

STADT

# VAIHINGEN an der Enz

## FORTSCHREIBUNG RADROUTENKONZEPT

### STICHWORTARTIGE ERLÄUTERUNGEN ZUM PLANSTAND

---

#### A.

#### AUSGANGSSITUATION

Im Dezember 2012 wurde die Planungsgruppe Kölz durch die Stadt Vaihingen an der Enz damit beauftragt, aus bereits vorliegenden Arbeiten der Verwaltung und eigenen Überlegungen konkrete Handlungsvorschläge in Form einer ersten Hierarchisierung von Maßnahmen zu entwickeln (**PHASE I**).

Als planerisches Oberziel wird mit dem Radroutenkonzept die Erhöhung der Wegeanteile des nichtmotorisierten Individualverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) angestrebt.

Dies bedeutet, dass für die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs Verbindungen geschaffen bzw. verbessert werden, die für kürzere bzw. mittlere Wegestrecken ein attraktives Angebot schaffen, welches ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad auslöst.

Betrachtet man die Pendlerverflechtungen 2009 der Stadt Vaihingen an der Enz anhand der Veröffentlichung aus der Reihe Statistische Daten (04/2011) des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, so zeigt sich durchaus ein nicht unbeträchtliches Potenzial an sog. „innergemeindlichen Pendlern“ (Wohnen – Arbeiten), welches noch erweitert als bisher am Radverkehr teilnehmen könnte.

Für das Jahr 2009 haben für die Berufspendler der Stadt Vaihingen/Enz (31.12.2009: 28.853 Einwohner) demnach 8.344 Auspendler, 5.163 innergemeindliche Pendler (Potential für Radverkehr) und 4.940 Einpendler aus anderen Städten und Gemeinden als statistisch belegte Strukturen bestanden. Dies wird sich auch aktuell im Jahre 2013 nicht wesentlich anders verhalten.

Neben den allgemeinen Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Radverkehrs, der schnelle und direkte Wege bevorzugt (Wohnen – Arbeiten bzw. Ausbildung), sind insbesondere die Anforderungen einzelner Nutzergruppen, wie Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Fahrradurlauber und Radfernwanderer besonders zu berücksichtigen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA - Ausgabe 2010).

Im Rahmen der politischen Diskussion zum Thema Radroutenkonzept (zuletzt 2013-2014), sind als Betrachtungsfelder bereits einige Einzelaspekte benannt worden:

- "Enztalradweg" (EN) durch die Kernstadt führen, d.h. eine Verbindung zwischen Roßwag und Enzweihingen über die Kernstadt führen.
- Die Möglichkeiten einer künftigen Führung des Enztalradweges ab der Seemühlenskreuzung bis zur Kernstadt könnten sein, z.B.
  - B 10-Brücke / Enzauen / Im Holzgarten / Auricher Straße analog dem Bestand mit Verbesserungsmaßnahmen
  - B 10-Brücke / Enzauen / Enzsteg zur Straße Im Mühlkanal / Mühlstraße - Marktplatz mit Radverkehrsführung im Fahrbahnbereich Im Mühlkanal und notwendigen baulichen Anpassungen der Enzstegrampen (ggf. mit Eingriff im Uferbereich) sowie Verbesserungen im Oberflächenbelag der Wege
  - B 10-Brücke / Straße Im Mühlkanal ab Einmündung Koszeiger Straße einbahnig geführt mit daraus resultierenden Konsequenzen innerhalb des städtischen Straßenverkehrsnetzes bzw. auf der B 10 (MIV-Verlagerung)
  - etc. ...
- Möglichkeiten einer Enzquerung in Kernstadtnähe prüfen, z.B.
  - Ausbau der beiden Enzbrücken im Zuge der Auricher Straße, um Radverkehrsanlagen integrieren zu können
  - Ausbau der Stauwehrbrücke zwischen Walter-de-Pay-Straße und Enzgasse
  - Neue separate Brücke / Steg über die Enz für Fußgänger und Fahrradfahrer, z.B. im Bereich der Firma Häcker GmbH & Co. KG / Köpfwiesen
- Radroutenführung innerhalb der Kernstadt, z.B. weitere Routenelemente, wie Ziegelgartenstraße / Austrasse, etc. ...
- Detailuntersuchung Stuttgarter Straße (Querschnitte im Straßenraum)
- Detailuntersuchung Franckstraße (Querschnitte im Straßenraum)
- Detailuntersuchung Enzgasse, z. B. Schutzstreifen
- Anbindung von Neubaugebieten (B-Plan-Verfahren) für den Radverkehr an die Kernstadt sowie bestehende Wohnquartiere
- etc. ...

Um diese angesprochenen Einzelaspekte inhaltlich näher betrachten zu können, sind neben der Bestandsanalyse und den Mängeln und Konflikten insbesondere die konzeptionellen Zielsetzungen eines zusammenhängenden Radroutenkonzeptes für die Kernstadt, die Stadtteile und ihre gegenseitigen Verflechtungen von Bedeutung.

Neben den Empfehlungen für ein Hauptnetz mit Realisierungspriorität für die wichtigsten Elemente der Streckenführung / Verknüpfungspunkte als künftige Ausbaumaßnahmen (kurz-, mittel-, längerfristig), sind in einer weiteren Planungsphase (**PHASE III/III**) konzeptionelle Ansätze auf ihre Durchführbarkeit und technische Realisierbarkeit hin zu überprüfen.

Dies kann jedoch nicht losgelöst von den Zielen des Gesamtverkehrskonzeptes, den städtebaulich-räumlichen Randbedingungen, der Abstimmung mit der Öffentlichkeit und dem Prozess der politischen Willensbildung erfolgen.

Die Gewichtung einer Einzelmaßnahme kann daher innerhalb des Planungsprozesses, sofern diese Maßnahme beispielsweise nicht mehr als Bestandteil des Hauptnetzes der Radrouten geführt werden sollte, in eine Nachrangigkeit zurückgestuft werden. Vor diesem Hintergrund muss das Radroutenkonzept als flexibel für städtebauliche Entwicklungen und für künftige Entwicklungschancen angesehen werden.

In Vorbereitung auf diese Bearbeitung, wurden durch die Stadtverwaltung inhaltliche Vorarbeiten zu den Themen "Bestand – Mängel", "Konzeptplan / Maßnahmenplan", "Schulradroutenplan" (= Abfrage bei den relevanten Schulen aktuell abgeschlossen) und "Radroutenbeschilderung" (Tourismus) geleistet.

In einer ersten synoptischen Ausarbeitung (Stand 10/2012) der Stadtverwaltung wurden zum Thema "Mängel und Maßnahmen" schon Beschreibungen zu Einzelmaßnahmen zusammengeführt. Hierbei wurden bereits konkrete Aussagen für eine Realisierung kurzfristig anberaumter, mittelfristig vorgesehener und längerfristig anzustrebender Maßnahmen getroffen und in die beteiligten Maßnahmenträger unterschieden. Diese synoptische Aufstellung ist aktuell nochmals unter Berücksichtigung der seit der Sitzungsrunde vom November 2013 und der nachfolgenden Bürgerbeteiligung im Jahre 2014 (nach Bürgerinformation vom 18.03.2014) fortgeschrieben worden (Stand März 2015).

