

Stadt Erbach

Radwegekonzeption

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart

Impressum

Auftraggeber

Stadtverwaltung Erbach
Erlenbachstraße 50
89155 Erbach

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon (0 73 61) 57 07-0
Telefax (0 73 61) 57 07-77
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe

Aalen, 17.02.2015

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG VOR METHODISCHES VORGEHEN	1
2	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	3
2.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Radverkehr	3
2.2	Weitere Bestandsaufnahmen zum Radverkehr	4
2.3	Problemanalyse	5
2.4	Zusammenfassung	6
3	KONZEPTION	7
3.1	Ziele der Radverkehrskonzeption	7
3.2	Grundlagen der Bearbeitung	7
3.3	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	7
3.4	Maßnahmenbereiche	8
3.5	Beispiele für Maßnahmenvorschläge	9
3.5.1	Nr. 11: Donaustetter Straße (L 240 West)	10
3.5.2	Erlenbachstraße (L 240)	11
3.5.3	Nr. 4 Erlenbachstraße (L 240)/Max-Johann-Straße	13
3.5.4	Nr. 18 Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311)/Bahnhofstraße	13
3.5.5	Nr. 29 Heinrich-Hammer-Straße (Süd)	14
3.5.6	Nr. 8 Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240)/Egginger Straße (L 1244)	15
3.6	Weitere Maßnahmen	16
4	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG	18
	FOTOBEISPIELE	19



ABBILDUNGEN

- Abb. 1.1 Modal Split in Erbach, Wege der Bürgerinnen und Bürger
Abb. 1.2 Verkehrsmittelwahl im Vergleich, Modal Split
Abb. 1.3 Verkehrsmittelwahl der Erbacherinnen und Erbacher nach Wegezwecken
Abb. 1.4 Anteile der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad
Abb. 1.5 Differenzierung der Aussagen zum Radverkehr
- Abb. 2.1 Beispiele für Einzelmaßnahmen,
Übersicht Querschnittsbreiten Donaustetter Straße (L 240 West)
Abb. 2.2 Beispiele für Einzelmaßnahmen,
Gestaltungsvorschlag Maßnahmen 11 und 13
- Abb. 3.1 Beispiel Erlenbachstraße, Übersicht Querschnittsbreiten
Abb. 3.2 Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
Abb. 3.3 Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
Abb. 3.4 Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
Abb. 3.5 Erbach Stadtmitte, Erlenbachstraße, Schutzstreifen sowie für den Radverkehr
freigegebener Gehweg / Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- Abb. 4 Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 4
- Abb. 5 Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 18
- Abb. 6 Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 29
- Abb. 7.1 Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 8.1
Abb. 7.2 Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 8.2
- Abb. 8 Mögliche Führung des Radverkehrs, Innenstadt - Ulm

PLÄNE

- Plan 1 Radverkehrsaufkommen, Stadtgebiet Erbach
- Plan 2.1 Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand, Kernstadt
- Plan 2.2 Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand, Außenbereich
- Plan 3.1 Ziele des Radverkehrs, Kernstadt
- Plan 3.2 Ziele des Radverkehrs, Außenbereich
- Plan 4.1 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, Kernstadt
- Plan 4.2 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, Außenbereich
- Plan 5.1 Radrouten im Bereich Erbach
- Plan 5.2 Wegeangebot für den Radverkehr im Zuge der Radrouten im Bereich Erbach
- Plan 6.1 Problemkarte, Kernstadt
- Plan 6.2 Problemkarte, Außenbereich
- Plan 7 Wunschliniennetz, Kernstadt
- Plan 8 Vorrangnetze, Kernstadt
- Plan 9.1 Radverkehrsnetz, Kernstadt
- Plan 9.2 Radverkehrsnetz, Außenbereich
- Plan 10.1 Maßnahmenplan, Kernstadt
- Plan 10.1 Maßnahmenplan, Außenbereich
- Plan 11 Lückenschlusskonzept, Stadtgebiet Erbach
- Plan 12.1 Start-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Kernstadt
- Plan 12.2 Start-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Außenbereich
- Plan 13.1 Ziel-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Kernstadt
- Plan 13.2 Ziel-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Außenbereich

