

Ettlingen, 14. April 2020

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
im Ettlinger Gemeinderat

A blue and green bicycle is parked in a field of yellow and white flowers. The bicycle is the central focus of the image, with its frame, wheels, and handlebars visible. The field is filled with a mix of yellow dandelions and white flowers, possibly clover. The sky is blue with scattered white clouds. The overall scene is bright and sunny.

## Maßnahmenkatalog zur **Verbesserung** der **Radwege** in Ettlingen



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Lücken im Fahrradnetz schließen .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bauliche Maßnahmen .....</b>	<b>6</b>
2.1	Verkehrssicherheit.....	6
2.2	Deckenerneuerung .....	20
<b>3</b>	<b>Verkehrszeichen .....</b>	<b>24</b>
3.1	Ampeln und Kreuzungen.....	24
3.2	Fahrradstraßen, Rad- und Schutzstreifen.....	29
<b>4</b>	<b>Sonstiges .....</b>	<b>42</b>
4.1	Wegweiser .....	42
4.2	Fahrradbügel.....	44
4.3	Bordsteinabsenkungen .....	45
	<b>Stichwortverzeichnis.....</b>	<b>47</b>

# 1 **Lücken im Fahrradnetz schließen**

Aktuell gibt es im Fahrradnetz noch zu viele Lücken. Zum Teil fehlen ganze Radwege, zum Teil gibt es lediglich kleinere Lücken in bestehenden Radwegen, die es zu füllen gilt.

Radwege fehlen insbesondere nach Schluttenbach, Schöllbronn und Spessart. Es ist dringend notwendig, dass wir auch diese drei Ortsteile endlich mit einem eigenen Radweg an die Kernstadt anbinden. Aber auch in der Kernstadt fehlen Radwege. So wünschen wir uns einen durchgängigen Radweg um die Kernstadt (Fußgängerzone) herum. Aktuell sind Radfahrer noch gezwungen, entweder viel befahrene Straßen zu benutzen (insbesondere die Schillerstraße, die Pforzheimer Straße, die Friedrichstraße und die Schlossgartenstraße) oder aber durch die (ebenfalls viel frequentierte) Fußgängerzone zu fahren. Dies ist unbefriedigend.

Eine Lücke besteht speziell in der Mühlenstraße. Fahrradfahrer müssen, um zum Neuen Markt zu gelangen, leider immer noch auf den letzten Metern den Gehweg benutzen. Die Verwaltung hat zwar angekündigt, diese Lücke schließen zu wollen, nachdem uns die genauen Planungen insoweit aber nicht bekannt sind, weisen wir hier der Vollständigkeit halber auf die vorhandene Lücke hin.

Langfristig fordern wir die Schaffung echter Radwege, die vom Kraftverkehr durch einen Bordstein getrennt sind, damit Autofahrer gar nicht erst in Versuchung kommen, den Radweg unerlaubt zu benutzen oder dort zu parken. Eine Trennung durch Farbstreifen auf der Fahrbahn mag zwar erlaubt sein, bietet den Radfahrern aber nicht die bestmögliche Sicherheit. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir Platz für den Radverkehr schaffen. Es genügt mittelfristig nicht, Raum von der Straße, dem Parkraum oder dem Bürgersteig in Fahrradwege umzunutzen. Vielmehr müssen wir Einbahnstraßen ausweisen, um eine Fahrspur zu gewinnen. Diese können wir dann dem Radverkehr zur Verfügung stellen. Wir bitten die Verwaltung, den Verkehrsfluss im gesamten Stadtgebiet unter diesem Aspekt systematisch neu zu planen.

Um der Verwaltung und den Bürgern auch in Anbetracht der laufenden, leider notwendigen Haushaltskonsolidierung schnelle und einfach zu realisierende Vorschläge unterbreiten zu können, haben wir uns als erste Schritte die auf den beiden folgenden Seiten dargestellten Maßnahmen überlegt:

Schillerstraße/Rastatter Straße in Richtung Bruchhausen:

In der Schillerstraße/Rastatter Straße sollte der neue Radstreifen - soweit möglich und rechtlich zulässig - in Richtung Bruchhausen verlängert werden bis zur Kreuzung Goethestraße/Im Ferning. Aktuell hört die Radspur vor dem Erbprinzen noch unvermittelt auf und wird insbesondere auch nicht hinter der Bushaltestelle fortgesetzt.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Als Begleitmaßnahme sollte die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis zur Kreuzung Goethestraße/Im Ferning verlängert werden. In rechtlicher Hinsicht lässt sich dies mit der Nähe zum Eichendorff-Gymnasium begründen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Tempo 30 bis zu der genannten Kreuzung würde es Fahrradfahrern deutlich erleichtern, auf den Fahrradweg in Richtung Bruchhausen einzubiegen. Zugleich könnten wir dem entgegenwirken, dass die Autos, die in Richtung Bruchhausen/Rastatt unterwegs sind, schon innerorts Tempo 80 erreichen. Aktuell ist dies leider häufig der Fall.

Schließlich sollte geprüft werden, ob an der Kreuzung Goethestraße/Im Ferning eine Abbiegespur für Fahrradfahrer aufgemalt werden kann. Vorbild könnte insoweit der neue Abbiegestreifen auf Höhe des Neuen Markts sein.



Rastatter Straße/Schillerstraße in Richtung Karlsruhe:

In umgekehrter Fahrtrichtung (von Bruchhausen kommend in Richtung Karlsruhe) sollte - wie in Fahrtrichtung Bruchhausen schon geschehen - ebenfalls eine Autospur zugunsten eines Radstreifens aufgegeben werden. Hier werden Fahrradfahrer über die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges derzeit noch auf einen ohnehin schon viel zu engen Gehweg (Verengung an den Bahngleisen und am Taxistand) gezwungen. Ausgerechnet in der Mitte der Bushaltestelle werden sie sodann auf die Straße geleitet. Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und Bussen sind vorprogrammiert.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



## 2 Bauliche Maßnahmen

### 2.1 Verkehrssicherheit

#### 2.1.1 Fahrradweg Ettlingen - Bruchhausen

Kreuzt eine Straße einen Fahrradweg, sind Fahrradfahrer besonders gefährdet. Zum Teil hat man in Ettlingen vorbildlich präventive Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer ergriffen. Zum Teil ist dies aber leider noch nicht der Fall. Hier ist Abhilfe zu schaffen. Im Folgenden ein Beispiel: Zwischen Ettlingen-Kernstadt und Bruchhausen werden Fahrradfahrer, die auf dem (an sich sehr guten!) Fahrradweg fahren, an den Kreuzungen regelmäßig von auf die Rastatter Straße auffahrenden Autos geschnitten. Dies dürfte in wesentlichen Teilen der Beschilderung geschuldet sein. Vorbildlich ist in diesem Bereich die Kreuzung Rastatter Straße - L 607, die man auf dem nachfolgenden Foto sieht:

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Dort befindet sich vor dem Fahrradweg ein Stoppschild sowie ein zusätzliches Warnschild (kreuzende Radfahrer). Die Haltelinie ist *vor* dem Radweg.