Auf der Grundlage dieser bereits vorliegenden Unterlagen wurden umfangreiche Recherchen zu im themenbezogenen Markt vorhandenen Planunterlagen bzw. Planwerken und spezifischen Angeboten zu bestimmten Fahrradrouten angestellt, um, ergänzt durch eigene Erkenntnisse und Routenbefahrungen, diese Planunterlagen fortzuschreiben und zu aktualisieren.

Neben diesen planerischen Tätigkeiten wurde auch die Stadtverwaltung zu den auf Landkreisebene aktuell in Überarbeitung befindlichen überörtlichen Wegweiserbeschilderungen, die durch das Büro TOUR KONZEPT, Freiburg, bearbeitet werden, inhaltlich unterstützt.

## **B.** **EINFÜHRUNG ZU THEORETISCHEN GRUNDLAGEN**

Für die Umsetzung eines Radroutenkonzeptes innerhalb der einzelfallbezogenen städtebaulichen Realität sind neben dem Straßenverkehrsrecht (StVO) auch die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA-Ausgabe 2010" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) anzuwenden.

Vor dem Hintergrund der in der Örtlichkeit vorhandenen Situationen sind aufgrund städtebaulich-räumlicher, eigentumsspezifischer und topographischer Randbedingungen vielfältig nur Kompromisse realisierbar, um ein zusammenhängendes Radroutenkonzept zu erhalten.

Allgemein lässt die Straßenverkehrsordnung (StVO) diverse Möglichkeiten zu, in welcher Form Fahrrad-/Pedelecs-Verkehre (E-Bike  $\leq 250$  W / 25 km/h) im Verkehrsraum geführt werden können.

Diese Möglichkeiten für die Stadt Vaihingen/Enz sind:

- Feld- und Wirtschaftswegenetz  
Mitbenutzung des mit unterschiedlichen Oberflächenbelägen ausgestatteten Feld- und Wirtschaftswegenetzes.
- Fahrstreifen in der Fahrbahn  
Mitbenutzung der Fahrbahnen einer Straße, sofern es die räumlichen und verkehrlichen Randbedingungen (DTV Kfz, SV-Anteile, zulässige Geschwindigkeiten) zulassen.
- Radfahrstreifen in der Fahrbahn  
Richtungsbezogener "Sonderfahrstreifen" (Zeichen 295 StVO-Breitstrich) für Fahrradfahrer (Piktogramm), der durch eine durchgezogene Markierung aus dem Fahrbahnbereich abgetrennt ist.

Hier besteht eine **Benutzungspflicht** für Fahrradfahrer.

Kraftfahrzeuge dürfen diesen Bereich nicht befahren; nur zum Abbiegen bzw. Queren.

- Schutz- oder Angebotsstreifen in der Fahrbahn  
Durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Piktogramm abgetrennter Bereich innerhalb der Fahrbahn in richtungsbezogener Form. Das Parken von Fahrzeugen in diesen Flächen ist nicht erlaubt.

Im Begegnungsfall mit Schwerverkehrern darf der Kfz-Verkehr diesen Streifen befahren. Ein Ausweichen nach Links (Gegenverkehr), um Fahrradfahrer zu überholen, ist zulässig.

- Fahrradstraße  
Die Fahrbahn ist dem nachweislich hohen Radverkehr vorbehalten (Zeichen 244.1 + 244.2 "Fahrradstraße"). Fahrräder dürfen hier nebeneinander fahren. Fahrradstraßen sind an den Haupttrouten für den Radverkehr zu empfehlen.

Andere Fahrzeuge sind nur mit einem Zusatzschild zugelassen. Auf Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur sehr gering sein, z. B. Anliegerstraßen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen. Fahrradstraßen mit einseitiger Freigabe für Kraftfahrzeuge können Einbahnstraßen ersetzen.

– Einbahnstraße – Radfahrer frei

Fahrradfahrer dürfen die Einbahnstraße (Zeichen 267 StVO – Verbot der Einfahrt) durch das Zusatzzeichen (1022-10) auch entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren.

Der Kfz-Verkehr wird durch das Zusatzzeichen auf den Gegenverkehr hingewiesen.

– Tempo-30-Zone / Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Innerhalb von Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, z. B. 20 km/h (Zeichen 274.1+274.2 StVO) sind separate Radverkehrsanlagen in der Regel entbehrlich, da die zulässigen Fahrverkehrsgeschwindigkeiten zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr nahezu gleich sind (vgl. § 41, Anlage 2, Abschnitt 7 StVO).

– Verkehrsberuhigter Bereich

Innerhalb des Verkehrsberuhigten Bereiches (Zeichen 325.1+325.2 StVO) mit Schrittgeschwindigkeit für Fahrzeuge, sind separate Radverkehrsanlagen entbehrlich. Hier gilt entsprechend den spezifischen Regelungen aus der Straßenverkehrsordnung (§ 42, Anlage 3, Abschnitt 4 StVO) eine Art "Gleichberechtigung" unter den Verkehrsteilnehmern. Es überwiegt jedoch die Aufenthaltsfunktion der Fußgänger.

– Radweg

Sonderweg für Fahrradfahrer (Zeichen 237 StVO) mit **Benutzungspflicht**, der zwischen Fahrbahn und Gehweg auf Höhe des Gehweges baulich bzw. durch Markierung mit einem Sicherheitstrennstreifen abgetrennt ist.

– Getrennter Geh- und Radweg

Geh- und Radweg sind optisch voneinander baulich bzw. durch Markierung voneinander getrennt (Zeichen 241 StVO). Hier besteht eine richtungsbezogene **Benutzungspflicht**. Jeder muss in dem für ihn vorgesehenen Bereich bleiben.

– Kombinierter / gemeinsamer Geh- und Radweg

Aufgrund räumlich beengter Verhältnisse gegenüber einer Trennung, teilen sich Fahrradfahrer und Fußgänger die ausgewiesene Fläche (Zeichen 240 StVO).

Hier besteht eine richtungsbezogene **Benutzungspflicht**. Auf die Fußgänger muss Rücksicht genommen werden.

– Gehweg – Radfahrer frei

Fahrradfahrer können die Fahrbahn oder den Gehweg benutzen. Auf dem Gehweg haben Fußgänger Vorrang und die Geschwindigkeit muss an den Fußgängerverkehr angepasst werden (Zeichen 239 + zusätzlichen 1022-10 StVO).

– Fußgängerzone – Radfahrer frei

Fahrradfahrer dürfen unter Rücksichtnahme auf die Fußgänger die Fußgängerzone befahren (Zeichen 242.1+242.2 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO).

– Straßen und Wege mit Freigabe für den Radfahrer

Durch die Freigabe des Radverkehrs dürfen Fahrradfahrer, trotz eines "Verbotes für Fahrzeuge aller Art" (Zeichen 250 + Zusatzzeichen 1022-10 StVO), diesen Weg befahren.