ANLAGEN

- Anlage 1 Maßnahmenvorschläge, Kernstadt,
Verbesserung/Beseitigung Gefahrenpunkte
- Anlage 2 Maßnahmenvorschläge, Kernstadt,
Verbesserung/Beseitigung Probleme/Mängel/Netzlücken
- Anlage 3: Maßnahmenvorschläge, Außenbereich,
Verbesserung/Beseitigung Gefahrenpunkte
- Anlage 4: Maßnahmenvorschläge, Außenbereich,
Verbesserung/Beseitigung Probleme/Mängel/Netzlücken



1 AUFGABENSTELLUNG UND METHODISCHES VORGEHEN

Die Stadt Erbach beabsichtigt, im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsverhältnisse durch einen Verkehrsentwicklungsplan, die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes. Dieses soll das bestehende Angebot für den Radverkehr darstellen, dessen Mängel aufzeigen, umfassende Maßnahmen zur Behebung der Mängel auflisten sowie die Förderung des Radverkehrs als Teil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Erhöhung des modalen Anteils unterstützen. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten 10 - 15 Jahre. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Förderung von kommunaler Radverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes soll daher gemäß der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) erfolgen.

Im Zusammenhang mit der vielfältigen Neuordnung der innerstädtischen Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr, der zu erwartenden Realisierung der Querspange Erbach, der Verbesserung des Schienenverkehrs auf der Südbahn und der gewünschten Attraktivitätssteigerung in der Stadtmitte bietet sich nun auch die Chance die Straßenräume aufzuwerten und vor allem die Möglichkeiten und Nutzung des Radverkehrs wesentlich zu erhöhen. Die derzeit bestehenden Zuschussmöglichkeiten sollen hierfür genutzt werden.

In diesem Sinne wird ein durchgängiges, an neueste Standards orientiertes, Radverkehrsnetz entwickelt. Dabei sind die Voraussetzungen für eine enge sowie attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen und untereinander zu optimieren. Das innerörtliche Radverkehrsnetz ist in das übergeordnete Netz, bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Routen einzubinden, umso allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde zunächst durch intensive Beratungen des Stadtgebietes eine umfassende Analyse des derzeitigen Radverkehrsangebotes vorgenommen sowie potenzielle Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt.

Ebenso wurde das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung dargestellt und bewertet. Im Anschluss daran wurde ein Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet sowie Gefahrenstellen, Probleme und Mängel in diesem aufgezeigt. Auf dieser Basis wurde ein umfassender Maßnahmenkatalog zur Entwicklung des Radverkehrssystems und zur Beseitigung der bestehenden Mängel erstellt sowie einzelne Beispiele aus diesem in Form von Prinzipskizzen sowie Querschnittsdarstellungen Form ausgearbeitet.

Die gesamte Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes fand in enger Abstimmung mit der Verwaltung statt. Ergänzend dazu wurden die Zwischenergebnisse im Rahmen des Projektbeirates des VEP diskutiert sowie eine separate Arbeitsgruppe für den Radverkehr gegründet. Bei der Durchführung der Problemanalyse sowie der Erstellung des Maßnahmenkatalogs wurden darüber hinaus die Ergebnisse der Haushaltsbefragung, den Radverkehr betreffend, mit berücksichtigt. Abschließend ist eine Diskussion der Ergebnisse in öffentlichen Foren mit den Erbacher Bürgerinnen und Bürgern geplant.



2 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

2.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Radverkehr

ABB. 1.1 Oktober 2013 wurde eine Verkehrsbefragung von in einer mehrfach geschichteten Stichprobe ausgewählten Haushalten durchgeführt. Anhand dieser können aktuelle Daten zur Mobilität, den genutzten Verkehrsmitteln und den Wegebeziehungen der Erbacher Bevölkerung festgestellt werden. Unter anderem wurden die Anteile der Verkehrsmittel an den von Erbacher Bürgerinnen und Bürgern täglich zurück gelegten Wegen ermittelt.

Bezogen auf alle am Stichtag zurückgelegten Wege verzeichnet das Fahrrad nur einen Anteil von etwa 6 %, während 71 % der Wege per Pkw (als Selbst- sowie Mitfahrer) zurückgelegt wurden. Bezogen auf den Binnenverkehr, d. h. bei ausschließlicher Berücksichtigung der 21.245 innerhalb des Stadtgebietes zurück gelegter Wege, verzeichnet das Fahrrad einen Anteil von etwa 10 %. Dennoch ist der Pkw auch diesbezüglich das dominierende Verkehrsmittel.