Die Kreuzung Rastatter Straße - Löbauer Allee, die man auf dem nunmehr folgenden Foto sieht, ist hingegen verbesserungswürdig.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Zwar gibt es auch dort ein Stoppschild und ein zusätzliches Warnschild vor dem Fahrradweg. Die Haltelinie befindet sich aber erst *hinter* dem Fahrradweg. Autofahrer gucken infolgedessen regelmäßig erst dann nach rechts und links, wenn sie bereits an der Haltelinie stehen. Die rote Fahrradmarkierung auf der Fahrbahn und das Zusatzschild „kreuzende Radfahrer“ oberhalb des Stoppschildes ändern hieran nichts. In der Praxis obliegt es den Fahrradfahrern, zu bremsen und den an der Haltelinie stehenden PKWs, welche den Radweg komplett versperren, auszuweichen.

Wir regen an, die Haltelinie wie an der Kreuzung Rastatter Straße - L 607 vor den Radweg zu verlegen. Ist ein Autofahrer der Meinung, dass er die Rastatter Straße vom neuen Standort der Haltelinie noch nicht ausreichend einsehen kann, muss er vorsichtig über den Radweg fahren, um sodann an der Sichtlinie noch einmal anzuhalten. In aller Regel wird dies freilich nicht erforderlich sein, da die Rastatter Straße sich auch von weiter hinten problemlos einsehen lässt.

## 2.1.2 Einsteinstraße

Im Übergang der Einsteinstraße zur Goethestraße verschwenkt der Radweg nach der Unterführung plötzlich auf die Straße. Dies führt regelmäßig zu gefährlichen Situationen für Radfahrer, da viele Autofahrer von den plötzlich einschwenkenden Radfahrern überrascht werden. Hier sollte Abhilfe geschaffen werden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen die Aufstellung eines Warnschildes vor. Zusätzlich könnte die gestrichelte Linie links mit einem anderen Material ausgestaltet werden, das zur Folge hat, dass Autofahrer ein Überfahren akustisch und physisch spüren, wie es beim Überfahren des Randstreifens auf der Autobahn der Fall ist.



### 2.1.3 Rheinstraße

In der Rheinstraße ist die Wegeführung sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger defizitär. Probleme bereiten zudem Fahrradfahrer, die auf der falschen Fahrbahnseite fahren, mithin als Geisterfahrer unterwegs sind.

Aus der Innenstadt kommend beziehungsweise in Richtung Ettlingen West ist der Radweg beim Bahnhof zwar explizit als reiner Radweg ausgewiesen. Fußgänger benutzen diesen aber regelmäßig als vermeintlichen Gehweg. Dies dürfte zum einen daran liegen, dass viele Fußgänger den reinen Radweg für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg halten. Zum anderen dürfte das verkehrswidrige Verhalten der Fußgänger dadurch bedingt sein, dass Fußgängern keine Alternative aufgezeigt wird. Fußgänger, die bisher auf dem Gehweg gelaufen sind, stehen mit einem Mal vor einem Radschild und wissen nicht, wo sie laufen sollen. Sie können sich nicht einfach in Luft auflösen. In der engen Unterführung kommt es sodann regelmäßig zu gefährlichen Situationen, wenn zügig den Berg hinabfahrende Radfahrer auf Fußgänger stoßen, die den Radweg eigentlich gar nicht benutzen sollten. Die Unterführung ist kaum breiter als ein Fahrradlenker. Für zusätzliche Fußgänger ist kein Platz.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen vor, Fußgängern mit Farbmarkierungen und/ oder Schildern zu verdeutlichen, dass der reine Radweg für sie tabu ist. Gleichzeitig müssen die Fußgänger auf die andere Straßenseite geleitet werden. Zu denken ist an ein entsprechendes Schild und einen Zebrastreifen oder Ähnliches.

Probleme bereiten zudem Fahrradfahrer, die auf der falschen Fahrbahnseite fahren, mithin als Geisterfahrer unterwegs sind. Um die korrekt fahrenden Fahrradfahrer, die aus der Innenstadt kommen, zu schützen, sollte unterhalb des bestehenden Schildes „Verbot für Fußgänger“ (Zeichen 259) zusätzlich das Schild „Verbot für Radverkehr“ (Zeichen 254) angebracht werden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



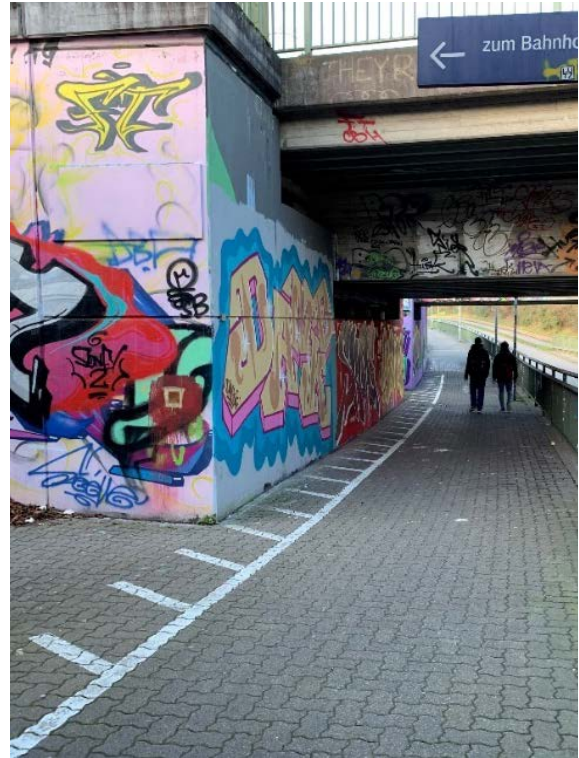


In Richtung Innenstadt teilen sich Fußgänger und Radfahrer einen Weg. Dies ist unbefriedigend, insbesondere deshalb, da nach dem Ankommen einer S-Bahn sehr viele Fußgänger in die Unterführung strömen. Möglicherweise können Warnmarkierungen auf dem Boden hier für mehr Sicherheit sorgen.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Probleme bereiten zudem auch hier Geisterfahrer. Um Fahrradfahrer hierfür zu sensibilisieren, sollte an der im nachfolgenden Foto zu sehender Laterne das Zeichen 254 „Verbot für Radverkehr“ aufgehängt werden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*





Der Übergang zum Lindenweg sollte ebenfalls verbessert werden. Es fehlt ein geplanter Übergang, an dem Fahrradfahrer vom Geh- und Radweg in der Rheinstraße auf die Straße des Lindenwegs auffahren können.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen vor, hinter dem Zebrastreifen im Lindenweg eine Absenkung und eine Auffahrmarkierung für Fahrradfahrer zu schaffen.