– Straßen und Wege, die für Kraftfahrzeuge gesperrt sind

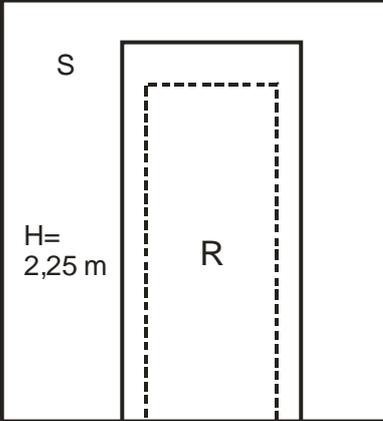
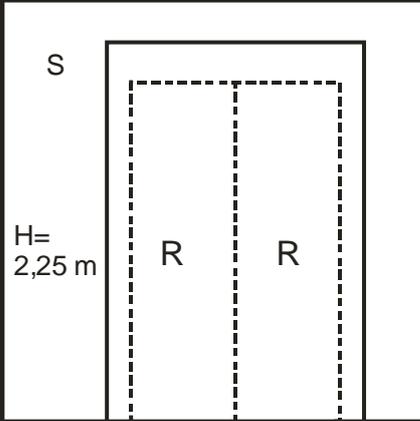
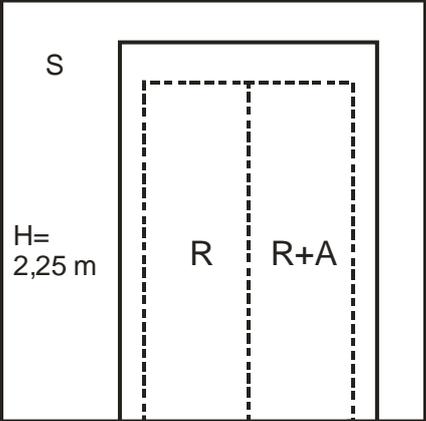
Die für Kraftfahrzeuge ausgeschlossenen Straßen oder Wege, z. B. bei schmalen Gassen, dürfen durch Fahrradfahrer (keine Kraftfahrzeuge) benutzt werden.

Für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radroutenkonzept bilden die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Diese Empfehlungen gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen.

In Abweichung zu Regelwerken (Richtlinien, Hinweisen, Empfehlungen) aus früheren Jahren (vor 1982) wird die Frage der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen nicht mehr für eine einzelne Straße beantwortet, sondern es wird von der Planung eines Radverkehrsnetzes ausgegangen, welches innerhalb des Planungsraumes sichere und möglichst umwegfreie Verbindungen zwischen allen wichtigen Quellen und Zielen schafft.

Im Rahmen der "Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q 96 – Ausgabe 1996)" sind in Tabelle 4 Einsatzgrenzen für Geh- und Radwege benannt, die sich auf Verkehrserhebungen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) in Kfz/24h und auf Spitzenstunden Belastungen von Fußgängern und Fahrradfahrern gründen. Hierbei sind kombinierte Geh- und Radwege im beidseitigen bzw. einseitigen Ausbau angeführt, sofern keine attraktiven Alternativwege vorhanden sind.

Die "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 – Ausgabe 2006)" und die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA – Ausgabe 2010)" geben gleichermaßen als Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs (RASt 06, Bild 19 bzw. ERA 10, Bild 3) nachfolgende Bemessungsgrundlagen vor:

| Einseitige Führung<br>Radfahrer  | Begegnen und Nebeneinanderfahren  |  |
|--|---|--|
|  | Radfahrer /<br>Radfahrer  | Radfahrer/<br>Radfahrer mit Anhänger   |
|  <p>S<br/>H= 2,25 m<br/>R</p> |  <p>S<br/>H= 2,25 m<br/>R R</p> |  <p>S<br/>H= 2,25 m<br/>R R+A</p> |
| S B=1,00 m S<br>(0,80 m)   | S B = 2,00 m S<br>(1,60 m)  | S B = 2,30 m S<br>(1,90 m)   |

Der lichte Raum (Lichtraumprofil) setzt sich hierbei aus dem Verkehrsraum (H/B – Klammerwerte gelten für beengte Verhältnisse) und den Sicherheitsraum (S) zusammen.

Der Sicherheitsraum S ist situationsabhängig mit Maßen zwischen 0,25 m, 0,50 m und 0,75 m anzusetzen.

Im Rahmen der "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06" sind im Kapitel 6.1.7 "Führung des Radverkehrs" grundsätzliche Aussagen zur Führung des Radverkehrs im Verkehrsraum dargelegt.

Hierbei ist auch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn innerorts in Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite (6,00 m – >7,00 m) und Kfz-Verkehrsstärken in der Spitzenstunde (500 Kfz/h – 1.000 Kfz/h) und einem Schwerverkehrsanteil bis 6 % als vertretbar eingestuft.

Abweichend davon können diese Verkehrsstärken im Einzelfall auch überschritten werden, wenn die Schwerverkehrsanteile geringer als 6 % sind und die zulässige Höchstgeschwindigkeit  $V_{85} < 50$  km/h beträgt.

In den weiteren Ausführungen werden Radverkehrsanlagen, wie Schutz- oder Angebotsstreifen, Radfahrstreifen, straßenbegleitende Radwege und die weiteren Möglichkeiten entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) abgehandelt.

Im Kapitel 4.7 "Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit" sind in Bild 20 die Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume des Fußgängerverkehrs dargestellt. Diese sind sinngemäß entsprechend den Sicherheitsräumen von Radfahrern anzuwenden und dürfen sich gegenseitig überlagern.

Im Kapitel 6.1.6.4 wird die gemeinsame Führung von Fußgängern mit dem Radverkehr behandelt. In Tabelle 27 "Gemeinsame Geh- und Radwege" wird in Abhängigkeit der maximal verträglichen Seitenraumbelastung durch Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde die erforderliche Breite eines kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges definiert (Angaben zuzüglich Sicherheitstrennstreifen). Diese Maße bewegen sich in einem Spektrum von  $\geq 2,50$  m bis  $\geq 4,00$  m.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 10 sind die Inhalte der RASt 06 harmonisiert aufgenommen worden. Im Kapitel 2.2 "Entwurfsparameter" sind in Tabelle 5 "Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen" aufgeführt, wobei die Breitenmaße sich ausschließlich auf die Radverkehrsanlage (einschl. Markierung) beziehen.

In Kapitel 2.3 "Wahl der Radverkehrsführung an Straßen" sind in Tabelle 8 "Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen" entsprechend den Belastungsbereichen (MIV als Kfz/h) die einzelnen Formen von Radverkehrsführungen dargestellt.

In Bild 7 (ERA 10) sind für 2-streifige Straßenquerschnitte in Abhängigkeit von der

maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit, z. B. 30 km/h bzw. 50 km/h, bei entsprechender Spitzenstundenbelastung (Kfz/h) die Belastungsbereiche (I–IV) und somit die Vorauswahl von Radverkehrsführungen vorgegeben. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind jedoch **keine harten Trennlinien**.

Somit lässt sich beispielsweise eine Führung von Kfz- und Radverkehren im Mischverkehr (Belastungsbereich I) in 2-streifigen Straßen bei zulässigen 30 km/h auf eine Querschnittbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h und bei zulässigen 50 km/h auf eine Querschnittbelastung von ca. 4.000 Kfz/24h eingrenzen.

Bei höheren Kfz-Querschnittbelastungen sind in Abhängigkeit von der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsführungen vorzusehen.

