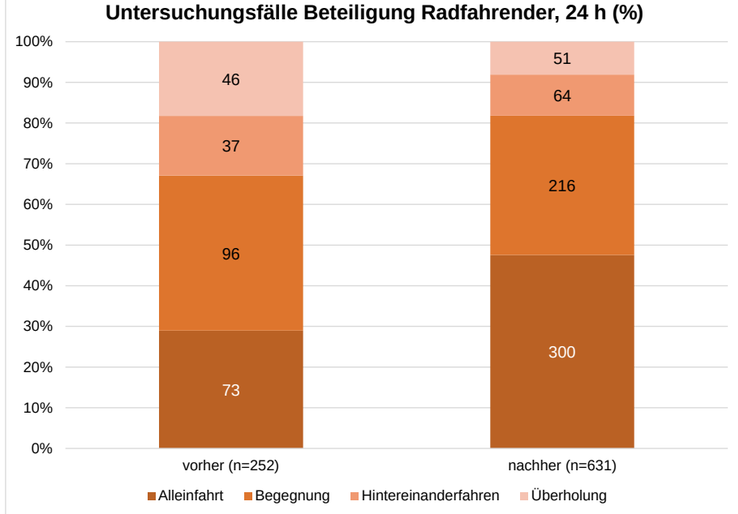
DTV (Nachher): 6.890 Kfz/24h

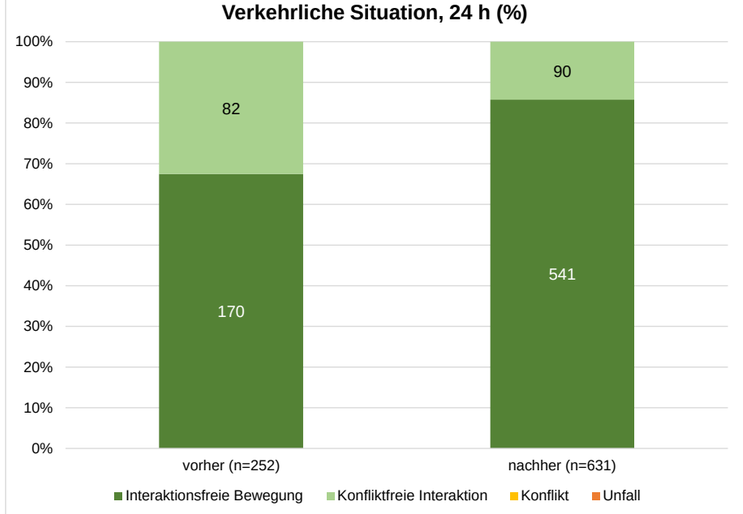
Fahrbahnbreite: 7,00 m

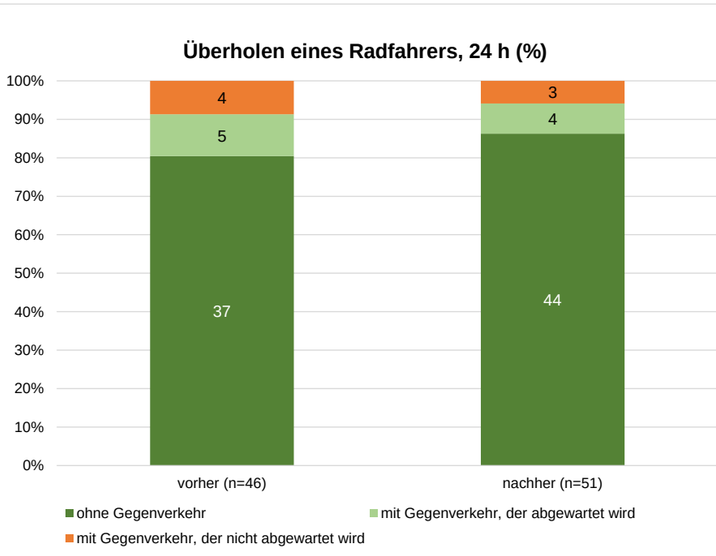
Kernfahrbahn 4,20 m

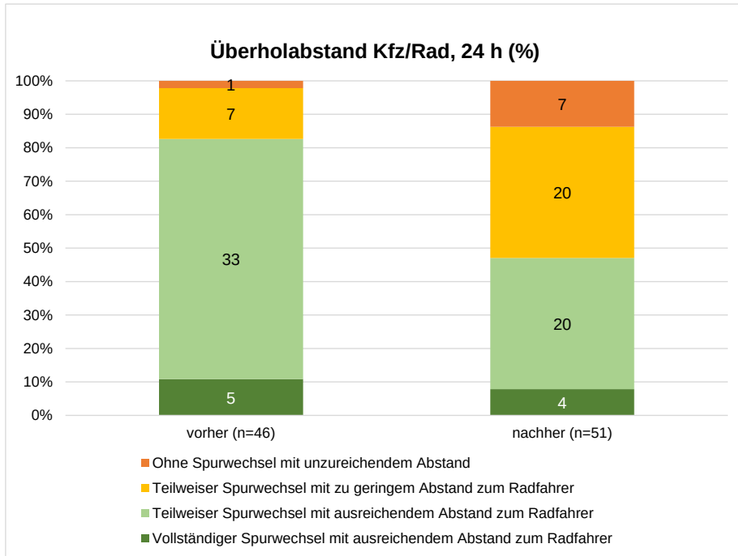
Vorher: Schutzstreifen einseitig

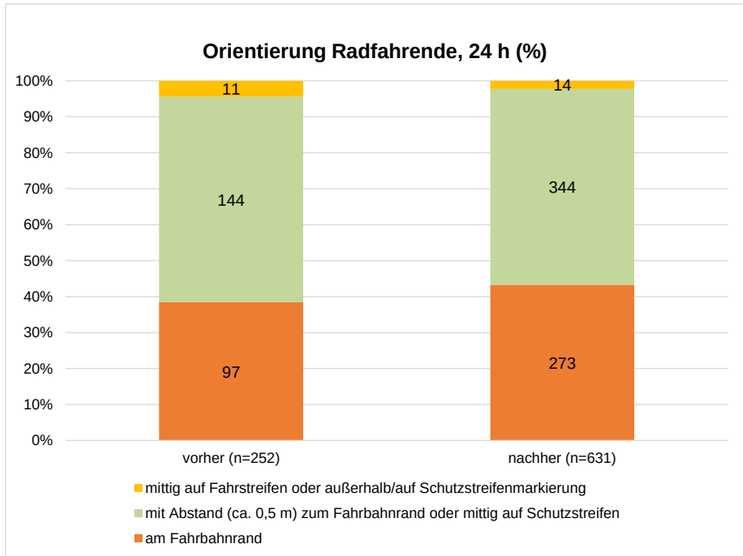








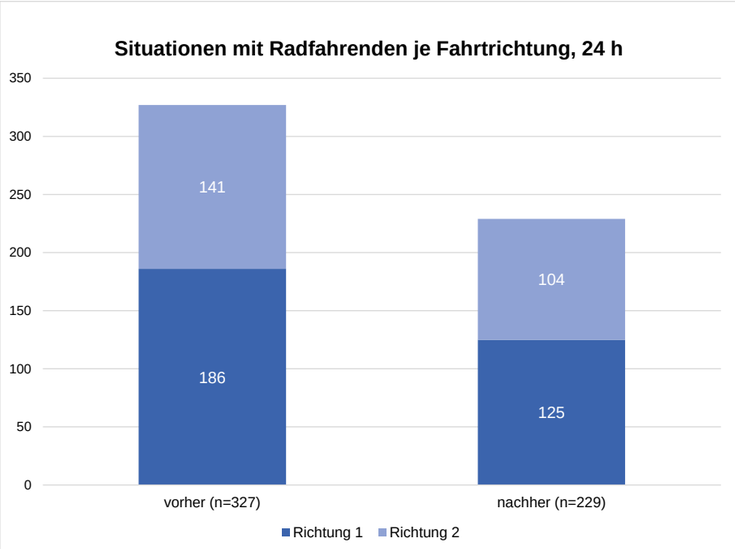


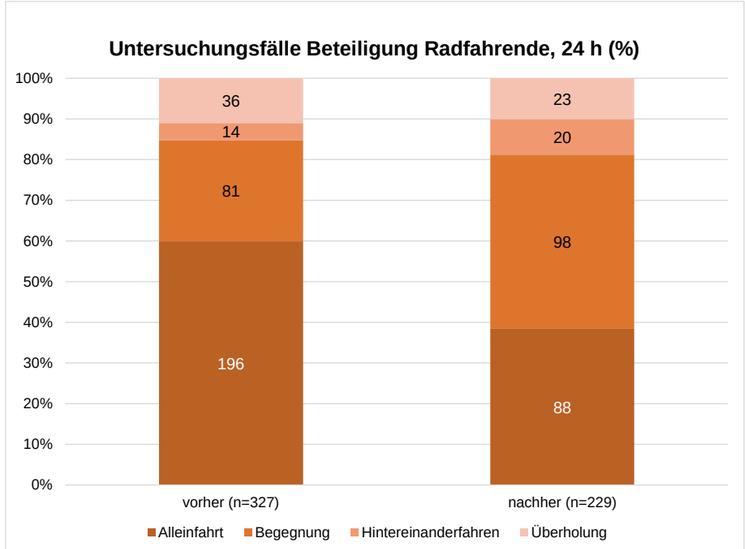


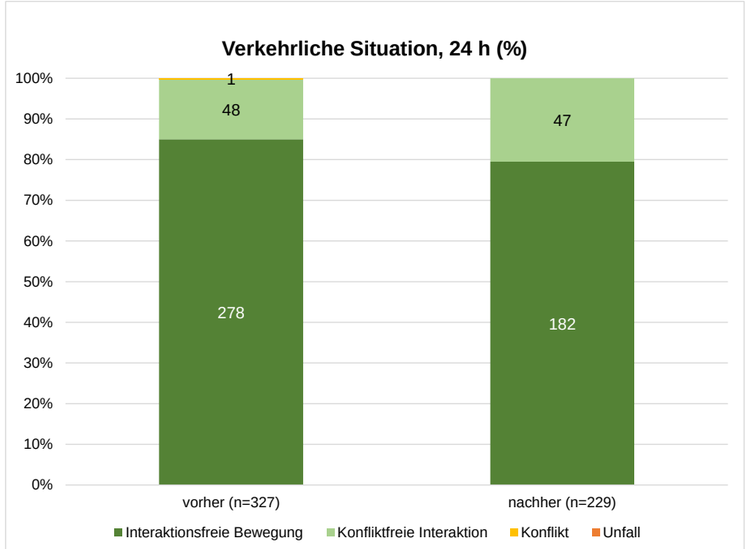
Markelfingen, Radolfzeller Straße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