## 2.1.4 Mörscher Straße

In der Mörscher Straße haben Fahrradfahrer oft große Schwierigkeiten, die beiden südlichen Trassen zu überqueren, um in das nördliche Wohngebiet zu kommen. Jedenfalls für einen Teil der Fahrradfahrer, nämlich die von der Rudolf-Plank-Straße kommenden Radfahrer, lässt sich leicht Abhilfe schaffen. Es gibt nämlich bereits eine gute Fahrradverbindung, die aber leider wenig bekannt ist und daher ausgeschildert werden sollte. Es handelt sich um die in dem nachfolgenden Kartenausschnitt eingezeichnete Verbindung.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen eine entsprechende Wegweisung an der auf dem rechten Bild zu sehender Kreuzung vor. Neben einem Schild kommt dabei freilich ebenso gut auch eine Beschriftung auf dem Radweg selbst in Betracht, ähnlich wie man es von sich teilenden Autobahnen kennt.

Möchte man trotz der drohenden Kosten auch die Sicherheit der Fahrradfahrer verbessern, sollte man an dieser Stelle zugleich eine Bedarfsampel installieren, damit die Fahrradfahrer die Rechtsabbiegespur der Kreuzung Rudolf-Plank-Straße/Mörscher Straße sicher überqueren können.



## 2.1.5 Schumacherstraße

In der Schumacherstraße haben Fahrradfahrer es zwischen der Schröderstraße und der Pulvergartenstraße in der Praxis trotz scheinbar guter Rahmenbedingungen schwer, wenn ihnen Autos entgegenkommen. Eine Straßenseite ist regelmäßig durch Autos einer nahegelegenen Autovermietung zugeparkt. Entgegenkommende Autos nehmen mehr Rücksicht auf die parkenden Autos als auf Fahrradfahrer.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen vor, ein Park- und Halteverbot auf der Straße anzuordnen, damit mehr Platz für den Verkehr vorhanden ist.

## 2.1.6 Adenauerstraße/Schumacherstraße

Fährt man auf der Adenauerstraße in Richtung Schumacherstraße und möchte in der T-Kreuzung nach rechts abbiegen, kann es passieren, dass PKWs die Kurve sehr stark schneiden. Für die Linksabbieger aus der Schumacherstraße ist der Kreuzungsbereich durch die sehr stark ausgeprägten Rundungen der Gehwege sowie durch die nicht mehr erkennbaren Wartelinienmarkierungen sehr schlecht einsehbar und abschätzbar.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir empfehlen, die alten Wartelinien nachzuzeichnen. Autofahrern sollte so empfohlen werden, zugunsten einer besseren Übersicht an geeigneter Stelle kurz zu warten.



## 2.1.7 Ettlinger Straße/Rosenstraße

Die Kreuzung Ettlinger Straße/Rosenstraße, an welcher „rechts vor links“ gilt, ist schwer einsehbar. Fährt man in Richtung Ettlingen (Blickrichtung Bild), ist nicht sofort ersichtlich, dass von rechts eine Straße einmündet (im Bild vor dem weißen Haus). Man sieht Fahrzeuge, die von rechts kommen erst, wenn diese sich schon an der nicht vorhandenen Haltelinie befinden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen vor, einen Spiegel zu installieren. Alternativ ist eine farbliche Markierung des Kreuzungsbereichs denkbar, um Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahrenstelle hinzuweisen.

## 2.1.8 Ufgaustraße/Ettlinger Straße

Die Strecke Oberweier – Ettlingenweier - Ettlingen wird in der wärmeren Jahreszeit von vielen Schülern für den Weg zur Schule per Fahrrad genutzt. Aber auch für viele Erwachsene ist diese Strecke die erste Wahl für die Fahrt in die Kernstadt. Der vorhandene Radweg entlang der L607 wird hingegen nur von wenigen Fahrradfahrern gewählt.

An der L607 gibt es im Bereich des Kreisels eine Querungshilfe (Insel). An der Verbindungsstelle zwischen Ufgau- und Ettlinger Straße gibt es eine solche Querungshilfe hingegen nicht. Hier ist lediglich die erlaubte Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert, woran sich aber auf Grund des Gefälles nur wenige Autofahrer halten. Ein Überqueren der nach Schluttenbach führenden Schnellstraße ist infolgedessen mit erheblichen Gefahren verbunden, insbesondere für Schüler während der Hauptverkehrszeiten.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir regen an, (in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt) den Bau einer Mittelinsel oder Bedarfsampel zu prüfen.



## 2.1.9 Etogesstraße/Ufgastraße/Fleckensteinstraße

Auf dem „Dorfplatz“ in Oberweier kommt es häufig zu kritischen Situationen im Straßenverkehr, da Verkehrsteilnehmer, die aus der Ufgastraße kommen, in Richtung Fleckensteinstraße die Kurve schneiden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir empfehlen, auf dem Dorfplatz bei der anstehenden Dorfkernsanierung Markierungen auf der Straße aufzubringen, um Verkehrsteilnehmer sicher zu leiten.

## 2.2 Deckenerneuerung

### 2.2.1 Hertzstraße

Die benutzungspflichtigen Fahrradwege in der Hertzstraße in Ettlingen West bedürfen einer neuen Planung und Sanierung. Die Radwege sind an vielen Stellen zu schmal, der Platz reicht nur für einen Gehweg oder einen Radweg, nicht hingegen für einen Gehweg und einen Radweg. Die Radwege sind überdies in einem schlechten baulichen Zustand.

Exemplarisch zeigen wir im Folgenden ein Foto des Radweges auf der Höhe Hertzstraße 31 (Ungeheuer Automobile) sowie ein Foto des Radweges auf der Höhe des ehemaligen Bahnübergangs. Auf dem ersten Foto ist deutlich zu sehen, wie wenig Platz Fußgänger und Fahrradfahrer jeweils haben. Auf dem zweiten Foto kommen mehrere Defizite zusammen. Der Trennstrich zwischen dem Fuß- und dem Radweg ist der Witterung zum Opfer gefallen, der Radweg weist Schlaglöcher auf, der Pfosten vor dem ehemaligen Bahnübergang ist ein unnötiges Hindernis und die Gleise bergen Rutschgefahr.