Im Kapitel 3.6 "Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr" ist im Bild 15 ein Diagramm für die "nutzungsabhängigen Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung vom straßenbegleitenden Fußgänger- und Radverkehr" als Breitenmaß in Abhängigkeit von Fußgängern und Radfahrern je Spitzenstunde dargestellt. Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

Vor diesem Hintergrund wurde nachfolgend auf der Grundlage der zuvor dargestellten Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Aufstellung möglicher Radverkehrsanlagen entsprechend den Regelwerken RAS 06 und ERA 10 zusammengeführt:

- Schutz- oder Angebotsstreifen  
Regelmaß 1,50 m  
Mindestmaß 1,25 m  
+ Sicherheitsraum 0,25 m bis 0,75 m je nach Situation in der Örtlichkeit
- Radfahrstreifen  
Regelmaß 1,85 m (incl. Markierung)  
+ Sicherheitsraum 0,50 m bis 0,75 m je nach Situation in der Örtlichkeit
- Radweg (Gehwegniveau)  
ohne Flächen für einen Gehweg mit Mindestbreite 1,50 m bzw. Regelbreite 1,80 m  
+ Sicherheitsraum Gebäude / Einfriedigung 0,20 m (=2,00 m)  
in nachfolgenden Ausbaumformen
- Einrichtungsrادweg  
Regelmaß 2,00 m  
bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m  
+ Sicherheitstrennstreifen 0,50 m bis 1,10 m (Schräg-/Senkrechtparker) je nach Situation in der Örtlichkeit
- Zweirichtungsrادweg beidseitig  
Regelmaß 2,50 m  
bei geringer Radverkehrsstärke 2,00 m  
+ Sicherheitstrennstreifen 0,50 m bis 1,10 m (Schräg-/Senkrechtparker) je nach Situation in der Örtlichkeit

- Zweirichtungsweg einseitig  
Regelmaß 3,00 m  
bei geringer Radverkehrsstärke 2,50 m  
+ Sicherheitstrennstreifen 0,50 m bis 1,10 m (Schräg-/Senkrechtparker) je nach Situation in der Örtlichkeit
- Kombinierter / gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts  
ohne Flächen für einen Gehweg mit Mindestbreite 1,50 bzw.  
Regelbreite 1,80 m + Sicherheitsraum Gebäude / Einfriedigung 0,20 m (= 2,00 m)  
Regelmaß  $\geq 2,50$  m – 4,50 m  
in Abhängigkeit von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. ERA, Abschnitt 3.6, Bild 15  
+ Sicherheitstrennstreifen 0,50 m bis 1,10 m (Schräg-/Senkrechtparker) je nach Situation in der Örtlichkeit
- Kombinierter / gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts  
ohne Flächen für einen Gehweg mit Mindestbreite 1,50 bzw.  
Regelbreite 1,80 m  
Regelmaß 2,50 m  
in Abhängigkeit von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. ERA, Abschnitt 3.6, Bild 15  
+ Sicherheitstrennstreifen 1,75 m Regelmaß bei Landstraßen

Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgebildet sein.

### **C.** **RADROUTENKONZEPT**

Als Grundlage für die inhaltliche Bearbeitung des Radroutenkonzeptes wurden zunächst relevante Nutzungen, die für den alltäglichen Radverkehr, z. B. Schule, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, etc. ... und den saisonalen touristischen Freizeit-Radverkehr von Bedeutung sind, zusammengeführt und ergänzt.

Inhaltlich sind jeweils in Form eines Gesamtübersichtsplanes und 4 Detailausschnitten nachfolgende Inhalte bearbeitet worden:

- Analyse Bestand – Mängel + Konflikte + Defizite  
(Erfordernis zu Handeln - vgl. Pläne 1–6)
- Konzepte + Maßnahmen (vgl. Pläne 6–10)
- Hauptradroutennetz – Konzepte, Maßnahmen und Nutzungen  
(primäre Maßnahmenvorschläge - vgl. Pläne 11–15)
- Schulradrouten (Empfehlungskonzept - vgl. Pläne 16–20)
- Tourismusrouten (vgl. Pläne 21–25)  
(Tourismusrouten landesweit, regional, lokal - vgl. Pläne 21–36 im damaligen Planstand vom 18.09.2013 enthalten)

Die Detailausschnitte zu den spezifischen Inhalten der Plandarstellungen sind wie folgt im Planausschnitt überlappend dargestellt worden:

- Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- Vaihingen an der Enz
- Aurich / Enzweihingen / Riet

Die Inhalte der Pläne "Bestand – Mängel + Konflikte + Defizite" und "Konzepte Maßnahmen" sind im Planteil unter Position F und in der fortgeschriebenen synoptischen Übersicht (Stand März 2015, vgl. Anlage) dargestellt worden.

Die Planunterlagen zu den Schulradrouten (Gesamtübersicht + Detailausschnitte) sind als Schulradroutenplan abgeschlossen.

Die Anregungen daraus müssen gegebenenfalls im Laufe des weiteren Planungsprozesses noch ergänzend fortgeschrieben werden. Aktuell gibt es mit Schreiben vom 05. Februar 2013 einen konkreten Rücklauf des Stromberg-Gymnasiums mit Vorschlägen zu Verbesserungsvorschlägen im Bereich des Nebenweges und am Knotenpunkt K 1696 / Franckstraße / Neue Bahnhofstraße / Nebenweg. Diese Vorschläge sind bereits sehr detailliert, und daher im Rahmen des Radroutenkonzeptes einer ggf. gewünschten Detaillierungsphase von Einzelmaßnahmen zuzuordnen (z. B. Phase II bzw. III).

Diese von Seiten des Stromberg-Gymnasiums vorgetragenen Vorschläge sind im Rahmen der "Projektgruppe Verkehr" abgelehnt worden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass künftig an den angesprochenen Stellen Modifikationen nochmals geprüft bzw. realisiert werden können.

Das Radroutenkonzept soll als Rückgrat für die Vielzahl an Verbindungsmöglichkeiten und deren Alternativrouten ein **Hauptnetz** erhalten, welches weitestgehend alle landesweiten, regionalen, lokalen und innerörtlichen Fahrtbeziehungen im Radverkehr – bei topographisch nicht allzu ausgeprägter bzw. anspruchsvollen Trassenführung – auf sich vereinigen soll.

Dieser Ansatz hat zur Folge, dass sowohl in der Routenführung im Netz, als auch in deren Beschilderung bzw. auch im Kartenmaterial und in der GPS-Führung entsprechende Anpassungen erfolgen müssen.

Aktuell hat es sich gezeigt, dass in der Radroutenführung vielfach – je nach Quelle – noch große Diskrepanzen bestehen, die in den nächsten Jahren sukzessive harmonisiert werden sollten, z. B. Neuauflagen bzw. Auflagenfortschreibungen von Kartenmaterialien, Online-Portalen von Rad-/Wanderrouten, GPS-updates, etc. ....

Dies ist jedoch ein Themenfeld, welches nur unterstützend und auf Anfrage durch die einschlägigen Verlage, die Anbieter von Routenplanern bzw. GPS-Systemen, etc. ... für eine Aktualisierung begleitet werden kann.

Die Basis hierfür sollte das Radroutenkonzept der Stadt Vaihingen an der Enz nach entsprechender Beschlussfassung sein, um für die Gemarkungsfläche klare und verlässliche Aussagen zur Routenführung anbieten zu können.