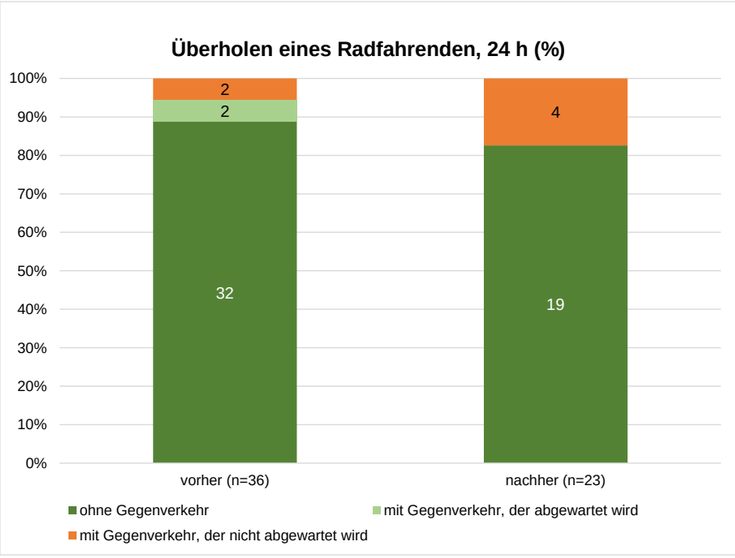
Allgemeine Informationen:

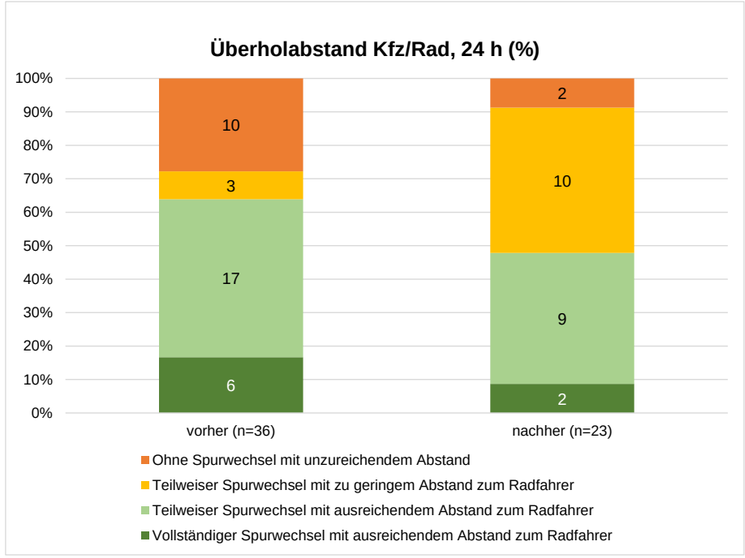
DTV (Nachher):	6.720 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,20 m

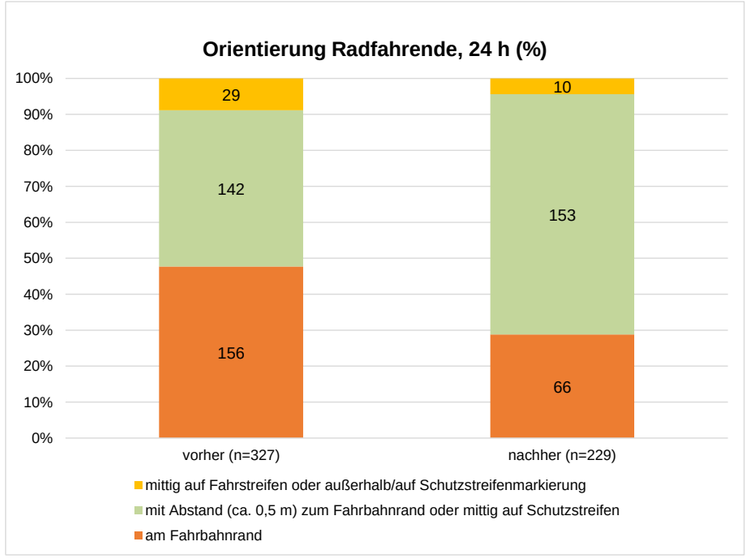












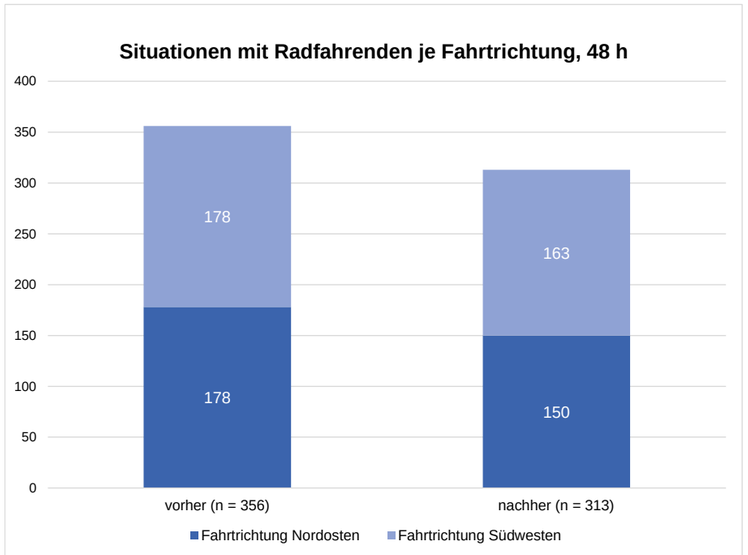
Mühlacker, Lienzinger Straße (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

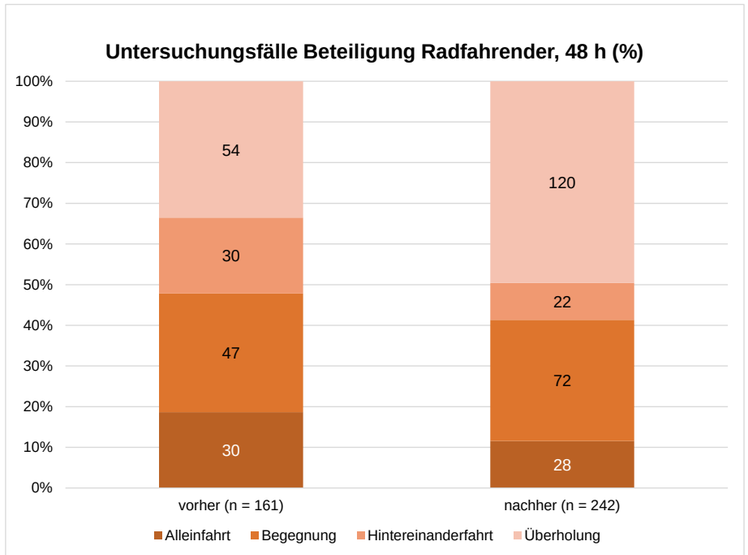
Allgemeine Informationen:

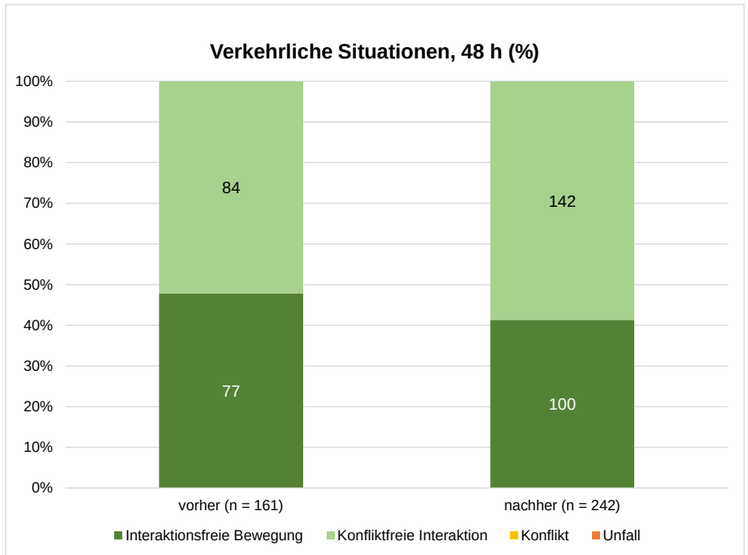
DTV (Nachher): 7.450 Kfz/24h

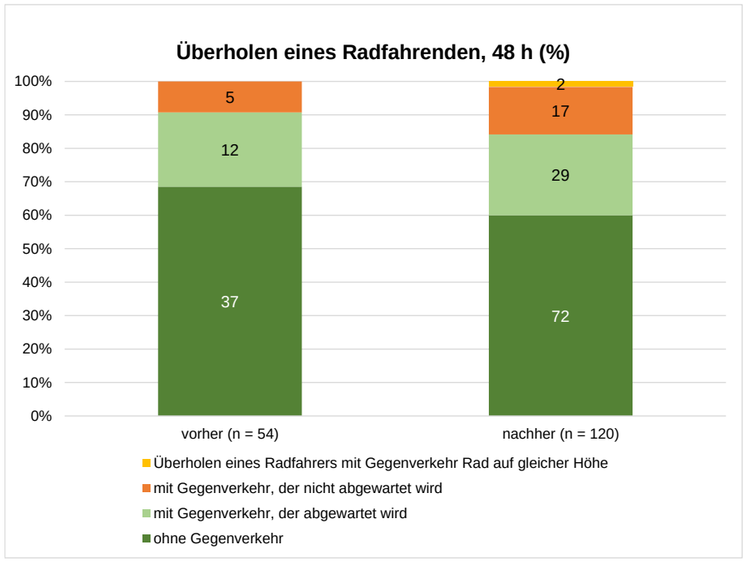
Fahrbahnbreite: 7,10 m

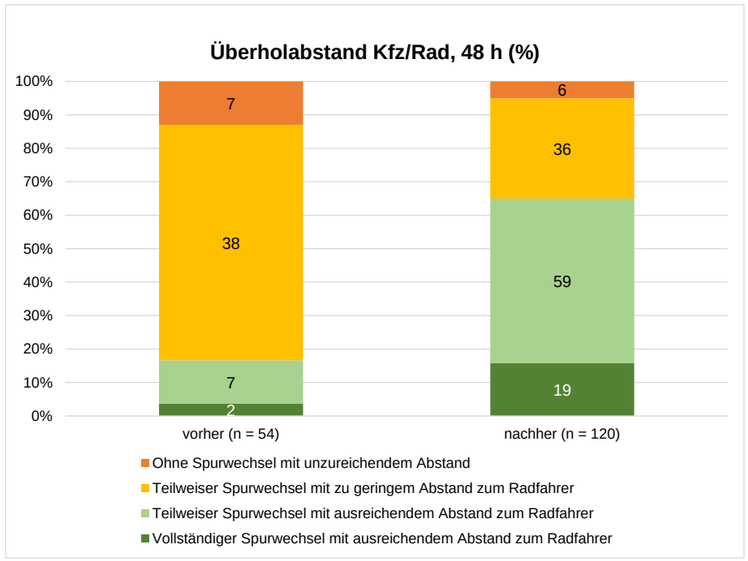
Kernfahrbahn 4,30 m

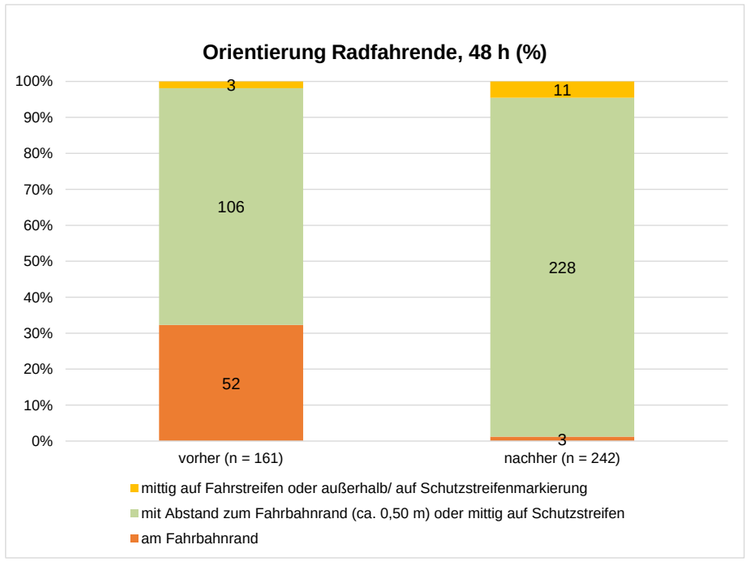








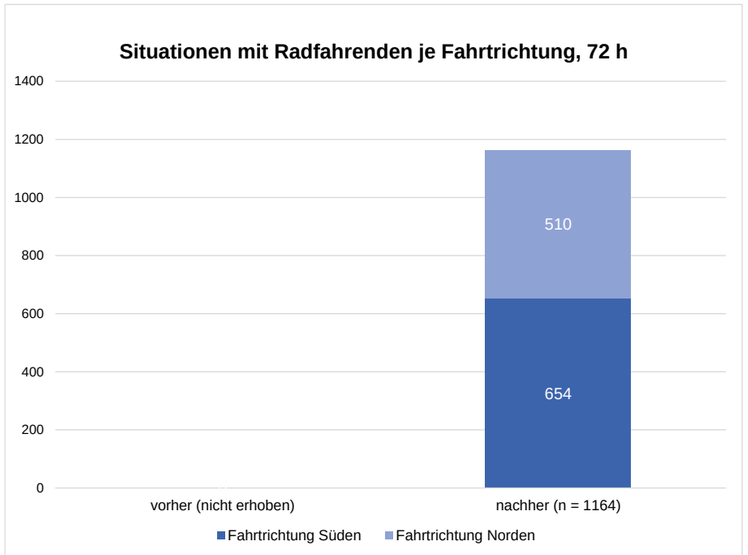


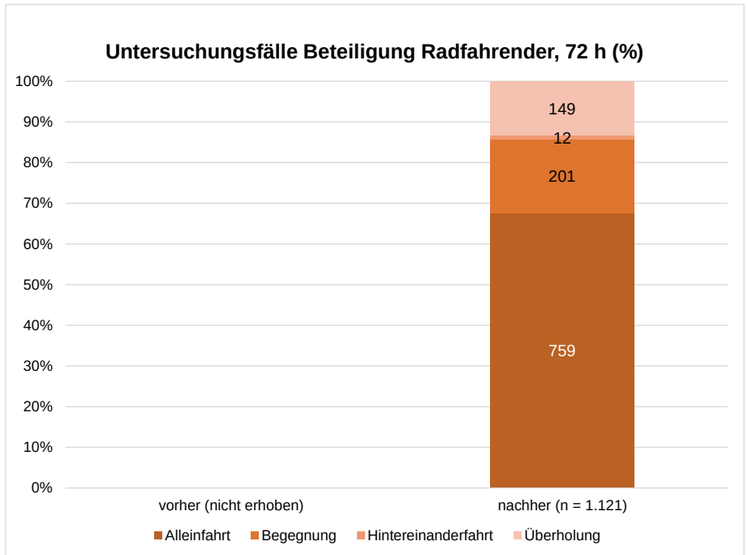


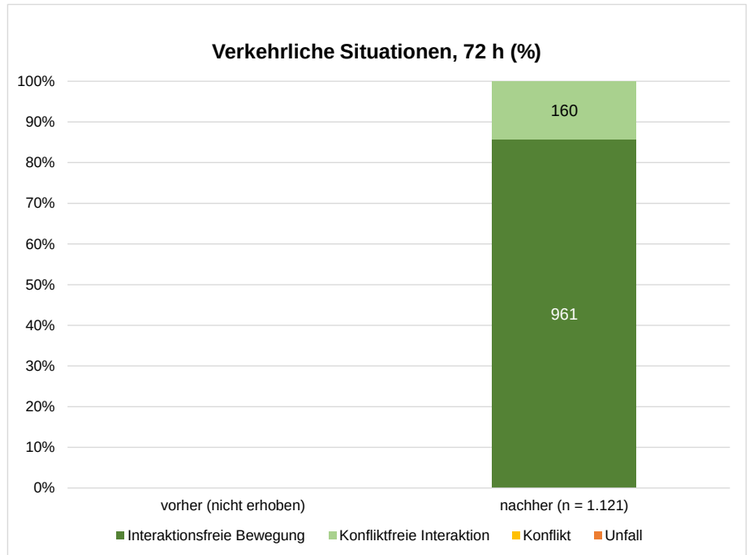
Oberndorf a. N., Teckstraße (innerorts, Schutzstreifen beideitig [Bestand])

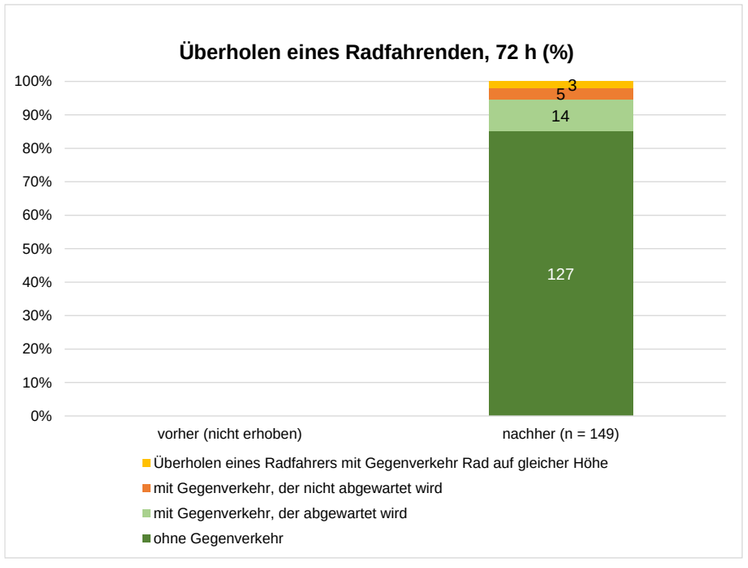
Allgemeine Informationen:

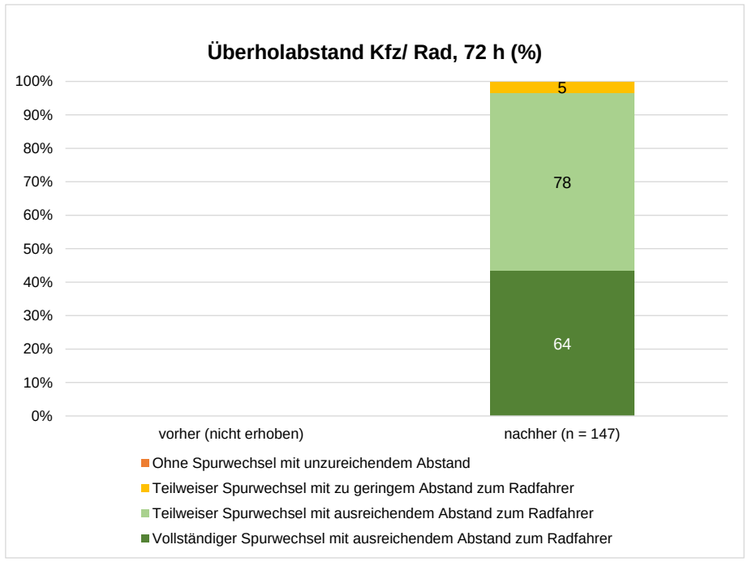
DTV (Nachher):	2.270 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,60 m
		Kernfahrbahn	4,10 m