Kartenausschnitt



Bild





Kartenausschnitt



Bild

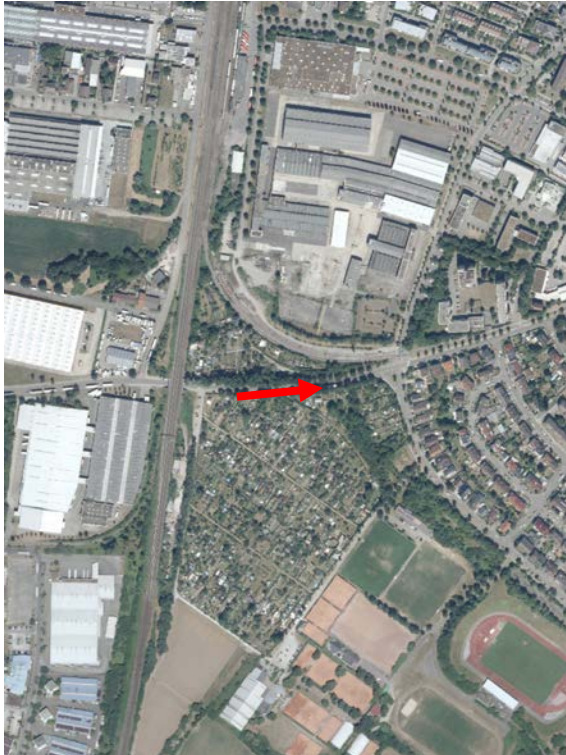


Wir setzen uns für eine Sanierung beziehungsweise eine Umplanung der Radwege in beide Fahrtrichtungen ein. Denkbar sind sowohl eine Sanierung der vorhandenen Radwege als auch das Aufbringen von Radfahrstreifen beziehungsweise Schutzstreifen auf der Straße. Letzteres ließe sich auch ohne große Investitionen und mithin auch in Zeiten der Haushaltskonsolidierung umsetzen.

## 2.2.2 Einsteinstraße

Sanierungsbedürftig ist daneben der Schutzstreifen in der Einsteinstraße. Der fotografierte Abschnitt spricht für sich.

*Kartenausschnitt*



*Bild*





### 2.2.3 Lindenweg

Die Fahrradstraße im Lindenweg in Richtung Abfallsammelanlage ist ebenfalls in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Auch hier regen wir eine Sanierung an.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



## 3 Verkehrszeichen

### 3.1 Ampeln und Kreuzungen

#### 3.1.1 Ampelschaltungen

Bei Ampelschaltungen sind Fahrradfahrer und Fußgänger häufig künstlich benachteiligt. Sie müssen grün regelmäßig ausdrücklich anfordern. Oft ist ihre Ampel selbst dann Rot, wenn parallel fahrende Autofahrer Grün haben. Diese Ungleichbehandlung gehört auf den Prüfstand.

Als Beispiel sei an dieser Stelle die Rudolf-Plank-Straße unmittelbar vor der Unterführung unter der A 5 genannt (siehe Foto).

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Fußgänger und Fahrradfahrer, die die Straße überqueren wollen, müssen an der auf dem Foto zu sehenden Ampel Grün ausdrücklich anfordern und haben selbst dann Rot, wenn die parallel fahrenden Autofahrer Grün haben. Dies ist bereits per se eine erhebliche Benachteiligung. Erschwerend kommt dort noch hinzu, dass Fußgänger und Radfahrer, selbst nachdem sie Grün angefordert haben, regelmäßig noch zwei volle Ampelzyklen warten müssen, bevor sie Grün bekommen. Sie



müssen dabei zusehen, wie die parallel fahrenden Autos erst Grün und dann wieder Rot bekommen, während sie selbst die gesamte Zeit warten. Einen Grund für eine derartige Ungleichbehandlung gibt es nicht. Es gibt an dieser Stelle insbesondere keine Autoabbiegespur. Diese befindet sich nämlich weiter vorne.

Wir schlagen vor, die Fußgänger- und Autoampel parallel zur Autoampel zu schalten. Fußgänger und Radfahrer sollten nicht nur auf Anforderung hin Grün haben.

Sollte die Verwaltung sich unserem Vorschlag einer Parallelschaltung der beiden vorhandenen Ampeln nicht anschließen können, etwa weil sie befürchtet, dass (langsame) Fußgänger vom Rot überrascht und gezwungen werden könnten, auf der Mittelinsel stehen zu bleiben, könnte für Radfahrer eine reine Fahrradampel installiert werden. Für Fußgänger bliebe damit alles beim Alten. Radfahrer hätten hingegen zukünftig eine eigene Ampel, die parallel zur Autoampel geschaltet werden könnte.

Äußerst hilfsweise schlagen wir für den Fall, dass sich die Verwaltung (etwa aus Kostengründen) auch diesem Vorschlag nicht anschließen kann, vor, das Fahrradsymbol auf der derzeitigen Fußgänger- und Radampel dauerhaft zu überdecken/-malen/-kleben. In diesem Fall gälte für Radfahrer nicht die Fußgänger-, sondern die Autoampel (§ 37 Abs. 2 Nr. 6 StVO n.F.).

### 3.1.2 Warteflächen vor Ampeln

Soweit es möglich und sinnvoll ist, sollten Radfahrer an Ampeln privilegiert werden. Es ist sehr fragwürdig, wenn Fahrradfahrer, die in aller Regel nicht für einen Stau verantwortlich sind, in ebendiesem feststecken. Gemäß § 5 Abs. 8 StVO dürfen Fahrradfahrer wartende Autos zwar bereits jetzt schon an Ampeln unter bestimmten Umständen rechts überholen und sich so an der Ampel vordrängeln. Diese Regelung nützt Fahrradfahrern in der Praxis aber oft nichts, da kein ausreichender Warteraum zwischen der Ampel und dem vordersten Auto vorhanden ist.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir regen an, Ettlings Kreuzungen systematisch darauf zu untersuchen, wo es sich anbieten würde, Fahrradhaltelinien an Ampeln einzuführen.

Exemplarisch könnten sich die folgenden Ampelkreuzungen anbieten:

- Schillerstraße, Ausfahrt Parkhaus Sparkasse
- Rheinstraße, Auffahrt zur Rastatter Straße/ Schillerstraße
- Kreuzung Rastatter Straße/ Goethestraße/ Schlossgartenstraße
- Kreuzung Friedrich-/ Pforzheimer-/ Bismarckstraße



### 3.1.3 Abbiegespuren

Um links abzubiegen müssen Fahrradfahrer häufig zwei Ampeln passieren. Mit der ersten Ampelphase fahren sie geradeaus, mit der zweiten Ampelphase sodann nach links. Dies ist sehr zeitaufwändig und frustrierend, insbesondere dann, wenn man sieht, wie Autofahrer als Linksabbieger sehr viel schneller vorwärtskommen.