In diesem Zusammenhang ist auf die im Bürgerentscheid vom 27. September 2009 von der Vaihinger Bevölkerung (auf 3 Jahre) abgelehnte Zielvorstellung "Fahrradbahn Vaihingen" (kombinierter Geh- und Radweg) auf der ca. 7,5 km langen Bahnstrecke der WEG-Nebenstrecke zwischen Kleinglattbach und Enzweihingen hinzuweisen, die in den Planunterlagen ersichtlich ist und im Jahre 2014 nochmals intensiv einer näheren und aktualisierten Detailbetrachtung unterzogen worden ist. Die Ergebnisse dazu sind in der Sitzungsrunde vom November 2014 öffentlich vorgestellt worden.

Vor diesem Hintergrund bleibt festzuhalten, dass die **"WEG-Trasse" als künftige Maßnahme des Hauptradrouthenetzes** in der politischen Willensbildung verankert worden ist, jedoch noch unter dem Vorbehalt einer Priorisierung.

Unter der planerischen Zielsetzung, ein **Hauptradrouthenetz** auszubauen und zu stärken, ergibt sich in der Folge daraus die Konsequenz, dass die hierfür erforderlichen Maßnahmen in der Hierarchisierung höher anzusiedeln sind, als die weiteren in den Plänen "Konzepte + Maßnahmen" dargestellten Vorschläge.

#### **D.** **MASSNAHMEN IM HAUPTNETZ**

Bedingt durch die Tatsache, dass die topographischen Gegebenheiten zwischen dem Enztal und den Stromberghöhen dazu führen, dass eine Streckenführung der stadtteilverbindenden und überörtlichen touristischen Radrouten derzeit überwiegend tangential an die Vaihinger Innenstadt erfolgt, sollte es für das Hauptnetz ein Bestreben sein, die Attraktionen der Kernstadt besser in den Blickpunkt der Öffentlichkeit / Vaihinger Bürger und insbesondere der Fahrradtouristen zu rücken.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich im Bereich der K 1696 – Auricher Straße / Walter-de-Pay-Straße / Im Holzgarten als "Leitbild" über eine Rad-Informationsstelle in baulicher Form nachzudenken.

##### – Rad-Informationsstelle (Rad-Info)

Einrichtung eines Anlauf- und Informationspunktes für Fahrradtouristen, z. B. Pavillon mit der Möglichkeit zur Rast / Bewirtschaftung während der Radsaison bzw. zu Veranstaltungen, der ganzjährigen Stadtinformation, mit Fahrradabstellmöglichkeiten, ggf. E-Bike-Ladestationen, Fahrradboxen, etc. ...

Hierzu ist ein geeignetes Grundstück mit guter Einsehbarkeit aus allen Richtungen anzustreben. Dies bedeutet bodenordnerische Maßnahmen im südlichen Umfeld bzw. im östlichen Teilbereich an der K 1696 – Auricher Straße / Im Holzgarten, um die hierfür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu haben.

Diese Maßnahme geht noch weit über die im Mai 2013 neu erstellt Stadtinformationstafel westlich der Walter-de-Pay-Straße hinaus.

Zur Attraktivierung des Hauptnetzes und zur Einbindung der Vaihinger Innenstadt in das System der landesweiten, regionalen, lokalen und örtlichen Radverkehrsbeziehungen sind nachfolgende Maßnahmen anzustreben (vgl. Pläne 11–15):

## 1. VAIHINGEN KERNSTADT

### **zu 1.1.1**

#### Auricher Straße (K 1696)

Im Bereich der beiden Enzbrücken zwischen der Enzgasse und der Walter-de-Pay-Straße befinden sich außerhalb der Fahrbahn sowohl nördlich, als auch südlich zu geringe Breiten für einen richtungsbezogenen kombinierten Geh- und Radweg in der aktuell vorhandenen Gehwegzone.

Darüber hinaus ist auf beiden Gehwegen zu bestimmten Zeiten bzw. bei Veranstaltungen mit einem erhöhten Fußgängeraufkommen zu rechnen.

Eine mittel- bis längerfristige **Maßnahme** ist im Zusammenhang mit den städtebaulichen Zielsetzungen eines Rahmenplanes "Egelsee ..." angestrebt.

Dies könnte beispielsweise eine konstruktive Enzbrückenergänzung für richtungsbezogene kombinierte / gemeinsame Geh- und Radwege bzw. die Neuanlage eines Steges für Fußgänger und Fahrradfahrer im räumlichen Umfeld sein.

Daraus abgeleitet ist auch die Frage nach der Lage einer Querung der Enzgasse bzw. Im Mühlkanal und die daraus resultierende innerstädtische Weiterführung einer Hauptradroute, z.B. Auricher Straße, Spitalstraße, Gerberstraße, Ziegelgartenstraße / Austraße, etc. für künftige Maßnahmen näher zu betrachten (Phase II bzw. III).

### **zu 1.1.2**

#### Auricher Straße (K 1696) / B 10-Unterführung

Kombinierter Geh- und Radweg nördlich der Auricher Straße zwischen der Straße Im Holzgarten und der westlichen B 10-Rampe.

Als **Maßnahme** ist eine längerfristig angesiedelte Realisierung im Rahmen einer Erneuerung der B 10-Brücke bzw. einer Teilrealisierung mit neuer B 10-Rampenzufahrt anzustreben.

Kurz- bis mittelfristig könnte eine verbesserte Anbindung an das Wirtschaftswegenetz über den Fahrbahnteiler in der westlichen B 10-Rampe bzw. über die westlich unterbrochene Sperrfläche in Verlängerung des Linksabbiegestreifens realisiert werden.

Südlich der B 10-Rampe fehlt ein verlässliches Radverkehrshinweisschild in Richtung Aurich. Aktuell befindet sich an der Wegegabelung ein Schaltkasten mit einem provisorisch aufgemalten "schwarzen" und einem "grünen" Pfeil. Nur der grüne Pfeil führt nach Aurich!

### **zu 1.2.1**

#### Stuttgarter Straße zwischen Franckstraße (K 1696) und Hans-Krieg-Straße (K 1648)

Im Straßenraumquerschnitt ist aufgrund der vielfältigen Ansprüche aus den umgebenden Nutzungsstrukturen, wie ÖPNV-Route mit Haltestellen, Längsparken im Straßenraum, beidseitige Gehwegbereiche, eine Integration separater Radverkehrsanlagen räumlich problematisch.

Die Stuttgarter Straße stellt in ihrer direkten Linienführung eine gute Orientierung zur Innenstadt dar. Eine alternative Radroutenführung in geeigneter und möglichst direkt geführter Form ist aktuell nicht vorhanden.

Eine Detailbetrachtung zu möglichen Planungsansätzen, z.B. Schutz- oder Angebotsstreifen, unter den städtebaulich-räumlichen Randbedingungen in der Örtlichkeit ist empfehlenswert, um Kenntnis zum Umfang und den Varianten von denkbaren Maßnahmen für eine Radverkehrsführung zu erhalten.

Als **Maßnahme** zu einer Verbesserung kann kurzfristig die Limitierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Zuge dieses Abschnittes der Stuttgarter Straße über eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erfolgen.

### zu 1.2.2

#### Stuttgarter Straße östlich Hans-Krieg-Straße

Der Weg auf der Nordostseite der Stuttgarter Straße ist mit ca. 1,35 m - 2,35 m zu schmal und auch ohne Sicherheitstrennstreifen (ca. 0,5 m – 0,75 m) ausgebildet.

Auf der Südseite besteht eine Engstelle (ca. 1,45 m) auf Höhe des Gebäudes Stuttgarter Straße 96 mit unmittelbar daran anschließender Bushaltestelle (Wartezone ÖPNV).