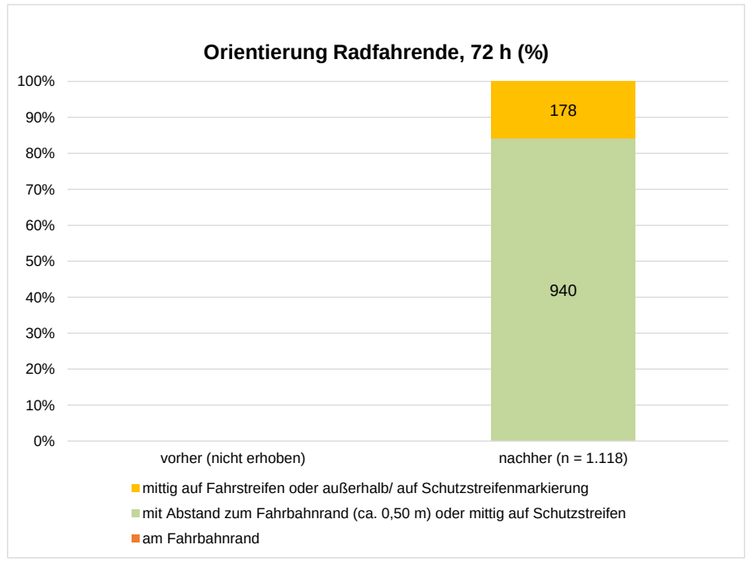








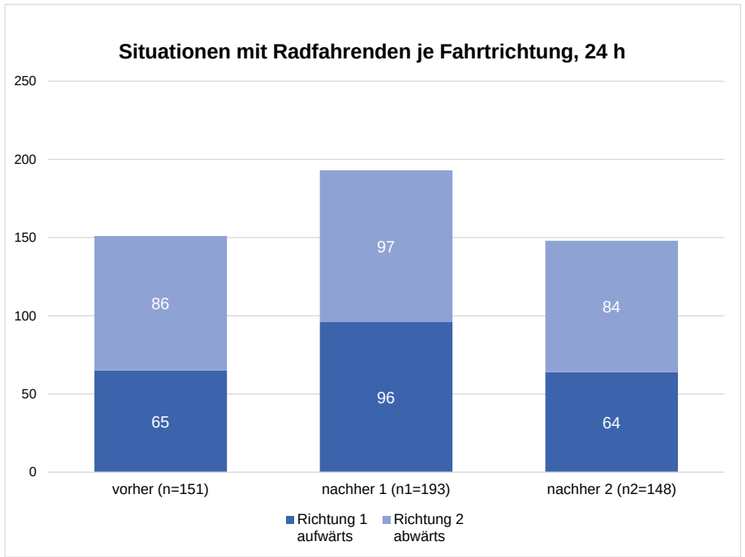


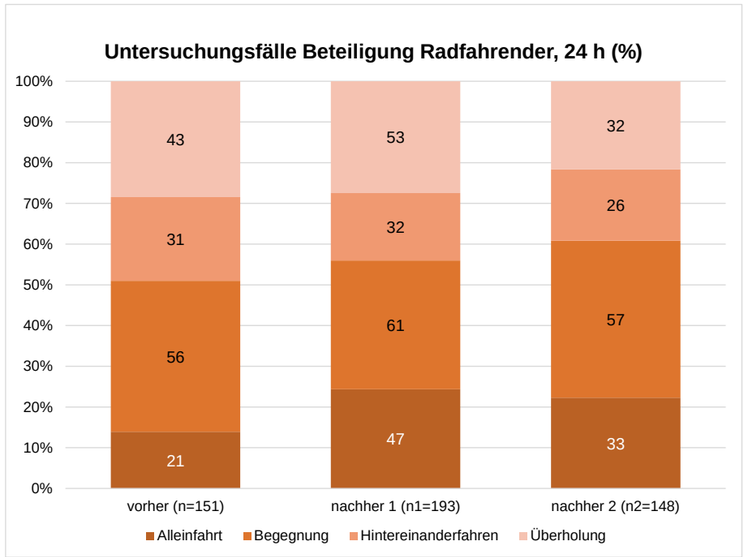


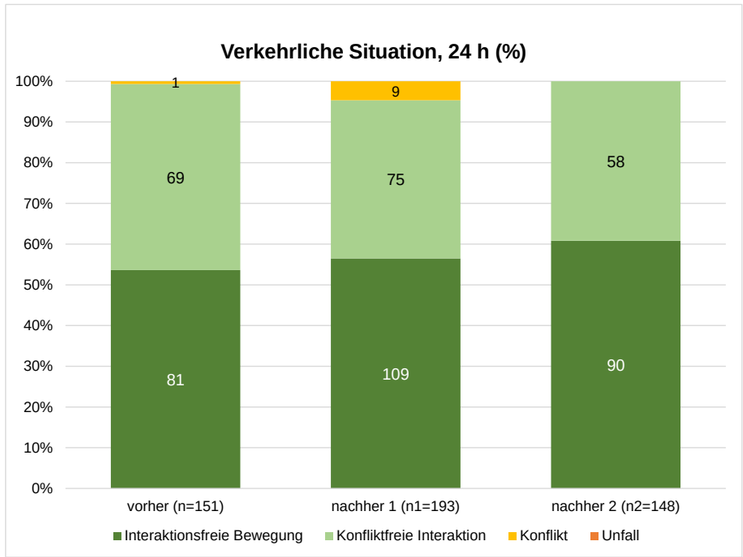
Ostfildern, Ruit (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

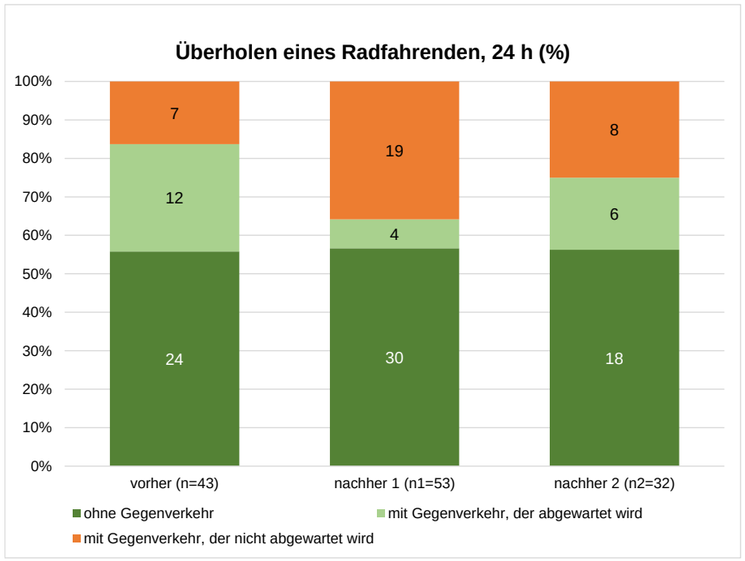
Allgemeine Informationen:

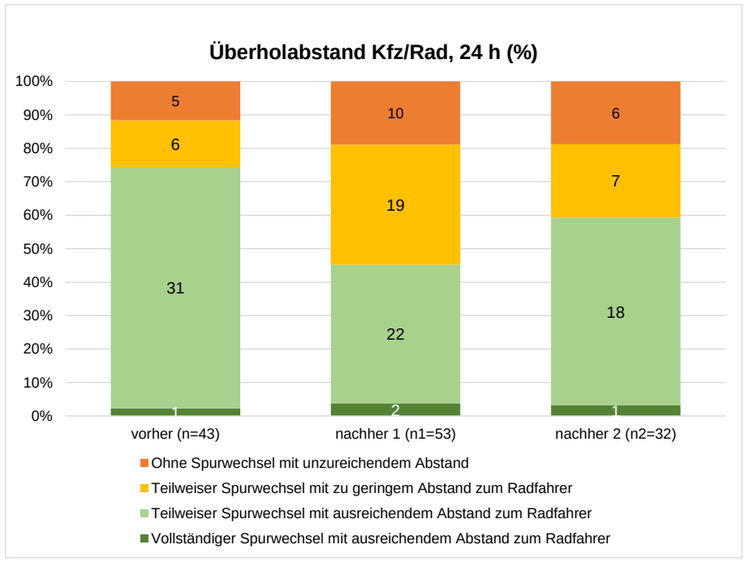
DTV (Nachher):	11.140 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	7,00 m
		Kernfahrbahn	4,20 m