ABB. 1.2 Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split sehr niedrig und liegt auch unter dem Bundesdurchschnitt.

ABB. 1.3 Die Abbildung 1.3 stellt die Verkehrsmittelwahl der wichtigsten Wegezwecke in Erbach dar. Die Auswertung erfolgt zielorientiert und beinhaltet jeweils den Hin- und Rückweg. Das am häufigsten genannte Wegezweckpaar ist mit 22 % der Gesamtwege die Kombination „Wohnen-Arbeit“. Die Wegezweckpaare „Wohnen-Einkauf“, „Wohnen-Freizeit“ und „Wohnen-Einkauf/Dienstleistung“ besitzen Anteile von 18 %, 17 % und 12 % des Gesamtverkehrs. Insgesamt stellen diese vier Wegerelationen somit bereits 69 % aller in Erbach angetroffenen Aktivitäten-Kombinationen dar.

Einen verhältnismäßig hohen Anteil am Modal Split hat der Radverkehr im Einkaufs- und Dienstleistungs- sowie Freizeitverkehr (jeweils 9 %). Auch für den Wegezweck Arbeit wird das Fahrrad (5 % Anteil am Modal Split) fast ebenso häufig genutzt wie öffentliche Verkehrsmittel sowie der Weg zu Fuß. Im Normalfall hat das Fahrrad dadurch, dass Schüler/innen häufig noch keinen Führerschein besitzen, einen sehr hohen Anteil am Modal Split bezogen auf den Wegezweck Ausbildung. Der Radverkehr hat diesbezüglich in Erbach mit nur 2 % jedoch eine überraschend geringe Bedeutung.

ABB. 1.4 Die geringe Bedeutung im Ausbildungsverkehr zeigt sich auch an den Anteilen der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad. Insgesamt entfallen nur 4 % der 2.337 Wege, welche mit dem Rad zurückgelegt werden, auf den Wegezweck Ausbildung. Alle weiteren verteilen sich in etwa gleichmäßig auf die Wegezwecke Einkaufen, Freizeit sowie Arbeit.

ABB. 1.5 Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Bürgerinnen und Bürger zum Themenbereich Fußgänger- und Radverkehr befragt. Ein Großteil der konkreten Antworten entfiel auf die Aussage, dass die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Bereich der Erlenbachstraße mangelhaft ist. Ebenfalls häufig wurde eine zu geringe Anzahl sowie Qualität vorhandener Radwege bemängelt.

PLAN 1 Das Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet am Erhebungsstichtag ist in Plan 1 dargestellt, wobei nur die Fahrten mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel berücksichtigt wurden. Die stärksten Radverkehrsströme sind zwischen der Kernstadt und Dellmensingen (135 Fahrten) sowie Ringingen (108 Fahrten) zu verzeichnen.

2.2 Weitere Bestandsaufnahmen zum Radverkehr

PLAN 2 Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahngleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. So ist beispielsweise im Innenstadtbereich, im Verlauf der Erlenbachstraße, keine separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Auch im innerörtlichen Bereich der fünf weiteren Stadtteile befindet sich kaum Radverkehrsinfrastruktur. Im Außenbereich, d. h. zwischen den Stadtteilen, besteht hingegen bereits Infrastruktur für den Radverkehr. Diese weiß allerdings teilweise Lücken auf.

PLAN 3 Die erforderlichen Wege (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) innerhalb des Stadtgebietes von Erbach sind aufgrund der Größe und Struktur der Stadt zumeist in für den Radverkehr typischen Entfernungen zurückzulegen (500 m - 3000 m). Dies stellt grundsätzlich eine günstige Voraussetzung für den Alltags- wie auch den Freizeitradverkehr dar. Allerdings haben die B 311 sowie die Bahntrasse eine trennende Wirkung innerhalb der Kernstadt, welche insbesondere die Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten sowie vieler Arbeitsstätten für den Radverkehr erschwert.

Auch die aktuell bestehenden Verbindungen für den Radverkehr zwischen der Innenstadt und den Wohngebieten sowie den umliegenden Stadtteilen können nicht als ausreichend gesehen werden. Da durch die geplante städtebauliche Entwicklung eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Innenstadt erwartet werden kann, erscheinen adäquate Angebote für den Radverkehr jedoch sehr wichtig.