Zwischen der Salzäckerstraße und der Feldwegeeinmündung ist die erforderliche Breite für einen kombinierten Geh- und Radweg (im Gegenverkehr ca. 2,5 m – 3,0 m) nicht gegeben.

Als **Maßnahme** und/oder Maßnahmen kommen in Betracht:

#### Kurzfristige Maßnahme

Umfahrung der Engstelle mit entsprechender Ausschilderung über Am Galgenfeld – Salzäckerstraße stadteinwärts bzw. an der Bushaltestelle/Busbucht noch auf der Fahrbahn mit Auffahrt über den abgesenkten Bordstein vor dem Gebäude Stuttgarter Straße 96 bzw. an der Wirtschaftswegeeinmündung stadtauswärts.

#### Mittel-/Längerfristige Maßnahme

Verbreiterung des nördöstlichen Weges auf 3,0 m – 3,5 m und / oder Beseitigung der Engstelle. Bei Letzterem bedarf es eines Grunderwerbs.

Alternative 1 Ausbau des Weges auf der Nordseite von ca. 1,35 m – 2,35 m auf ca. 3,0 m – 3,5 m entsprechend den Eigentumsverhältnissen.

Alternative 2 Eigentümerverhandlungen zur Beseitigung der Engstelle (von ca. 1,45 m – 2,6 m auf ca. 2,5 m – 3,5 m) auf Höhe des Gebäudes Stuttgarter Straße 96 (Grunderwerb) als Alternative oder Ergänzung zur Alternative 1.

### zu 1.3

#### Heilbronner Straße

Die Heilbronner Straße mit einer Querschnittbelastung von ca. 4.800 Kfz/24h verfügt

über keine separaten Radverkehrsanlagen.

Bedingt durch die räumlichen Verhältnisse im Querschnitt können separate Radverkehrsanlagen nur unter dem Verzicht eines Parkierungstreifens (Längsparken beidseitig) räumlich integriert werden.

Als kurzfristige **Maßnahme** zur Verbesserung kann eine Geschwindigkeitslimitierung auf 30 km/h bzw. eine Integration in Tempo-30-Zone als verkehrsrechtliche Anordnung angestrebt werden.

#### zu 1.4

Franckstraße (K 1696)

Die Franckstraße als klassifizierte Kreisstraße (ca. 22.700 Kfz/24h) verfügt über relativ breite Gehwege im innerörtlichen Bereich, die ggf. für den Radverkehr freigegeben werden könnten (analog gegenwärtiger Nutzung durch Fahrradfahrer).

Die bergabwärts geführten Radverkehre können auf der Fahrbahn mitgeführt werden (LSA-Abfolge).

Der seitliche Gehweg auf der Ostseite, d. h. in der richtigen Lage für bergaufwärts geführte Radverkehre, ist als kombinierter Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr geeignet.

Die aktuelle Radroutenführung als verkehrsabgewandte bzw. "ruhige" Alternative ist über die Netzelemente Im Taigtrog – Alte Kleinglattbacher Straße – Lessingstraße – Eichendorffstraße ausgeschildert. Diese Route ist jedoch teilweise steiler ausgeprägt und umwegig geführt.

Eine Detailbetrachtung zu möglichen Alternativen, wie Schutz- oder Angebotsstreifen, Kombinationslösungen, etc. ist empfehlenswert.

Als kurzfristig umsetzbare **Maßnahme** ist die Ausweisung des östlichen bzw. bergaufwärts geführten Gehweges als gemeinsamer/kombinierter Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr ab der Heilbronner Straße sinnvoll. Dies würde zudem der heute gängigen Nutzerpraxis (überwiegend Schüler) entsprechen.

#### zu 1.6 (bzw. auch zu 5.1.4)

B 10 zwischen K 1648 (Roßwag) und L 1125 (Bahnhof) / Esso-Tankstelle

Aufgrund bestehender Eigentumsverhältnisse besteht aktuell keine Möglichkeit, den neuen kombinierten Geh- und Radweg entlang der B 10 zwischen Illingen und Vaihingen/Enz weiter auf der Westseite der B 10 nach Süden zum Anschluss K 1648 / Im Mühlkanal (Seemühlenkreuzung) zu führen.

Der auf der Ostseite vorhandene kombinierte Geh- und Radweg zwischen Esso-Tankstelle und der Straße Im Mühlkanal ist mit ca. 1,5 m zu schmal bemessen.

Im Bereich der Esso-Tankstelle werden die Fahrradfahrer über private Flächen ohne vorgegebene Orientierungsmöglichkeit geführt, um in die weiteren Radroutenverbin-

dungen im Bereich der Vischer-Kreuzung zu gelangen. Alle Maßnahmen auf diesen privaten Grundstücksflächen setzen das Einverständnis des Grundstückseigentümers voraus (Abstimmungsbedarf).

Nach aktuellen Verhandlungsergebnissen mit der Grundstückseigentümerin zeichnet sich auf den Flächen der Esso-Tankstelle eine bis zum Jahr 2020 abgesicherte Lösung mit Bodenpiktogrammen zur Lenkung des Radverkehrs ab.

Als **Maßnahmen** kommen in Betracht:

#### Vorläufige Maßnahme

Beibehaltung des kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen der Seemühlenkreuzung (K 1648 / Im Mühlkanal) und der Esso-Tankstelle als Provisorium. Führung der Fahrradfahrer auf der privaten Grundstücksfläche über Bodenpiktogramme im Bereich der Esso-Tankstelle (gesichert bis 2020).

#### Zielkonzept

Fortsetzung des kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges Illingen – Vaihingen /Enz auf der Westseite der B 10 über die Seemühle bis zur K 1648 / Im Mühlkanal (EN-Enztalradweg).

Hierfür sind bodenordnerische Maßnahmen und ein Stegbauwerk über die Schmie erforderlich.

Das hierfür zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe favorisiert die Variante „Radweg östlich B 10 zwischen B 10 und Essotankstelle“.

Die weitere Planung und die bauliche Umsetzung würde durch das Land Baden-Württemberg bzw. den Bund erfolgen.

## 2. ENZWEIHINGEN

### **zu 2.2**

K 1688 – Rieter Straße zwischen Bonländer Steige und Karl-Blessing-Straße / Ortszentrum

Im Bereich der Ortslage sind im Zuge der K 1688 – Rieter Straße aufgrund der räumlich begrenzten Fahrbahnbreite keine separaten Radverkehrseinrichtungen möglich, z. B. Schutzstreifen. Auch eine Geschwindigkeitslimitierung auf 30 km/h insbesondere im Abschnitt zwischen Papierfabrikstraße und Karl-Blessing-Straße (Verbindung zwischen Strudelbach- und Enztal-Radweg) scheidet aus, da die ortsverbindende Verkehrsfunktion der K 1688 Vorrang hat.

In Richtung Ortszentrum und weiter in Richtung Bietigheim-Bissingen, sowie Pulverdingen, Markgröningen, wäre eine alternative Verbindung zwischen Papierfabrikstraße / Im Wiesengrund und Mühlwiesenweg denkbar. Jedoch sind hierbei private Grundstücksflächen für eine entsprechende Radroute betroffen, z. B. Pfad, Werksflächen Firma Krempel (Abstimmungsbedarf).