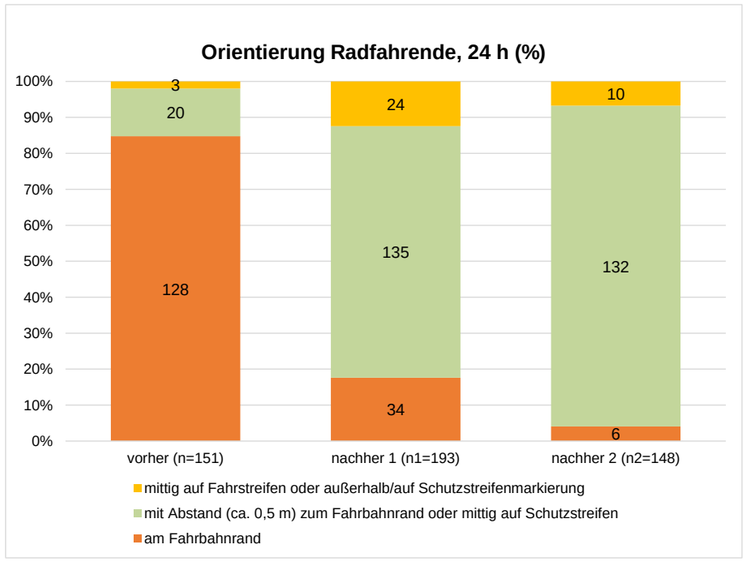








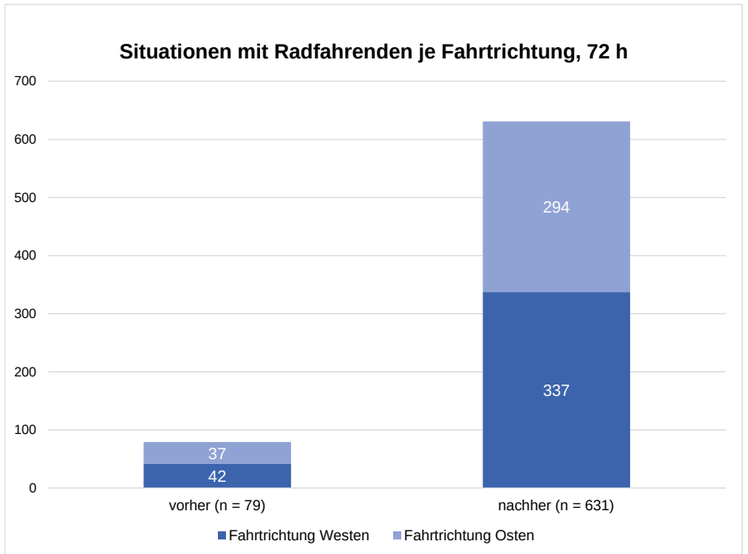


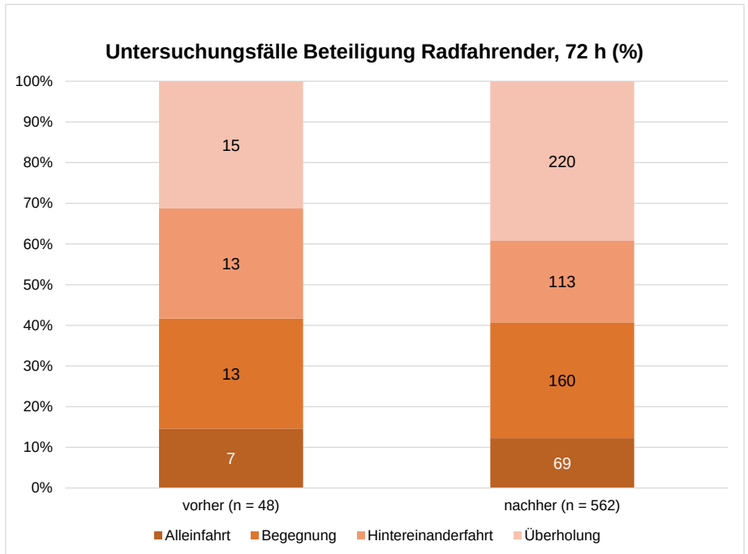


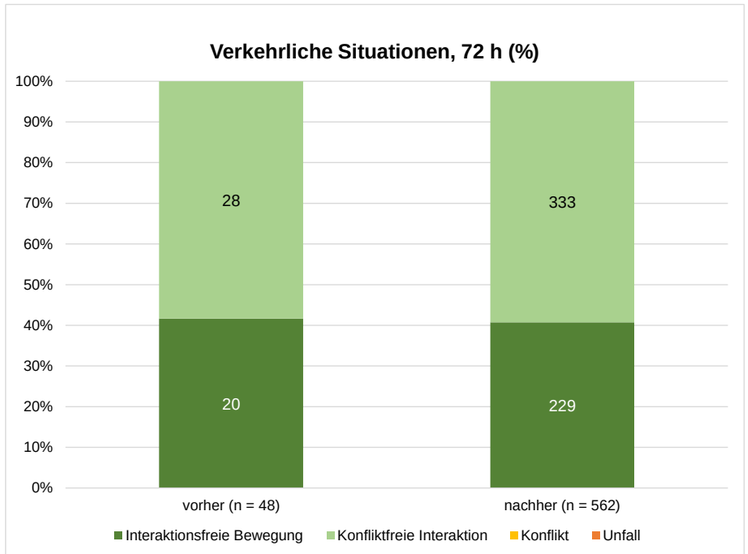
Ubstadt-Weiher (OT Stettfeld), K 3584 (innerorts, Schutzstreifen beidseitig)

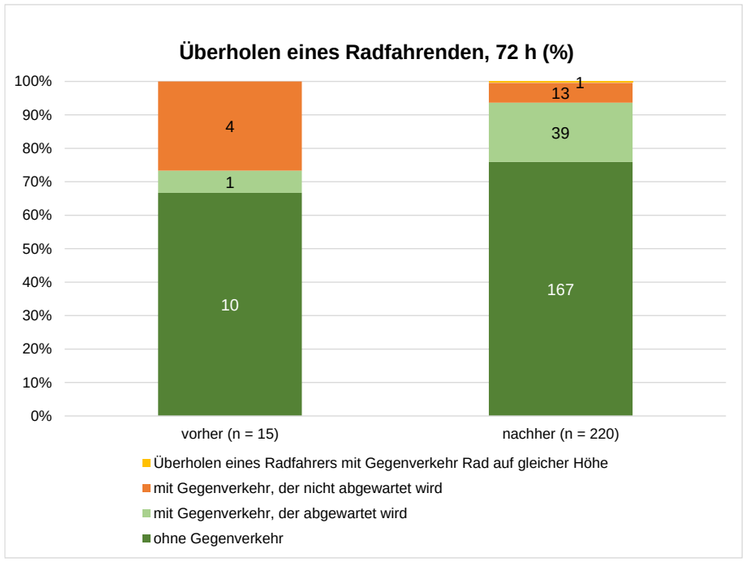
Allgemeine Informationen:

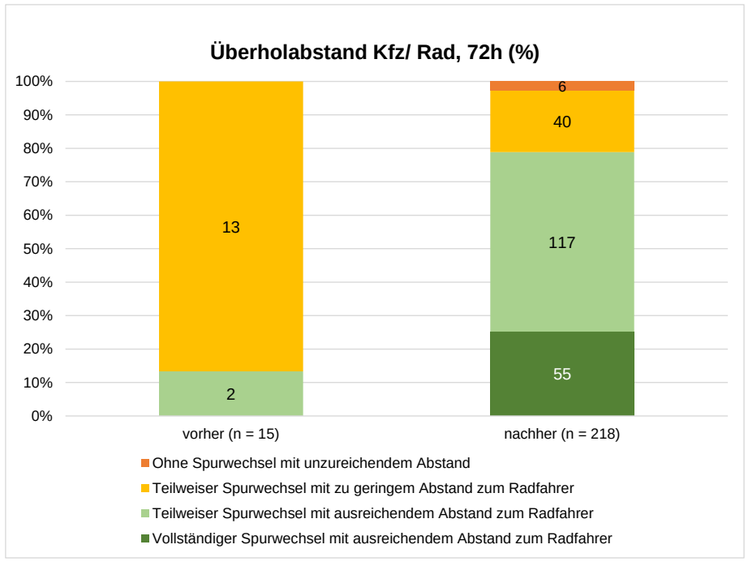
DTV (Nachher):	11.530 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,55 m
		Kernfahrbahn	4,05 m