PLAN 4 Das Unfallgeschehen im Erbacher Stadtgebiet weist keine besonderen Auffälligkeiten auf. Einen Unfallschwerpunkt stellte der inzwischen zurück gebaute Bahnübergang im Zuge der L 240 dar. Zwei schwere Unfälle wurden im Untersuchungszeitraum polizeilich im Verlauf der K 7375 zwischen Erbach und Dellmensingen registriert. Diese sind auf Fahrbahnquerungen zwischen dem straßenbegleitenden Radweg sowie dem Gewerbegebiet zurückzuführen.

PLAN 5 Im Stadtgebiet von Erbach existieren bereits mehrere Radrouten. Neben den überregional bedeutsamen Freizeit-Radrouten ist teilweise auch eine Ausschilderung des Alb-Donau-Kreises für den Radverkehr vorhanden, welche vereinzelte überörtliche Fahrziele ausweist. Ebenfalls enthalten sind vom Landkreis geplante Radwege, d.h. zukünftige Radroutenführungen. Derzeit findet die Entwicklung eines landesweiten Radverkehrsnetzes für Baden-Württemberg statt. Dieses sieht eine Verbindung der zentralen Orte vor und orientiert sich dabei an bestehenden Radrouten. Von der Stadt Erbach diesbezüglich eingereichte Anmerkungen (Routenführung des Radverkehrs zwischen Erbach und Einsingen sowie zwischen Ringingen und Eggingen) sind ebenfalls im Plan 5 verzeichnet.

2.3 Problemanalyse

PLAN 6 Innerhalb der Kernstadt, ausschließlich westlich der Bahngleise, befinden sich mehrere für den Radverkehr gefährliche Straßenzüge. Des Weiteren gibt es im gesamten Kernstadtgebiet sehr viele Punkte, an welche das Abbiegen oder Queren für den Radverkehr gefährlich ist. Ein weiteres Problem für den Radverkehr stellen zahlreiche starke Steigungen sowie Treppen dar. Ähnliche Probleme sind auch in den fünf umliegenden Stadtteilen zu verzeichnen. Die Anzahl der Problempunkte und gefährlichen Straßenzüge sind im Außenbereich zwischen den Stadtteilen, aufgrund der gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur, jedoch deutlich geringer.

2.4 Zusammenfassung

Insgesamt hat das Fahrrad in Erbach als Verkehrsmittel keine zeitgemäße Bedeutung. Insbesondere im Ausbildungsverkehr wird dieses nur relativ selten genutzt.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist zahlreiche Mängel und Gefahrenstellen auf. Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahn-
gleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. Im Außenbereich besteht bereits
eine Infrastruktur für den Radverkehr, die allerdings Lücken aufweist.

Die erforderlichen Wege (Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit) innerhalb von Erbach
können jedoch aufgrund der Größe und Struktur der Stadt zumeist in für den Rad-
verkehr typischen Entfernung (500 m - 3000 m) zurückgelegt werden. Viele Ziele
sind ohne nennenswerte Steigung erreichbar, die Voraussetzungen für den Alltags-
wie auch den Freizeitradverkehr sind daher überwiegend günstig. Die Einsatzmög-
lichkeiten für das Fahrrad steigen zudem durch die zunehmende Bedeutung von E-
Bikes sowie Pedelecs.

Insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Erbach als Teil der Verkehrsmittel
des Umweltverbundes möglich und sinnvoll.



3 KONZEPTION

3.1 Ziele der Radverkehrskonzeption

Das vorliegende Radverkehrskonzept stellt einen Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Stadt Erbach für die nächsten 10 - 15 Jahre dar. Der Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr sollen - durch schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung/Verbesserung von Gefahren und Problemstellen sowie Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes - erhöht werden. Die gesamte Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll jeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten geschehen.

3.2 Grundlagen der Bearbeitung

Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus den Jahren 2009 bzw. 2013 sowie der Neufassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl angemessener Führungselemente, insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

Als weitere Arbeitsgrundlage für das Radverkehrskonzept dienten zudem die Vorgaben bzw. Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte. Darüber hinaus stellten regelmäßige Diskussionen in der Arbeitsgruppe Radverkehr sowie im Projektbeirat des VEP eine wichtige Datenbasis dar.