Als **Maßnahme** ist eine Alternative zur K 1688 – Rieter Straße in Form einer Verbindung zwischen Papierfabrikstraße / Im Wiesengrund und dem Mühlwiesenweg anzustreben.

Herstellung eines kombinierten Geh- und Radweges (einschl. eines Wirtschaftsweges) zwischen Papierfabrikstraße / Im Wiesengrund und Mühlwiesenweg (Sicherung durch bodenordnerische Maßnahmen bzw. Grunddienstbarkeiten).

### zu 2.3.1 (vgl. 9.7)

Verbindung Enzweihingen – Aurich K 1649 – Beerhaldenstraße

Die Trasse Sonnenblumenweg / nördlicher Parallelweg K 1649 – Beerhaldenstraße / Wirtschaftswegenetz macht in Teilen die Nutzung der Fahrbahn erforderlich.

Die aktuell überörtlich ausgeschilderte Wegeverbindung (2.3.3B) ist sehr umwegig in der Orientierung und topographisch ungünstig angelegt.

Die vorgeschlagenen Alternativen

- nördlicher Parallelweg (2.3.1N) K 1649 ist topographisch ungünstig und löst Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet in § 30-Biotope, den Naturhaushalt und das Landschaftsbild aus;
- südliche Routenführung (2.3.3B) ist topographisch ungünstig und umwegig, entspricht jedoch der aktuellen überörtlichen Radroutenbeschilderung;

wurden gegenüber der Alternative "Kreuzbachtal - Route" (2.3.2B) als in der Akzeptanz nachrangig eingeordnet.

Die **Maßnahme / Alternative** Kreuzbachtal-Route (2.3.2B) wäre eine ebene und somit schnelle Verbindung. Der Ausbau des vorhandenen Erdweges im Kreuzbachtal erfordert Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden. Betroffen wäre ein Landschaftsschutzgebiet (LSG). Die vorhandene Trasse verläuft am Rande des Überschwemmungsgebietes.

Hier wurde inzwischen ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Ein Ziel ist die Sicherung bzw. Herstellung eines ausreichend breiten Wirtschaftsweges im Tal.

### zu 2.5

K 1688 Verbindung Aurich – Riet – Enzweihingen

Der Einstieg in Riet ist relativ steil und hat einen schlechten Belag. Der Vorschlag ist zwar etwas umwegiger, aber topographisch deutlich günstiger. Zudem kann damit auch die Firma Sika (früher Permatex) angebunden werden.

Als **Maßnahme** müsste vom Strudelbachradweg (S) der Feldweg nördlich der Firma Sika belagsmäßig verbessert werden und ab der Einmündung zur Kreisstraße K 1688 je ein Parallelweg nach Norden (auf der Westseite) bis zum Feldweg zu den Lerchenhöfen und nach Süden (auf der Ostseite) bis zur Firma Sika angelegt werden.

## 5. ROSSWAG

### zu 5.1.2

K 1648 – Manfred-Behr-Straße zwischen Kelterplatz und Seemühle

Der vorhandene nördlich der K 1648 geführte Parallelweg ist unzureichend in der Breite mit Sicherheitstrennstreifen für einen gegenläufig geführten kombinierten Geh- und Radweg, z. B. Abschnitt Steinbruch bis Ortslage.

Der auf der Nordseite der K 1648 geführte Parallelweg ist zu verbreitern, um der regional bedeutsamen Route (EN / KS / FW / T26) mit erheblichem Freizeitverkehr gerecht werden zu können. Der richtlinienkonforme Ausbau entsprechend ERA 2010 für einen einseitig gegenläufig geführten Radweg benötigt eine Breite von 3,0 m und einen Sicherheitstrennstreifen 0,75 m bzw. Sicherheitsabstand durch z.B. 1,5 m Grünstreifen.

Als kurz- bis mittelfristig umsetzbare **Maßnahme** (Alternative 1) im Rahmen des Bestandes ist die Befestigung des parallel verlaufenden Grünstreifens als gewisse Verbesserung anzustreben (vgl. 5.1.2-A1). Diese Maßnahme ist Ende des Jahres 2014 realisiert worden.

Als Alternative 2 ist längerfristig auch eine Verlegung des Enztalradweges (EN) bzw. des Kraichgau-Stromberg-Radweges (KS) und der anderen touristischen Routen (FW / T26) auf die Südseite der Enz überlegenswert.

## 6. ENSINGEN

### **zu 6.2**

L 1106 – Herrenwiesen / Horrheimer Straße Verbindung Horrheim – Gündelbach

Die südlich geführte Route aus Horrheim – Gündelbach im Zuge der L 1106 – Herrenwiesen in die Ortslage – über die Horrheimer Straße – benötigt eine Quermöglichkeit über die L 1106.

Als kurz- bis mittelfristig realisierbare **Maßnahme** ist die Integration einer Querungshilfe über die L 1106 auf Höhe der Ensinger Mineral-Heilquellen GmbH vorgesehen, z. B. im Bereich der nördlichen Sperrfläche bzw. im Bereich der offenen Einleitung in die Linksabbiegespur zur Horrheimer Straße oder im Sperrflächenbereich westlich der Linksabbiegespur zur Mineral-Heilquellen GmbH (Logistik / Verwaltung).

## 7. HORRHEIM

### **zu 7.4**

L 1131 – Westumfahrung Horrheim zwischen Maulbronner Straße und Kreisverkehr / L 1106

Für einen westlich der L 1131 – Westumfahrung Horrheim vorgesehenen Parallelweg gibt es eine Vorentwurfsplanung aus dem Jahre 2003 (Regierungspräsidium Stuttgart / früheres Straßenbauamt Besigheim).

Als längerfristig angelegte **Maßnahme** ist die Umsetzung der Planung eines westlichen Parallelweges anzustreben, um diese Lücke im Hauptnetz der Radrouten zu schließen.

Somit können dann künftig Umwege über Netzelemente der Ortslage Horrheim entfallen.

Diese Maßnahme ist aktuell jedoch zeitlich nicht absehbar.

## 9. AURICH

### **zu 9.7 (vgl. 2.3.1)**

Verbindung Aurich – Enzweihingen K 1649 – Florian-Geyer-Straße

Die Trasse Sonnenblumenweg / nördlicher Parallelweg K 1649 – Beerhaldenstraße / Wirtschaftswegenetz macht in Teilen eine Nutzung der Fahrbahn erforderlich.

Die aktuell überörtlich ausgeschilderte Wegeverbindung (2.3.3B) ist sehr umwegig in der Orientierung und topographisch ungünstig ausgelegt.

Die **Maßnahme / Alternative** Kreuzbachtal-Route (9.7B / 2.3.2B) wäre eine ebene und somit schnelle Verbindung. Der Ausbau des vorhandenen Erdweges im Kreuzbachtal erfordert Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden. Betroffen wäre ein Landschaftsschutzgebiet (LSG). Die vorhandene Trasse verläuft am Rande des Überschwemmungsgebietes.

Hier wurde inzwischen ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Ein Ziel ist die Sicherung bzw. Herstellung eines ausreichend breiten Wirtschaftsweges im Tal.