Ettlingens Kreuzungen sollten daher systematisch darauf untersucht werden, wo es sich anbieten würde, Abbiegespuren für Fahrräder einzuführen. Vorbild ist insoweit der sehr gute neue Abbiegestreifen auf Höhe des Neuen Markts.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



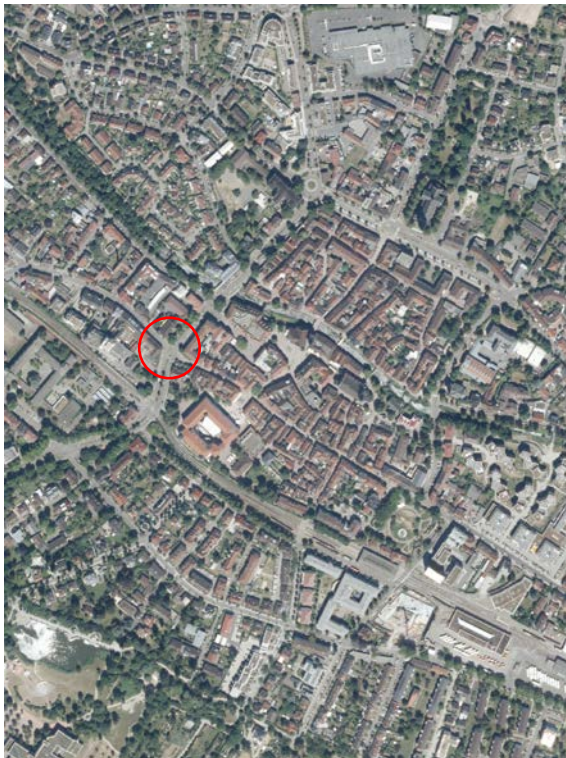
Sinnvoll könnte ein Abbiegestreifen zum Beispiel in der Rastatter Straße von Bruchhausen aus kommend nach links in die Goethestraße sein.

### 3.1.4 Neuer Abbiegefeil

Der Bundesrat hat am 14.02.2020 der Einführung eines neuen Abbiegefeils speziell für Fahrradfahrer zugestimmt. Dies freut uns sehr.

Wir regen an, die Ettlinger Kreuzungen systematisch darauf zu untersuchen, wo die Einführung des neuen Grünpfeils sinnvoll wäre. Sehr gut bietet sich aus unserer Sicht die Kreuzung Rheinstraße/ Rastatter bzw. Schillerstraße an, da Fahrradfahrer dort nach rechts auf den Radfahrstreifen abbiegen könnten, ohne mit dem kreuzenden Autoverkehr zu kollidieren.

Kartenausschnitt



Bild



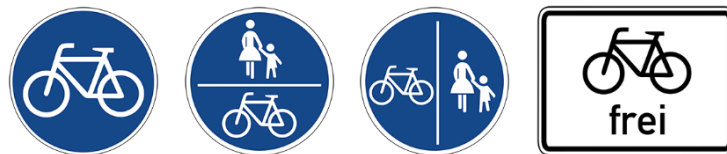


## 3.2 Fahrradstraßen, Rad- und Schutzstreifen

Die innerorts vorhandenen Fahrradwege sind in der Regel vom Gehweg abgeknipst. Für Autofahrer ist dies gut, da die Fahrradfahrer ihnen so nicht im Weg sind. Für Fußgänger und Fahrradfahrer ist diese „Lösung“ aber nachteilig.

*Allgemeines zur Rechtslage:*

Fahrradfahrer haben nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich auf der Straße zu fahren. Etwas anderes gilt im Falle benutzungspflichtiger Radwege (blaue Schilder mit weißem Fahrrad, Zeichen 237, 240 und 241) beziehungsweise einer optionalen Freigabe des Gehweges („Radfahrer frei“, Zusatzzeichen zu Zeichen 239)



*Straßenverkehrszeichen 237, 240 und 241 sowie Zusatzzeichen zu Zeichen 239*

sowie im Falle eines sehr selten vorkommenden und daher im Folgenden nicht weiter vertieften nicht-benutzungspflichtigen Radweges. Während das oben zuletzt gezeigte „Radfahrer frei“ Schild Radfahrer privilegiert, da sie es sich aussuchen können, ob sie auf der Straße oder auf dem Gehweg fahren, schränken die drei blauen Schilder die Radfahrer ein, da es ihnen durch die Schilder verboten wird, auf der Straße zu fahren.

Wir plädieren dafür, die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege (blaue Schilder) als eine den Radverkehr einschränkende Maßnahme im jeweiligen Einzelfall zu überprüfen. Hierfür sprechen Sicherheitsaspekte, Aspekte der Fahrradförderung und rechtliche Gesichtspunkte.

*Sicherheitsaspekte:*

Benutzungspflichtige Radwege, die vom Gehweg abgeknipst beziehungsweise auf diesen integriert sind, bringen entgegen ihrem ersten Anschein in aller Regel für Fahrradfahrer keine zusätzliche Sicherheit, sondern sind im Gegenteil gefährlich. So kommt es etwa zu Unfällen, wenn Fußgänger plötzlich und unvermittelt gedankenverloren auf den Radweg laufen. Autofahrer übersehen die Radfahrer beim Abbiegen, und verursachen so einen Großteil der tödlichen Radunfälle. Bei parkenden Autos öffnen sich oft überraschend und plötzlich Türen, infolgedessen Fahrradfahrer unfreiwillig über ihre Lenkstangen fliegen. Die Gefährlichkeit benutzungspflichtiger Radwege ist dabei keineswegs erst von uns erkannt worden oder gar Teil grüner Propaganda, vielmehr seit

langem parteiübergreifend anerkannt. Exemplarisch wird insoweit auf die Antwort des früheren baden-württembergischen Innenministers Rech (CDU) vom 04.10.2017 auf eine Anfrage der Landtagsfraktion der SPD verwiesen (Landtagsdrucksachen 14/1818, S. 5 f.):

*Zahlreiche statistische Erhebungen und wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass die Unfallzahlen auf innerörtlichen Radwegen mit Radfahrerfurten deutlich höher sind als auf gemeinsam von allen Fahrzeugen genutzten Fahrbahnen. Auf Radwegen, die räumlich von der Fahrbahn getrennt sind, gibt es häufiger Unfälle in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen sowie mehr Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Unfallschwere ist dabei nicht geringer als bei Unfällen auf Fahrbahnen. So wurde unter anderem durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nachgewiesen, dass die Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn vor allem in Knotenpunktbereichen ein höheres Sicherheitsniveau erreicht als die Führung im Seitenraum auf Radwegen. Radfahrer sind dann am sichersten, wenn sie sich im Blickfeld der anderen Fahrzeugführer aufhalten. Bei innerörtlichen Radwegen müssen Radfahrer die komfortable bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr auf Streckenabschnitten an Kreuzungen und Einmündungen häufig mit einem deutlich erhöhten Unfallrisiko bezahlen.*

#### *Fahrradförderung:*

Die Praxis, benutzungspflichtige Radwege sehr großzügig anzuordnen, ist nicht mehr zeitgemäß. Die modernen schnellen E-Bikes und Rennräder werden auf benutzungspflichtigen Radwegen künstlich ausgebremst. Anstatt ihre Geschwindigkeit von 25 km/h und mehr ausfahren zu können, zwingen benutzungspflichtige Radwege die Fahrradfahrer, ihre Geschwindigkeit zu drosseln.