3.3 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

- PLAN 7 Plan 7 zeigt das Wunschliniennetz des Radverkehrs für das Stadtgebiet von Erbach. Alle relevanten Wegerouten, insbesondere zwischen Wohngebieten bzw. Stadtteilen und Zielen des Radverkehrs sind dargestellt.



Auf dem im Anschluss entwickelten bzw. auszubauenden Radverkehrsnetz erreicht der Radverkehr alle wichtigen Ziele möglichst sicher und schnell. Folgende Anforderungen an das Radverkehrsnetz wurden bei der Erarbeitung gestellt:

- Netzzusammenhang,
- Direktheit,
- Attraktivität,
- Sicherheit und
- Komfort

PLAN 8 Das *Vorrangnetz* verbindet die wichtigsten Quellen und Ziele miteinander. Die Bestandteile dieses Netzes sollen dem Radverkehr einen hohen Komfort bieten und ein zügiges Vorankommen ermöglichen.

Das *Ergänzungsnetz* verdichtet diese Routen und bindet auch kleinere Ziele an. Es soll möglichst auf Straßen und Wegen mit wenig Kfz-Verkehr und niedrigen Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten geführt werden. Wichtige Netzlücken können mit der Neuanlage von Radwegen geschlossen werden. Damit können Umwege und die Benutzung von Hauptstraßen vermieden werden.

PLAN 9 Das Vorrangnetz des Radverkehrs ist gleichzeitig als Vorbehaltensnetz dieses Verkehrsmittels zu sehen. Dieses passt sich in das System der Netze für die weiteren Verkehrsmittel ein und stellt somit einen Rahmenplan für zukünftige Ausbauvorhaben dar. Diese Festlegung vermindert Konflikte, gibt Hinweise zur Überlagerung der Ansprüche und zeigt die speziellen Lösungsnotwendigkeiten auf.

3.4 Maßnahmenbereiche

ANL. 1-4 Insgesamt werden im vorliegenden Radverkehrskonzept 93 Maßnahmenbereiche zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes aufgezeigt. Diese gliedern sich aufgeteilt nach Einzelpunkten in:

- 69 für den Radverkehr kritische Bereiche, hauptsächlich im Zuge von Hauptstraßen,
- 24 Mängel im Radverkehrsnetz und in der Radverkehrsinfrastruktur (z. B. schlechter Fahrbahnbelag, Sichtbehinderungen oder ungeeignete Abstellanlagen) und Netzergänzungen

Die *Dringlichkeit* von Maßnahmen ist in Abhängigkeit von der potenziellen Gefährdung des Radverkehrs und der Bedeutung im Radverkehrsnetz unterschiedlich beurteilt. Entscheidend sind:

- Ausmaß und Art des Problems/der Gefährdung,
- die vorhandenen Verkehrsstärken (Kfz, Rad und Fußgänger),
- die Bedeutung im Schülerverkehr,
- die Radverkehrspotenziale (Wohn- und Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Tourismus etc.),
- die Eindeutigkeit und Erkennbarkeit der Radverkehrsführung (für alle Verkehrsteilnehmer),
- die Verlagerung von Radverkehr auf ruhige Nebenrouten,
- Erkenntnisse der Unfallanalyse sowie
- die Akzeptanz der Radverkehrsführung.

Maßnahmen mit *hoher Dringlichkeit* sollten vorrangig in die Wege geleitet werden. Hier ist die größte Wirkung zu erzielen. Maßnahmen mit *mittlerer Dringlichkeit* können im Rahmen eines Prioritätenplans oder im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen in diesem Bereich in Angriff genommen werden. Maßnahmen mit *niedriger Dringlichkeit* haben eine geringere Bedeutung, sind aber z. T. rasch realisierbar und daher nicht zwingend nachrangig zu behandeln.

Der *Aufwand* von Maßnahmen lässt sich ohne Detailplanung nur grob abschätzen.

- Ein *geringer Aufwand* ist durch einfache Mittel wie Markierung oder Beschilderung gegeben.
- Als mittlerer Aufwand gelten kleinere bauliche Veränderungen.
- Ein großer Aufwand ist mit weitgehenden baulichen Veränderungen des Fahrbahnquerschnitts, grundlegenden Fahrbahnsanierungen bzw. der Neuanlage von Brücken verbunden.