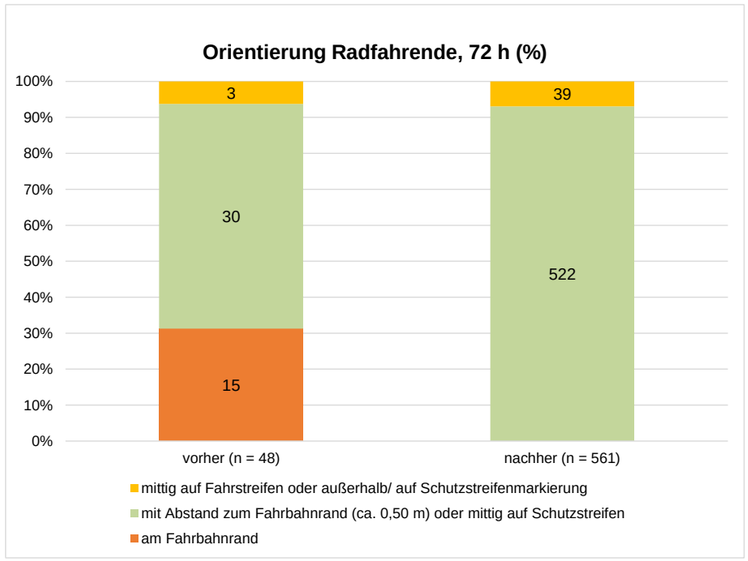








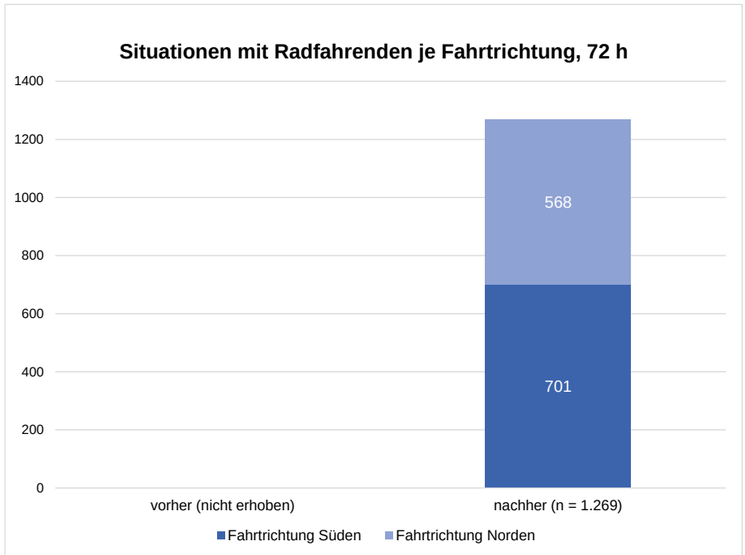


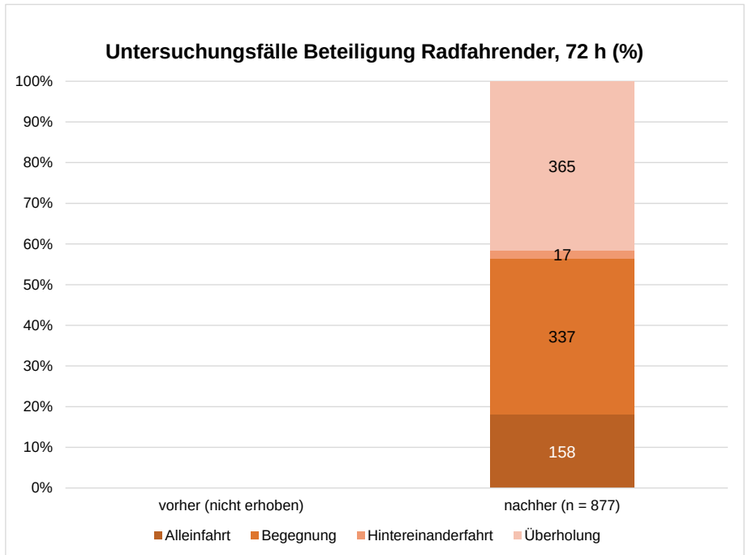


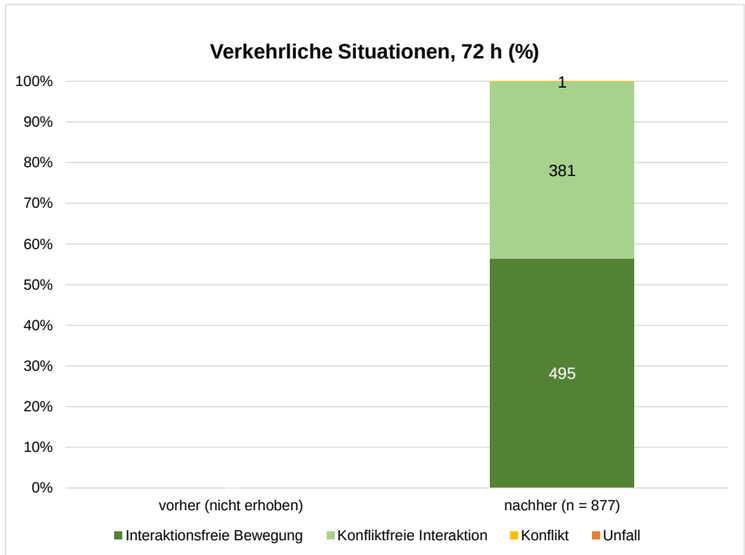
Ubstadt-Weiher, (OT Weiher), K 3523 (innerorts, Schutzstreifen beidseitig [Bestand])

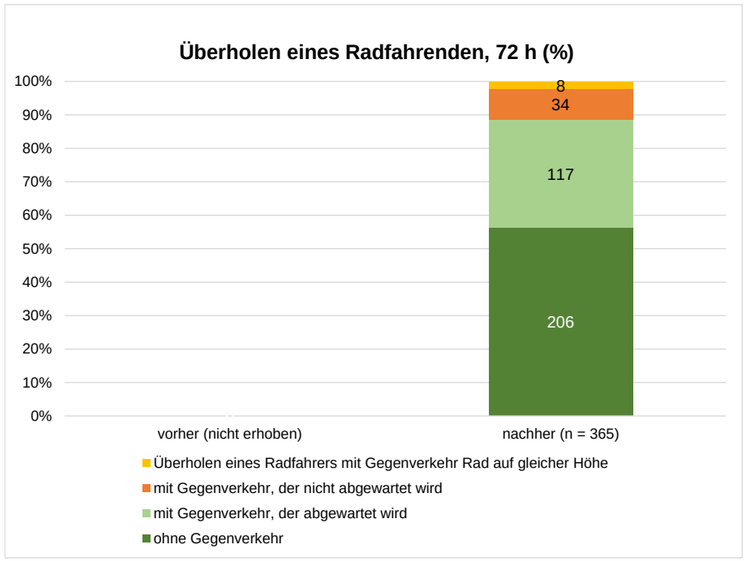
Allgemeine Informationen:

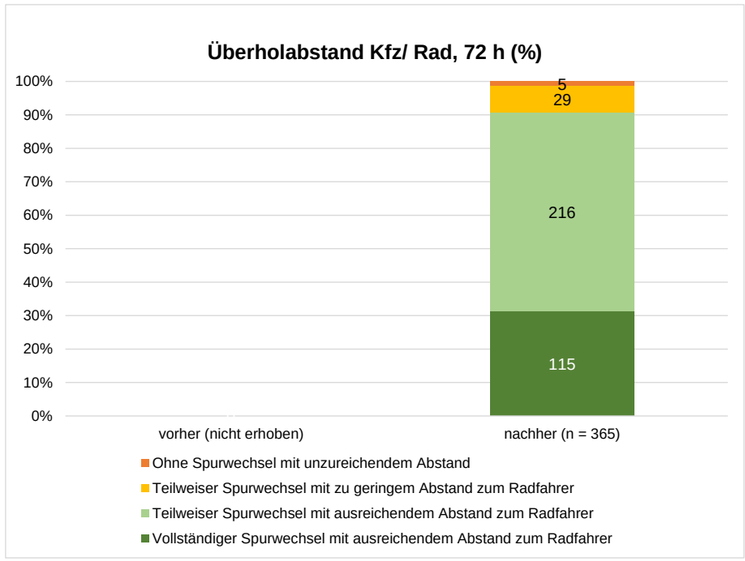
DTV (Nachher):	8.005 Kfz/24h	Fahrbahnbreite:	6,50 m
		Kernfahrbahn	4,05 m

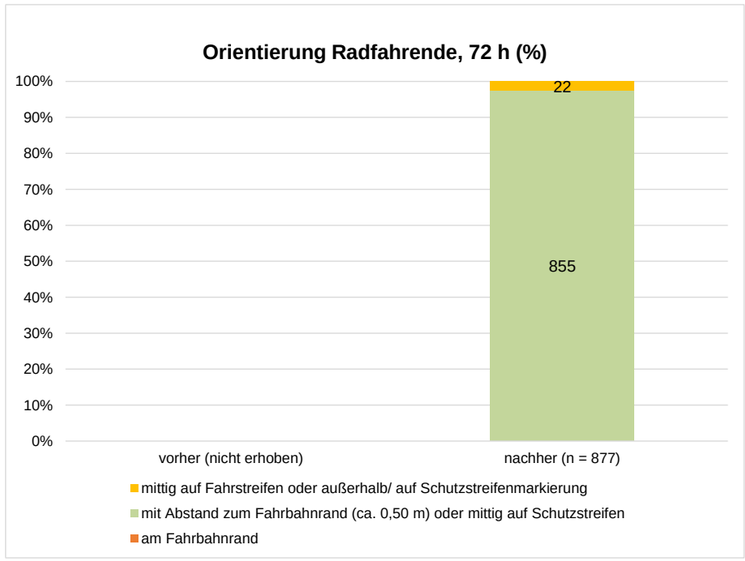












ANLAGE 5

Ergänzende Unfallanalyse

Beschreibung der Unfalltypen

Zur Bestimmung des Unfalltyps ist allein die Beschreibung der Konfliktsituation ausschlaggebend, die Kategorien werden ausdrücklich nicht nach Unfallursache oder gar Schuldfrage vergeben. Daher ist in der Unfallanalyse, die hier vorgenommen wird, der Unfallverursacher nur näherungsweise über die Reihenfolge der Nennung anzunehmen. Die Unfallverursacherfrage bzw. die Schuldfrage klärt niemals die Polizei; dies ist eine rechtliche Fragestellung.

Abbildung 1: Relevanz zur Bestimmung des Unfalltyps[1]

Die Unfalltypen werden nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in sieben Kategorien, die in den Unfallkarten eine einheitliche Farbigkeit erhalten, eingeteilt:

- Typ 1: Fahrunfall (F); grün
- Typ 2: Abbiege-Unfall (AB); gelb
- Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK); rot
- Typ 4: Überschreiten-Unfall (ÜS); weiß
- Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV); hellblau
- Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV); orange
- Typ 7: Sonstiger Unfall (SO); schwarz

1 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln, 2012, S 8

Die Unfalltypen auf den Modellstrecken werden im Folgenden kurz erläutert:

„**Fahrunfälle**“ sind laut M Uko[2] folgendermaßen definiert:

Der Fahrunfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Den Unfalltyp „**Abbiege-Unfall**“ definiert die M Uko:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt mit einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

Unter der Kategorie „**Einbiegen/Kreuzen-Unfall**“ wird laut M Uko gefasst:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.

Um einen „**Überschreiten-Unfall“** handelt es sich, wenn

Der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist.

6% (11 Unfälle) aller Unfälle sind „Unfälle durch den ruhenden Verkehr“.