#### *Rechtliches:*

Sehr häufig ist die großzügige Anordnung benutzungspflichtiger Radwege sogar rechtswidrig. Eine Radwegebenutzungspflicht darf gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09 -, Ls. 1, juris; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 14.02.2018 - OVG 1 B 25.15 -, juris Rn. 22; VGH Bad.-Württ., Urteil vom 10.02.2011 - 5 S 2285/09 -, juris Rn. 37 (dort zu unserer Nachbargemeinde Rheinstetten)). Besondere örtliche Verhältnisse in diesem Sinne können in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (zum Beispiel Nebel, Schnee- und Eisglätte) sowie der konkreten Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (OVG Sachsen, Urteil vom 06.09.2018 - 3 A 278/16 -, SVR 2019, 154, juris Rn. 34). Der bloße Wunsch, Autofahrern eine freie Fahrt zu ermöglichen ohne lästige Radfahrer, die überholt werden müssen, vermag die Anordnung eines



benutzungspflichtigen Radweges hingegen noch nicht zu rechtfertigen. Auf Straßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wurde, kann eine qualifizierte Gefährdungslage im obigen Sinne hiernach allenfalls in Ausnahmefällen vorliegen. Mit der (begrüßenswerten) Ausweitung von Tempo 30 hat die Reduzierung benutzungspflichtiger Radwege einherzugehen.

#### *Mindestbreiten:*

Wenn man sich trotz der oben genannten tatsächlichen und rechtlichen Bedenken dafür entscheidet, benutzungspflichtige Radwege anzuordnen beziehungsweise beizubehalten, so sollten sie doch zumindest die durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vorgegebenen Mindestbreiten einhalten. Radwege (Zeichen 237) sollen danach in der Regel möglichst 2,00 m und mindestens 1,50 m breit sein, gemeinsame Fuß- und Radwege (Zeichen 240) innerorts mindestens 2,50 m breit und bei getrennten Fuß- und Radwegen (Zeichen 241) die Breite des Radweges mindestens 1,50 m betragen. Die genannten Vorgaben der VwV-StVO sind im Außenverhältnis zum Bürger zwar nicht verbindlich. Der Bürger hat aber einen Anspruch darauf, dass die Stadt in Fällen, in denen die genannten Breiten deutlich unterschritten werden, besonders sorgfältig und kritisch prüft, ob die Voraussetzungen für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht tatsächlich (noch) vorliegen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 14.02.2018 - OVG 1 B 25.15 -, juris Rn. 36). Es erscheint zweifelhaft, ob dies in Ettlingen jeweils geschehen ist. Die Maße nach der VwV-StVO werden in Ettlingen an zahlreichen Stellen um rund die Hälfte unterschritten!

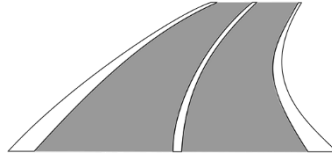
#### *Vorzugswürdige Lösungen:*

Wir plädieren dafür, benutzungspflichtige Radwege in allen Fällen kritisch zu hinterfragen. Vorzugswürdig sind in den meisten Fällen Fahrradstraßen,



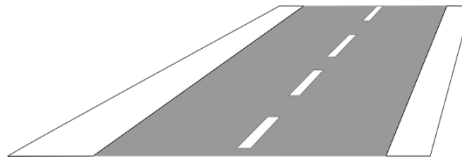
*Straßenverkehrszeichen 244.1*

Radfahrstreifen (ein mithilfe einer durchgezogenen Linie von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg wie in der Schillerstraße/ Rastatter Straße),



*Straßenverkehrszeichen 295*

Schutzstreifen (gestrichelte Linien auf der Fahrbahn wie in der Dieselstraße)



*Straßenverkehrszeichen 340*

oder eine „Fahrrad frei“ Beschilderung, die Fahrradfahrern die Wahl lässt, ob sie auf der Straße oder - dann aber besonders rücksichtsvoll - auf dem Gehweg fahren.



*Zusatzzeichen zu Zeichen 239*

Wir regen an, dass die Ettlinger Straßen und Radwege systematisch darauf kontrolliert werden, ob die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege jeweils rechtmäßig und zweckmäßig ist. Ebenso ist zu überprüfen, ob die Mindestbreite nach der VwV-StVO jeweils eingehalten wird. In vielen Fällen sind die genannten Kriterien nicht erfüllt. Einige Beispiele haben wir in diesem Katalog aufgelistet.



### 3.2.1 Zehntwiesenstraße

Im südlichen Bereich der Zehntwiesenstraße wechseln sich Radwegebenutzungspflicht, Fahrrad frei Beschilderung und reine Gehwege ab. Die mehrmaligen Veränderungen sind verwirrend und unnötig. Für eine Radwegebenutzungspflicht gibt es keinen Grund. Die Zehntwiesenstraße verläuft geradlinig und der Autoverkehr ist überschaubar. Zurzeit werden Fahrradfahrer an Bänken und dem Wartebereich einer Bushaltestelle vorbeigeführt. Konflikte mit Fußgängern sind so vorprogrammiert.

Kartenausschnitt



Bild



Wir empfehlen, mindestens den südlichen Bereich der Zehntwiesenstraße zur Fahrradstraße zu erklären. Noch besser wäre es, die gesamte Zehntwiesenstraße als Fahrradstraße auszugestalten und den nördlichen und mittleren Bereich hierzu aus der vorhandenen 30er-Zone auszunehmen.

### 3.2.2 Rastatter Straße

Auch in der Rastatter Straße liegen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht nach unserem Dafürhalten nicht vor. In der Rastatter Straße gilt Tempo 30. Autofahrer haben zum Überholen die zweite Fahrspur.

Sehr ärgerlich ist zudem die Streckenführung des benutzungspflichtigen Radweges. Radfahrer haben mit Fußgängern zusammen unter anderem die Verengung an den Bahngleisen zu passieren. Ausgerechnet in der Mitte der Bushaltestelle endet die Radwegebenutzungspflicht und Fahrradfahrer müssen mit Beginn des reinen Gehweges auf die Straße auffahren. Dies ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, etwa wenn Busse ankommen und dort Taxis stehen, sehr schwierig.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir regen an, Fahrradfahrer bereits vor dem Bahnübergang auf die Straße zu leiten. Aus unserer Sicht bietet sich die hinten im Foto zu sehender Einfahrt an, an welcher derzeit die rote Warnmarkierung auf dem Boden aufgebracht ist.



### 3.2.3 Dieselstraße

Der nördliche Bereich der Dieselstraße missfällt uns in zweierlei Hinsicht.

Zum einen erscheint es auch hier sehr zweifelhaft, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Radwegebenutzungspflicht vorliegen. Wir regen an, die Radwegebenutzungspflicht zugunsten einer Fahrrad frei Beschilderung aufzugeben. Dies erscheint uns insbesondere auch deshalb sinnvoll zu sein, da der Gehweg unter voller Hinzurechnung des derzeitigen Radweges sehr breit wäre (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 14.02.2018 - OVG 1 B 25.15 -, juris Rn. 33). Tempo 30 in der gesamten Dieselstraße wäre als Begleitmaßnahme begrüßenswert, ist für eine derartige Neuregelung aber nicht Voraussetzung.