## **E.**

### **SYNOPTISCHE AUFSTELLUNG VON MÄNGELN UND MASSNAHMEN INNERHALB DES RADROUTENKONZEPTES**

In der synoptischen Aufstellung von Mängeln und daraus abzuleitenden Maßnahmen 2012-2015 mit Benennung von näher zu untersuchenden Alternativen sind sowohl Maßnahmen innerhalb des **Hauptradroutennetzes**, als auch **ergänzende Maßnahmen** innerhalb des gesamten Radroutenkonzeptes zusammengefasst worden (vgl. Pläne 1–15).

Die im März 2015 aktualisierte Synopse befindet sich in der Anlage und stellt einen erweiterten Maßnahmenkatalog dar, der bei Bedarf bzw. durch künftige Entscheidungen in den politischen Gremien der Stadt weiter fortgeschrieben werden sollte.

Als Beispiel hierfür ist eine **Neubetrachtung der Thematik "WEG-Trasse"** unter veränderten Randbedingungen zum ÖPNV bzw. Schienenverkehr anzuführen, in dessen Folge das Hauptradroutennetz und die weiteren Maßnahmen nochmals detaillierter betrachtet und priorisiert werden müssen. Dies betrifft insbesondere die Zugangskorridore für den Radverkehr aus den relevanten Nutzungen und Stadtquartieren auf die bzw. aus der "WEG-Trasse".

Die Thematik "WEG-Trasse" ersetzt bei deren Realisierung als Trasse (Gesamtmaßnahme bzw. in ca. 3 Bauabschnitten) jedoch keinesfalls notwendige Maßnahmen zur Radroutenführung innerhalb der Kernstadt, da dieses Netzelement zwar als Rückgrat der Kernstadtanbindung gesehen werden darf, jedoch auch erst mal aus den Nutzungen bzw. Wohnquartieren erreichbar sein muss.

Notwendige Maßnahmen innerhalb der Kernstadt sind dadurch im Detail (z.B. innerhalb einer Priorisierung) ggf. anders zu betrachten bzw. zu beurteilen, wenn durch die "WEG-Trasse" ein erweitertes Trassenangebot bzw. das Rückgrat durch die Kernstadt zur Verfügung steht.

Ähnliches trifft auch für künftige interkommunale Betrachtungen zum Thema Radverkehr zu.

## **F.** **VORSCHLAG ZUM WEITEREN VORGEHEN**

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass im Rahmen des weiteren Planungsprozesses noch detaillierte Betrachtungen zu Einzelmaßnahmen erforderlich werden.

Diese könnte beispielsweise in einer **PHASE II** unter der Einbeziehung von relevanten Interessensgruppen zum Thema Radverkehr / Fahrradtourismus und Vertretern der Gemeinderatsfraktionen sowie Vertretern der Verwaltung geschehen.

Im Laufe des Jahres 2014 wurden nach der Bürgerinformation vom 18. März 2014 folgende Themenfelder einer näheren Betrachtung unterzogen:

### **1. Integration der geplanten WEG-Trasse ("Fahrradbahn") in das künftige Hauptradroutensystem.**

Die Ergebnisse hierzu wurden in der Sitzungsrunde vom November öffentlich 2014 vorgestellt. Eine Aufteilung der Gesamtmaßnahme in 3 Bauabschnitte ist ebenfalls vorgestellt worden.

### **2. Untersuchung zur Verlegung des "Enztalradweges" (EN) näher an die Kernstadt.**

Hierzu wurden zum Jahresende 2014 insgesamt 4 Varianten untersucht, die sich wie folgt aufgliedern:

Variante 1.1 - Einbahnsystem Im Mühlkanal als Schutz-/Angebotsstreifen außerorts (gedankliche Basis = bundesweiter Modellversuch 2014) mit Verbreiterung der bestehenden Enzbrücke für den Radverkehr;

Variante 1.2 – Einbahnsystem Im Mühlkanal als kombinierter/gemeinsamer Geh-/Radweg mit Sicherheitstrennstreifen mit Verbreiterung der bestehenden Enzbrücke für den Radverkehr;

Variante 2.1 – Neue Enzbrücke mit Routenausbau südlich des Wasserkraftwerkes "Auch";

Variante 2.2 – Neue Enzbrücke mit Routenausbau auf Höhe der Kläranlage in Enzfernähe.

### **3. Radroutenführung im Zuge der Stuttgarter Straße zwischen Gerber-/Franckstraße und der Hans-Krieg-Straße/Salzäckerstraße (innerer Abschnitt) und im Zuge der Stuttgarter Straße zwischen Hans-Krieg-Straße/Salzäckerstraße und dem B 10 – Anschluss (äußerer Abschnitt).**

Hierzu wurden zum Jahresende 2014 mehrere Varianten untersucht, die in ihren Bestandteilen für den inneren und den äußeren Bereich auch untereinander kombiniert werden können.

Als Variante 1 wurden Verbesserungen im Sinne einer Geschwindigkeitslimitierung Tempo 30 mit Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen sowie kleineren baulichen Maßnahmen (im inneren Abschnitt) und unter Beibehaltung des baulichen Bestandes (im äußeren Abschnitt) zugrunde gelegt.

Als Variante 2 wurden der weitgehend richtliniengerechte Ausbau für beide Seiten durch Angebots-/Schutzstreifen (im inneren Abschnitt) und die Verbreiterung der bestehenden Gehwege zu gemeinsamen/kombinierten Geh-/Radwegen unter Einbeziehung des südlichen Wirtschaftswegs (im äußeren Abschnitt) zusammengeführt.

In Rückkoppelung aus dieser Planungsphase (nach einer Priorisierung) können dann in einer **PHASE III** weitere Planungsschritte bzw. Detailbetrachtungen für eine bauliche Umsetzung entwickelt bzw. vorgenommen werden.

## **G.** **PLANDARSTELLUNGEN**

### Bestand – Mängel + Konflikte + Defizite

- 1 Gesamtübersichtsplan
- 2 Ausschnitt Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- 3 Ausschnitt Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- 4 Ausschnitt Vaihingen an der Enz
- 5 Ausschnitt Aurich / Enzweihingen / Riet

### Konzepte + Maßnahmen

- 6 Gesamtübersichtsplan
- 7 Ausschnitt Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- 8 Ausschnitt Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- 9 Ausschnitt Vaihingen an der Enz
- 10 Ausschnitt Aurich / Enzweihingen / Riet

### Haupttroutennetz – Konzepte, Maßnahmen und Nutzungen

- 11 Gesamtübersichtsplan
- 12 Ausschnitt Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- 13 Ausschnitt Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- 14 Ausschnitt Vaihingen an der Enz
- 15 Ausschnitt Aurich / Enzweihingen / Riet

### Schulradrouten (Empfehlungskonzept)

- 16 Gesamtübersichtsplan
- 17 Ausschnitt Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- 18 Ausschnitt Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- 19 Ausschnitt Vaihingen an der Enz
- 20 Ausschnitt Aurich / Enzweihingen / Riet

### Tourismusrouten

- 21 Gesamtübersichtsplan
- 22 Ausschnitt Gündelbach / Horrheim / Ensingen
- 23 Ausschnitt Ensingen / Kleinglattbach / Roßwag
- 24 Ausschnitt Vaihingen an der Enz
- 25 Ausschnitt Aurich / Enzweihingen / Riet

Aufgestellt: Ludwigsburg, 18. März 2015



Dipl.-Ing. M. Schaible

Anlagen:

Synopse „Radroutenkonzept Mängel und Maßnahmen 2012-2015“ (Stand 03/2015)  
Plandarstellungen 1 – 25 (auf CD)