Um einen „**Unfall mit ruhendem Verkehr“** handelt es sich, wenn der

Unfall ausgelöst wurde durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver in Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

„**Unfälle im Längsverkehr“** sind laut M Uko:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

2 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln, 2012, Seite 9

Einzelergebnisse der mikroskopischen Unfallanalyse

Die folgenden Ausführungen zeigen die Ergebnisse der Mikroskopischen Unfallanalyse für jede Modellstrecke nach folgendem Muster:

- Darstellung der relevanten Unfälle auf der Modellstrecke
- Hinweise und Besonderheiten der Modellstrecke
- Beschreibung der relevanten Unfälle mit folgenden Informationen: Unfallort,
- Unfallkategorie, Unfalltyp, Unfallursache, Jahr, Zusammengefasster Unfallhergang
- Radverkehrsmengen (wenn erhoben im Vorher-Zustand)

Stadt Mühlacker
Lienzinger Straße

1. Unfall RF(Pedelec)/FG

Unfallort	Lienzinger Straße
Unfallkategorie	2 - Unfall mit Schwerverletzten
Unfalltyp	(6) Unfall im Längsverkehr (LV)
Ursache RF	10 - Verbotswidrige. Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg) 42 - Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen
Jahr	2019

Zusammengefasster Unfallhergang:
RF befuhr verbotenerweise den Gehweg Lienzinger Straße und **prallte gegen den auf dem Gehweg in selber Richtung gehenden FG.**

Stadt Lörrach
Brombach Lörracher Straße

Hinweise/ Besonderheiten zur Strecke

Schutzstreifen auf der Südostseite (= „Richtung NO“) ist im Bestand vorhanden.

1. Unfall PKW/RF

Unfallort	Lörracher Straße/Albertusstraße
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Ursache PKW	45 - Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen
Jahr	2017

Zusammengefasster Unfallhergang:
RF fuhr auf dem auf der Straße markierten Schutzstreifen rechts am Pkw vorbei. Unvermittelt wurde **beim Vorbeifahren die Beifahrertür des PKW geöffnet.** Dem RF war es nicht mehr möglich zu bremsen, weshalb er mit der Tür zusammenstieß.

2. Unfall PKW/RF

Unfallort	Lörracher Straße/ Hofmattstraße
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Ursache PKW	28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
Ursache RF	9 - Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschr. Fahrtrichtung in anderen Fällen
Jahr	2018

Zusammengefasster Unfallhergang:
PKW tastet sich in die Einmündung herein (VZ 205 StVO**), missachtet jedoch die Vorfahrt des von rechts entgegen der Fahrtrichtung auf dem Fahrradschutzstreifen fahrenden Radfahrer** (VZ 306 StVO). Es kam zum Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge.

Stadt Lörrach
Brombach Schopfheimer Straße

Hinweise/ Besonderheiten zur Strecke

Schutzstreifen auf der Südostseite (= „Richtung NO“) ist im Bestand vorhanden.

1. Unfall RF/PKW

Unfallort	Schopfheimer Straße/Alte Straße
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	2 - Abbiegeunfall (AB)
Ursache RF	35 - Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)
Jahr	2018

Zusammengefasster Unfallhergang:
RF ordneten sich zum Linksabbiegen in die Alte Straße auf dem Linksabbiegestreifen ein. **RF streift beim nach links Abbiegen mit dem Vorderrad den linken Kotflügel des entgegenkommende**n PKW auf der Schopfheimer Straße.

Stadt Friedrichshafen
Waggershauser Straße (K7740)

1. Unfall RF/PKW

Unfallort	Waggershauser Straße/Graf-von-Soden-Straße
Unfallkategorie	2- Unfall mit Schwerverletzten
Unfalltyp	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Ursache RF	10 - Verbotswidr. Benutzung der Fahrbahn oder and. Straßenteile 13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen
Jahr	2017

Zusammengefasster Unfallhergang:
RF befuhr den der Waggershauser Straße entlang führenden Gehweg und reagiert mit zu starkem Bremsen, als er das stehende Fahrzeug an der Einmündung erblickt. Es kommt zum Überschlag.

Modellvorhaben zum Einsatz von Schutzstreifen mit schmalen Kernfahrbahnen und einseitigen Schutzstreifen innerorts

Stadt Friedrichshafen
Kluftern Markdorfer Straße

1. Unfall PKW/RF

Unfallort	Markdorfer Straße
Unfallkategorie	1 - Unfall mit Getöteten
Unfalltyp	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
Ursache PKW	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer
Ursache RF	50 - Technische Mängel, Wartungsmängel: Beleuchtung
Jahr	2017

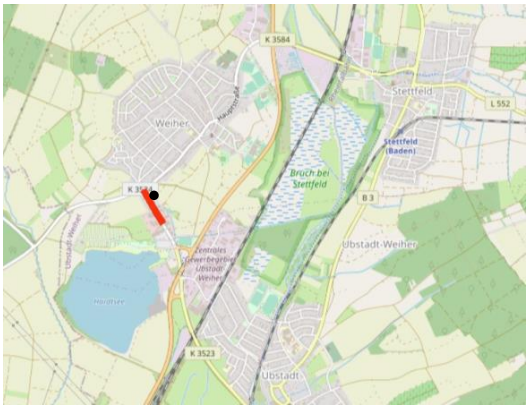
Zusammengefasster Unfallhergang:
Vermutlich aufgrund des starken Schneeregens und der Lichtverhältnisse wird der Radfahrer vom PKW **übersehen** und sie kollidieren.

Stadt Konstanz
Wollmatingen Radolfzeller Straße (L220)

1. Unfall PKW/RF

Unfallort	Radolfzeller Straße
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
Ursache PKW	22 - Sonstige Fehler beim Überholen
Jahr	2017

Zusammengefasster Unfallhergang:
Beim Überholvorgang hält der PKW nicht den **erforderlichen Seitenabstand** ein, wodurch sich RF erschrickt, dabei gegen die Bordsteinkante gerät und auf den Gehweg stürzt.



Stadt Ubstadt Weiher
Weiher Ubstadter Straße (K3523)

1. Unfall PKW/RF

Unfallort	Ubstadter Straße
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	7 - Sonstiger Unfall (SO)
Ursache PKW	36 - Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer
Jahr	2018

Zusammengefasster Unfallhergang:
PKW **fährt rückwärts aus einem Parkplatz und übersieht hierbei das radfahrende Kind auf der Nebenanlage**. Es kommt zum Zusammenstoß zwischen dem Pkw und Fahrrad, wobei das Kind leicht verletzt wird.

Stadt Ubstadt Weiher
Stettfeld Am Katzbach (K 3584)

1. Unfall PKW/RF

Unfallort	Augartenstraße/Am Katzbach
Unfallkategorie	3 - Unfall mit Leichtverletzten
Unfalltyp	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Ursache PKW	28 - Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
Jahr	2018

Zusammengefasster Unfallhergang:
An der Kreuzung Augartenstraße / Am Katzbach **missachtete der Pkw die Vorfahrt des von rechts (Am Katzbach) kommenden RF**. In der Folge kam es im Kreuzungsbereich zur leichten Berührung der beiden Fahrzeuge.

ANLAGE 6

Bewertung der Modellstrecken

Bewertung Modellstrecken, innerorts einseitig

Bewertungskriterien	Friedrichshafen Unterraderach, Tannenburgstraße				Friedrichshafen, Waggershauser Str.				Lautern, K 3282				Ostfildern Kemnat, Reutlinger Straße			
	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung
Radverkehrszählungen																
Radverkehrsmenge (Mittel pro Tag)	56	94	166%	+	415	369	89%	x[1]	64	86	134%	o	9	62	668%	+
Seitenraumnutzung (Mittel pro Tag)	47%	15%	-32%P	+	9%	5%	-4%P	o	7%	5%	-2%P	x[2]	36%	14%	-22%P	+
Linker Radverkehr (Mittel pro Tag)	15%	5%	-10%P	o	2%	2%	0%P	o	4%	2%	-2%P	x[2]	25%	12%	-13%P	o
Verhaltensbeobachtungen																
Untersuchungsfall Anteil Überholvorgänge	-	31%	31%	-	-	10%	10%	+	-	27%	27%	o	-	19%	19%	o
Untersuchungsfall Überholvorgänge	30%	31%	1%P	o	15%	10%	-5%P	o	45%	27%	-18%P	+	19%	19%	0%P	o
Untersuchungsfälle Hintereinanderfahrten	11%	17%	5%P	o	7%	4%	-3%P	o	3%	6%	3%P	o	14%	9%	-6%P	o
Konfliktrate (Nachher)	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+
Überholkonstellation (Nachher)	-	12%	12%	o	-	0%	0%	+	-	2%	2%	+	-	22%	22%	-
Überholkonstellation (Entwicklung)	3%	12%	10%P	o	4%	0%	-4%P	o	3%	2%	-1%P	o	0%	22%	22%P	x[2]
Überholabstand (Nachher)	-	26%	26%	-	-	16%	16%	o	-	14%	14%	o	-	30%	30%	-
Überholabstand (Entwicklung)	8%	26%	19%P	-	7%	16%	9%P	o	23%	14%	-9%P	o	0%	30%	30%P	x[2]
Orientierung Radfahrende (Einheitlichkeit)	-	77%	77%	+	-	73%	73%	o	-	82%	82%	+	-	72%	72%	o
Orientierung Radfahrende (Entwicklung)	72%	18%	-54%P	+	64%	21%	-43%P	+	42%	5%	-37%P	+	24%	3%	-21%P	+
Deskriptive Faktoren/ Individuelle Situation																
Sichtverhältnisse	gut				gut				gut				eingeschränkt			
Kurvigkeit	OK				keine				keine				OK			
Längsneigung	-4%				2%				2-3 %				-11%			
zulässige Geschwindigkeit	50	50			50	50			50	50			50	50		
ggf. streckenspezifische Kriterien					Einmündungen								Sicht etwas eingeschränkt durch Bewuchs in Innenkurve			
Gesamtbewertung	2+				4+				5+*				2+*			

[1] unters. Witterungsbedingungen vorher/ nachher

[2] geringe Fallzahlen (< 10)