Zum anderen stören wir uns an den treppenartigen Höhenunterschieden im Radweg an den Ein- und Ausfahrten der Firmengrundstücke. Vorzugswürdig wären kleine Betonanschüttungen, um die Fahrbahnhöhen auszugleichen. Exemplarisch zeigen wir auf dem nachfolgenden Foto die Einfahrt zum Real Einkaufsmarkt.

*Kartenausschnitt*



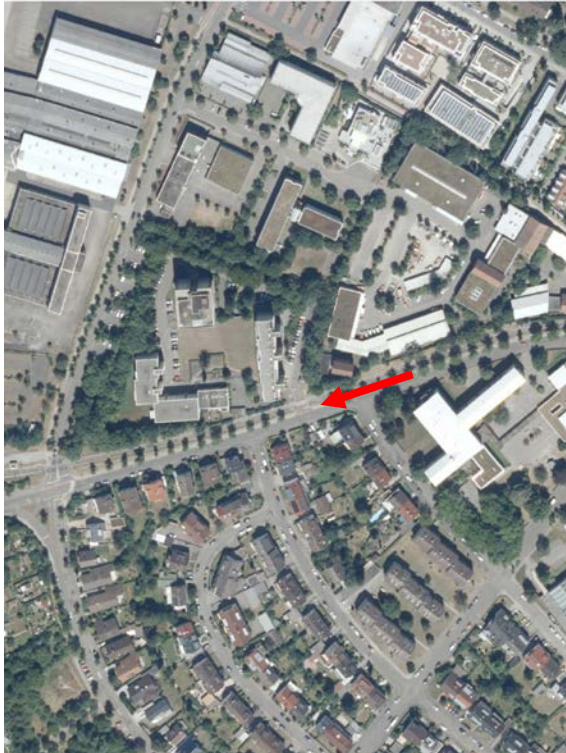
*Bild*



### 3.2.4 Goethestraße

Der vom Gehweg abgeknapste benutzungspflichtige Radweg in der Goethestraße (Fahrtrichtung West, von der Innenstadt weg) gehört ebenfalls auf den Prüfstand.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir schlagen vor, Fahrradfahrer in beiden Fahrtrichtungen auf der Straße fahren zu lassen. Bestehen insoweit trotz Tempo 30 Sicherheitsbedenken, sollte mit Schutzstreifen oder einer ergänzenden „Fahrrad frei“ Beschilderung auf dem Gehweg gearbeitet werden.



### 3.2.5 Einsteinstraße

Auch in der Einsteinstraße haben Fahrradfahrer in Richtung Unterführung/Goethestraße/Innenstadt auf einem Radweg zu fahren, der vom Gehweg abgeknapst wurde. Der Radweg ist schmal und in einem schlechten baulichen Zustand. Fußgänger, die in Richtung Innenstadt laufen, sorgen für Gefahrenmomente und Behinderungen. Die zahlreichen an der Straße parkenden LKW erschweren die Situation zusätzlich. Ihre Spiegel ragen weit auf den Radweg. Aufgrund der Schräglage der Straße scheinen die Lkw auf den Radweg zu kippen. Radfahrer haben infolgedessen das Gefühl, eingemauert zu sein.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Wir regen auch hier an, die Radwegebenutzungspflicht zugunsten einer „Fahrrad frei“ Beschilderung aufzugeben. Schnelle, sportliche Radfahrer können so auf der Straße fahren, vorsichtige, langsame Radfahrer hingegen auf dem (dann immerhin deutlich breiteren) Gehweg.

### 3.2.6 Mühlenstraße

Wir schließen uns der von einzelnen Gemeinderäten immer wieder erhobenen Forderung, die Mühlenstraße zur Fahrradstraße zu deklarieren, gerne an. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Mühlenstraße derzeit Teil einer 30er-Zone ist. Erklärt man die Mühlenstraße zur Fahrradstraße, sollte man sie aus der 30er-Zone ausklammern.

*Kartenausschnitt*



*Bild*





### 3.2.7 Albstraße

Für die Albstraße gilt Entsprechendes wie für die Mühlenstraße. Sie sollte unter Ausklammerung aus der derzeitigen Tempo-30-Zone als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

*Kartenausschnitt*



*Bild*

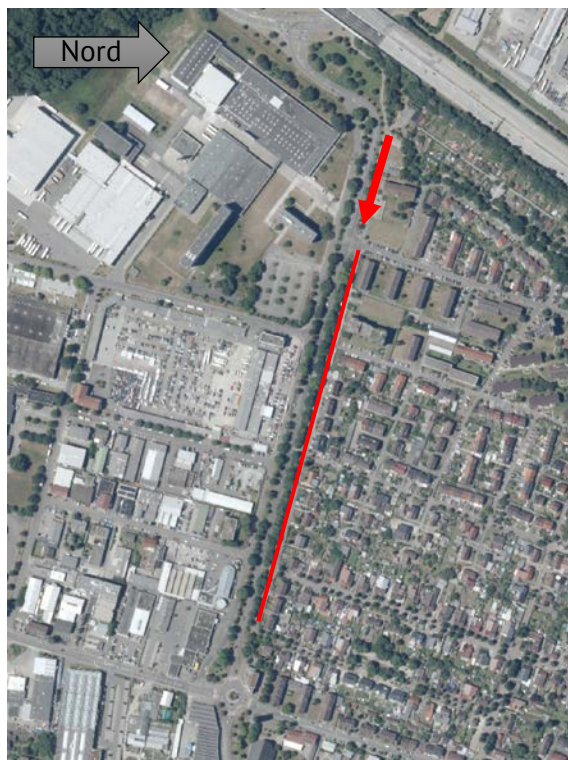


### 3.2.8 Mörscher Straße

Die Mörscher Straße hat drei parallele Trassen. Dies ist großzügig bemessen.

Wir schlagen vor, die wohngebietsseitige Trasse als Fahrradstraße auszuweisen. Dies hätte auch den Vorteil, dass man ab dem Kreisel im Osten eine durchgängige Anbindung zum vorhandenen Radwegesystem nach Rheinstetten und Karlsruhe hätte.

*Kartenausschnitt*



*Bild*





### 3.2.9 Lindenweg

Der Lindenweg ist außerorts bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Dies freut uns, Nachbesserungsbedarf besteht gleichwohl auch dort.

Der Lindenweg ist in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht dreigeteilt. Ein Teil des Lindenweges ist Teil einer Tempo-30-Zone. Ab dem Ende der Wohnbebauung gilt für wenige Meter Tempo 50, bevor außerorts schließlich eine Fahrradstraße beginnt. Dies überzeugt nicht.