[3] kein Vorher-Nachher-Vergleich möglich

Bewertung Modellstrecken, innerorts beidseitig

Bewertungskriterien	Eggenstein-Leopoldshafen, K 3580				Filderstadt, Plattenhardt, Hohenheimer Str.				Friedrichshafen, Barbarossastraße				Karlsruhe, Steinkreuzstraße				Konstanz Wollmatingen, Radolfzeller Straße			
	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung
Radverkehrszählungen																				
Radverkehrsmenge (Mittel pro Tag)	-	230	-	x[3]	-	133	-	x[3]	720	676	94%	x[1]	-	222	-	x[3]	111	196	177%	+
Seitenraumnutzung (Mittel pro Tag)	-		-	x[3]	-	71%	-	x[3]	25%	13%	-12%P	o	-		-	x[3]	30%	17%	-13%P	o
Linker Radverkehr (Mittel pro Tag)	-		-	x[3]	-	34%	-	x[3]	6%	4%	-2%P	o	-		-	x[3]	8%	7%	-1%P	o
Verhaltensbeobachtungen																				
Untersuchungsfall Anteil Überholvorgänge	-	45%	45%	-	-	17%	17%	o	-	7%	7%	+	-	21%	21%	o	-	28%	28%	o
Untersuchungsfall Überholvorgänge	-	45%	-	x[3]	-	17%	-	x[3]	4%	7%	2%P	o	-	21%	-	x[3]	38%	28%	-10%P	o
Untersuchungsfälle Hintereinanderfahrten	-	2%	-	x[3]	-	11%	-	x[3]	6%	5%	-1%P	o	-	4%	-	x[3]	5%	8%	3%P	o
Konfliktrate (Nachher)	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+
Überholkonstellation (Nachher)	-	25%	25%	-	-	21%	21%	-	-	11%	11%	o	-	4%	4%	+	-	20%	20%	o
Überholkonstellation (Entwicklung)	-	25%	-	x[3]	-	21%	-	x[3]	4%	11%	7%P	o	-	4%	-	x[3]	10%	20%	10%P	o
Überholabstand (Nachher)	-	27%	27%	-	-	41%	41%	-	-	64%	64%	-	-	6%	6%	+	-	65%	65%	-
Überholabstand (Entwicklung)	-	27%	-	x[3]	-	41%	-	x[3]	52%	64%	11%P	o	-	6%	-	x[3]	15%	65%	49%P	-
Orientierung Radfahrende (Einheitlichkeit)	-	98%	98%	+	-	68%	68%	o	-	45%	45%	-	-	93%	93%	+	-	55%	55%	o
Orientierung Radfahrende (Entwicklung)	-	0%	-	x[3]	-	30%	-	x[3]	49%	49%	0%P	o	-	0%	-	x[3]	69%	45%	-24%P	+
Deskriptive Faktoren/ Individuelle Situation																				
Sichtverhältnisse	gut				gut				gut				gut				eingeschränkt			
Kurvigkeit	geradlinig, vor/ nach Kurve				geradlinig				keine				geradlinig				OK			
Längsneigung	< 1%				ca. 4,5 %				0%				< 1%				2%			
zulässige Geschwindigkeit	-	50			-	50			50	50			-	50			50	50		
ggf. streckenspezifische Kriterien	Einmündungen/ Zufahrten nur Nachher-Untersuchung				Einmündungen/ Zufahrten nur Nachher-Untersuchung				Einmündungen				Einmündungen/ Zufahrten nur Nachher-Untersuchung				Sicht etwas eingeschränkt durch Kurve und Einmündung			
Gesamtbewertung	-1 **				-1 **				0				4+ **				1+			

[1] unters. Witterungsbedingungen vorher/ nachher

[2] geringe Fallzahlen (< 10)

[3] kein Vorher-Nachher-Vergleich möglich

Bewertung Modellstrecken, innerorts beidseitig

Bewertungskriterien	Lörrach, Lörracher Straße				Lörrach, Schopfheimer Straße				Mühlacker, Lienzinger Straße				Oberndorf a.N., Teckstraße				Ostfildern Ruit, Kirchheimer Straße			
	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung
Radverkehrszählungen																				
Radverkehrsmenge (Mittel pro Tag)	424	813	192%	+	294	658	224%	+	153	150	98%	o	-	413	-	x[3]	134	109	81%	x[1]
Seitenraumnutzung (Mittel pro Tag)	41%	15%	-26%P	+	5%	3%	-2%P	o	66%	30%	-36%P	+	-	3%	-	x[3]	33%	22%	-11%P	o
Linker Radverkehr (Mittel pro Tag)	5%	5%	0%P	o	1%	2%	1%P	x[2]	25%	6%	-19%P	+	-	1%	-	x[3]	16%	11%	-5%P	o
Verhaltensbeobachtungen																				
Untersuchungsfall Anteil Überholvorgänge	-	36%	36%	-	-	8%	8%	+	-	50%	50%	-	-	13%	13%	+	-	22%	22%	o
Untersuchungsfall Überholvorgänge	36%	36%	0%P	o	18%	8%	-10%P	o	34%	50%	16%P	-	-	13%	-	x[3]	28%	22%	-7%P	o
Untersuchungsfälle Hintereinanderfahrten	17%	20%	3%P	o	15%	10%	-5%P	o	19%	9%	-10%P	o	-	1%	-	x[3]	21%	18%	-3%P	o
Konfliktrate (Nachher)	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+
Überholkonstellation (Nachher)	-	25%	25%	-	-	6%	6%	+	-	16%	16%	o	-	5%	5%	+	-	25%	25%	-
Überholkonstellation (Entwicklung)	8%	25%	18%P	-	9%	6%	-3%P	o	9%	16%	7%P	o	-	5%	-	x[3]	16%	25%	9%P	o
Überholabstand (Nachher)	-	40%	40%	-	-	53%	53%	-	-	35%	35%	-	-	3%	3%	+	-	41%	41%	-
Überholabstand (Entwicklung)	18%	40%	22%P	-	17%	53%	36%P	-	83%	35%	-48%P	+	-	3%	-	x[3]	27%	41%	14%P	o
Orientierung Radfahrende (Einheitlichkeit)	-	82%	82%	+	-	55%	55%	o	-	94%	94%	+	-	84%	84%	+	-	89%	89%	+
Orientierung Radfahrende (Entwicklung)	30%	15%	-16%P	+	39%	43%	4%P	o	32%	1%	-31%P	+	-	0%	-	x[3]	85%	4%	-81%P	+
Deskriptive Faktoren/ Individuelle Situation																				
Sichtverhältnisse	gut				gut				gut, im Kurvenbereich eingschränkt				gut				gut			
Kurvigkeit	keine				OK				geradlinig, vor/ nach Kurve				geradlinig				OK			
Längsneigung	0%				0%				3-4 %				< 1%				4%			
zulässige Geschwindigkeit	50	50			30/ 50	30/ 50			50	50			-	50			50: 6-22, 30: 22-6			
ggf. streckenspezifische Kriterien	Einmündung im Verlauf								hochfrequentierter Seitenraum (Fußgänger)				Einmündungen/ Zufahrten, nur Nachher-Untersuchung							
Gesamtbewertung	0				2+				3+				5+ **				1+			

[1] unters. Witterungsbedingungen vorher/ nachher

[2] geringe Fallzahlen (< 10)

[3] kein Vorher-Nachher-Vergleich möglich

Bewertung Modellstrecken, innerorts beidseitig

Bewertungskriterien	Radolfzell, Markelfingen, K 6170				Ubstadt-Weiher (OT Stettfeld), K 3584				Ubstadt-Weiher (OT Weiher), K 3523			
	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung	vorher	nachher	Ergebnis	Bewertung
Radverkehrszählungen												
Radverkehrsmenge (Mittel pro Tag)	313	203	65%	x[1]	26	189	727%	x[1]	-	226	-	x[3]
Seitenraumnutzung (Mittel pro Tag)	4%	10%	6%P	o	42%	12%	-30%P	+	-		-	x[3]
Linker Radverkehr (Mittel pro Tag)	2%	5%	3%P	o	29%	6%	-23%P	+	-		-	x[3]
Verhaltensbeobachtungen												
Untersuchungsfall Anteil Überholvorgänge	-	10%	10%	+	-	39%	39%	-	-	42%	42%	-
Untersuchungsfall Überholvorgänge	11%	10%	-1%P	o	31%	39%	8%P	o	-	42%	-	x[3]
Untersuchungsfälle Hintereinanderfahrten	4%	9%	4%P	o	27%	20%	-7%P	o	-	2%	-	x[3]
Konfliktrate (Nachher)	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+	-	0%	0%	+
Überholkonstellation (Nachher)	-	17%	17%	o	-	6%	6%	+	-	12%	12%	o
Überholkonstellation (Entwicklung)	6%	17%	12%P	o	27%	6%	-20%P	+	-	12%	-	x[3]
Überholabstand (Nachher)	-	52%	52%	-	-	21%	21%	-	-	9%	9%	+
Überholabstand (Entwicklung)	36%	52%	16%P	-	87%	21%	-66%P	+	-	9%	-	x[3]
Orientierung Radfahrende (Einheitlichkeit)	-	67%	67%	o	-	93%	93%	+	-	97%	97%	+
Orientierung Radfahrende (Entwicklung)	48%	29%	-19%P	+	31%	0%	-31%P	+	-	0%	-	x[3]
Deskriptive Faktoren/ Individuelle Situation												
Sichtverhältnisse	gut				gut				gut			
Kurvigkeit	keine				geradlinig				geradlinig			
Längsneigung	keine				< 1%				< 1%			
zulässige Geschwindigkeit	40	40			50	50			-	50		
ggf. streckenspezifische Kriterien					sehr schmale Kernfahrbahn (4,05 m), hohe Verkehrsbelastung				sehr schmale Kernfahrbahn (4,05 m), Einmündungen/ Zufahrten nur Nachher-Untersuchung			
Gesamtbewertung	1+				5+				2+ **			

[1] unters. Witterungsbedingungen vorher/ nachher

[2] geringe Fallzahlen (< 10)

[3] kein Vorher-Nachher-Vergleich möglich