Wir schlagen vor, den Geltungsbereich der Fahrradstraße bis zum Ortsschild auszudehnen. Es macht keinen Sinn, Autos für einige wenige Meter 50 km/h fahren zu lassen. Tempo 50 signalisiert den Autofahrern, dass sie Gas geben dürfen. Das machen sie dann leider auch unreflektiert in der Fahrradstraße beziehungsweise in der 30er-Zone.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



## 4 Sonstiges

### 4.1 Wegweiser

Die Beschilderung für Fahrradfahrer ist in vielen Fällen mangelhaft. Verbesserungsbedarf besteht hier insbesondere deshalb, da Fahrräder im Gegensatz zu Autos in der Regel kein bei der Fahrt sichtbares Navigationsgerät haben.

Innerorts sind Wegweiser für Fahrradfahrer größtenteils gar nicht vorhanden. Warum gibt es etwa keine wegweisenden Schilder, welche von Karlsruhe kommende Fahrradfahrer in Richtung Innenstadt leiten?

Soweit Schilder vorhanden sind, sind sie lückenhaft. Als Beispiel sei die Rheinstraße genannt. Dort ist Rheinstetten, nicht aber Karlsruhe ausgeschildert. Für die aus der Hertzstraße zum Kreiselfahrenden Radfahrer sind hingegen Rheinstetten und Karlsruhe ausgeschildert.

Kartenausschnitt



Bild





Außerorts gibt es ebenfalls zu wenige Wegweiser. Die wenigen vorhandenen Wegweiser helfen oft nicht. In der Regel wird Radfahrern lediglich durch Pfeile angezeigt, dass sie in eine bestimmte Richtung fahren können. Wohin der jeweilige Radweg führt, wird dabei nicht erklärt. Teilweise zeigt der Pfeil an Radkreuzungen auch nur in eine Richtung, obwohl die andere Richtung für Fahrradfahrer genauso interessant ist.

Das Beispielfoto zeigt die Unterführung unter der B 3 bei Ettlingen West und den nicht asphaltierten Weg in Richtung Bruchhausen (Pferdehöfe). Warum zeigt der Fahrradpfeil nur nach links? Warum werden Fahrradfahrer nicht darüber aufgeklärt, dass es links nach Ettlingen West und geradeaus nach Bruchhausen geht. An Autokreuzungen wären derartige Hinweise selbstverständlich.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



## 4.2 Fahrradbügel

Wir benötigen weitere Fahrradbügel in der Stadt, damit Radfahrer die Rahmen ihre teuren Fahrräder anschließen können.

Die Verwaltung hat in den letzten Jahren bereits zahlreiche Bügel neu installieren lassen. In den Jahren 2020 und 2021 ist die Installation weiterer Bügel geplant. Ende 2021 sollen im Innenstadtbereich insgesamt 333 Bügel aufgestellt sein. Dies ist eine sehr stattliche Zahl, für die wir uns bei der Verwaltung ausdrücklich bedanken.

Gleichwohl haben wir auch an dieser Stelle Anregungen. Zum einen wünschen wir uns Fahrradbügel an der Haltestelle Erbprinz und auf dem Vorplatz des Albgaubades. Zum anderen besteht Verbesserungsbedarf bei den bereits installierten Fahrradbügeln vor dem Schloss. Diese sind zu nah vor einem Treppenabgang aufgestellt. Große Fahrräder lassen sich dort infolgedessen nur dann mit dem Rahmen anschließen, wenn man sie querstellt. Dies hat zur Folge, dass nur drei statt sechs Fahrräder mit dem Rahmen angeschlossen werden können. Die Bügel müssten 10-20 cm weiter vorne stehen.

*Kartenausschnitt*



*Bild*





## 4.3 Bordsteinabsenkungen

Geh- und Fahrradwege sind zugunsten von Ein- und Ausfahrten regelmäßig abgesenkt. Wir sehen derartige Bordsteinabsenkungen kritisch.

*Kartenausschnitt*



*Bild*



Bordsteinabsenkungen bremsen Fahrradfahrer künstlich aus. Ein schnelles Befahren abgesenkter Radwege ist nicht möglich, da man andernfalls das Gefühl bekommt, in einer Achterbahn zu sein. Das Schieben von Kinderwägen und Rollstühlen wird durch häufige Schräglagen des Gehweges ebenfalls erschwert. Rückenschmerzen sind die Folge.

Zu Gunsten von Rollstuhlfahrern und Menschen mit Rollator sind wir auf Absenkungen angewiesen. In Einzelfällen, etwa an viel befahrenen Supermarktein- und -ausfahrten sind Bordsteinabsenkungen daneben auch zugunsten des Autoverkehrs sinnvoll. In der Praxis werden Bordsteinabsenkungen aber zu großzügig und unkritisch gebaut. So bedarf es etwa keiner Absenkung des Geh- und Radweges an privaten Ein- beziehungsweise Ausfahrten, die nur einmal oder allenfalls wenige Male am Tag von Autos überfahren werden, wie es regelmäßig bei privaten Stellplätzen und Garagen der Fall ist. Vorzugswürdig sind dort kleine Betonrampen mit einer Länge von rund 15 cm und einer sehr starken Steigung. Können Autos zum Parken auf Bordsteine hinauffahren, können sie erst recht kleine Rampen hochfahren, um zu ihrem privaten Stellplatz zu gelangen.

Positiver Nebeneffekt der Rampenlösung ist, dass Autos gezwungen sind, beim Überqueren des Geh- und Radweges sehr langsam und vorsichtig zu fahren.

Aus Kostengründen erscheint es freilich unrealistisch, alle vorhandenen Absenkungen im Stadtgebiet wieder anzuheben. Wir wollen die zuständigen Ämter aber für das Problem sensibilisieren, damit die Fehler der Vergangenheit beim Neubau und der Sanierung von Geh- und Fahrradwegen nicht wiederholt werden.



## Stichwortverzeichnis

Adenauerstraße.....	16	Lindenweg .....	13, 23, 41
Albstraße .....	39	Löbauer Allee.....	7
Bismarckstraße .....	26	Mörscher Straße.....	14, 40
Dieselstraße .....	35	Mühlenstraße.....	38
Einsteinstraße .....	8, 22, 23, 37	Rastatter Straße.....	4, 5, 26, 27, 34
Etogesstraße.....	19	Rheinstraße .....	9, 26, 28, 42
Ettlinger Straße .....	17, 18	Rosenstraße.....	17
Fahrradweg Ettlingen - Bruchhausen.....	6	Rudolf-Plank-Straße.....	14, 24
Fleckensteinstraße .....	19	Schillerstraße.....	4, 5, 26, 28
Goethestraß.....	4	Schumacherstraße .....	15, 16
Goethestraße .....	8, 26, 36	Ufgaustraße .....	18, 19
Hertzstraße.....	20, 42	Zehntwiesenstraße .....	33
Im Ferning .....	4		