3.5 Beispiele für Maßnahmenvorschläge



Im Rahmen der Konzeption wurden einzelne Maßnahmen ausgewählt und für diese beispielhafte Vorentwürfe, d.h. Vorschläge zur Aufteilung der Verkehrsflächen, erstellt. Diese sind als Muster für entsprechende Planungen für die weiteren Maßnahmenvorschläge sowie als Grundlage zur stadträumlichen Freiflächengestaltung zu sehen.

3.5.1 Nr. 11: Donaustetter Straße (L 240 West)



Problem/Mangel: Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr, hoher Querungsbedarf der L 240 West durch angrenzendes Schulzentrum

ABB.2

Maßnahmenvorschlag: Markierung von beidseitigen Schutzstreifen

3.5.2 Erlenbachstraße (L 240)



Problem/Mangel: Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr

Maßnahmenvorschlag: Markierung von beidseitigen Schutzstreifen im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte, Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zwischen Auf der Wühre und Egginger Straße mit entsprechender Straßenraumgestaltung

Aufgrund der geschwungenen Straßenführung, des starken Kfz-Verkehrs sowie des hohen Schwerverkehrsanteils auf der Erlenbachstraße (L 240) ist eine separate Führung des Radverkehrs im Straßenverlauf zwingend notwendig. Im Rahmen der Aufwertung der Innenstadt ist darüber hinaus zu erwarten, dass die Erlenbachstraße eine wichtige Funktion zur Erschließung potenzieller Wegeziele für den Radverkehr haben wird. Die parallel geplante Geh- und Radwegverbindung entlang des Erlenbaches (Maßnahmenvorschlag Nr. 45) stellt nur eine Möglichkeit zur komplette Um-

fahrung der L 240 dar, kann aber nicht als kompletter Ersatz für eine adäquate Radverkehrsführung im Bereich der Erlenbachstraße gesehen werden.

- ABB. 3.1 Der derzeit vorhandene Straßenraum der Erlenbachstraße (L 240) lässt die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zu. Voraussetzung ist allerdings die Auflassung der straßenbegleitenden Grünstreifen sowie der Parkierungsmöglichkeiten. Diese Planungsvariante hat den Vorteil, dass keine Inanspruchnahme privater Flächen notwendig ist. Nachteilig ist jedoch zum einen, dass ein Angebot für den Radverkehr nur in einer Fahrtrichtung gewährleistet werden kann. Zum anderen können keine ausreichend breiten Seitenräume für die Fußgänger und die städtebauliche Aufwertung bereitgestellt werden. Diese stellen jedoch eine wichtige Voraussetzung zur Belebung und Attraktivierung der Stadtmitte dar.
- ABB. 3.3 Aufgrund der projektierten Neugestaltung der Stadtmitte ist teilweise eine Neuaufteilung der angrenzenden Grundstücke geplant. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einer Straßenraumaufweitung und somit der Realisierung einer alternativen Lösung zur sicheren Radverkehrsführung. Denkbar wäre die Anlage von Radwegen im Seitenraum oder von Radfahrstreifen. Somit wäre eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten mit daraus resultierendem Schutz gegenüber dem Schwerverkehr gewährleistet. Jedoch wäre für diese Varianten ein hoher Platzbedarf, welcher auch im Rahmen der städtebaulichen Umgestaltung der Stadtmitte nicht durchgängig gewährleistet werden könnte, notwendig. Daher werden die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen sowie zusätzlich die Freigabe des angrenzenden Gehweges für den Radverkehr empfohlen.
- ABB. 3.5 Die Lösung der beidseitigen Schutzstreifen ist in ihrer Ausführung flexibel, d.h. kann auch an örtliche Situationen (z.B. Engstellen) angepasst werden. Die Durchgängigkeit dieser Lösung setzt den Verzicht auf Längsparker (derzeit: 19 Stellplätze) voraus. Da in der Stadtmitte eine gute Erreichbarkeit zwingend gegeben sein muss, sind die erforderlichen Stellplätze konzentriert in den Seitenbereichen auszuweisen.

3.5.3 Nr. 4 Erlenbachstraße (L 240)/Max-Johann-Straße



ABB. 4

Problem/Mangel: Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

Maßnahmenvorschlag: Stärkung der Wegeachse Brühlstraße - Erlenbach durch Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr über die Erlenbachstraße

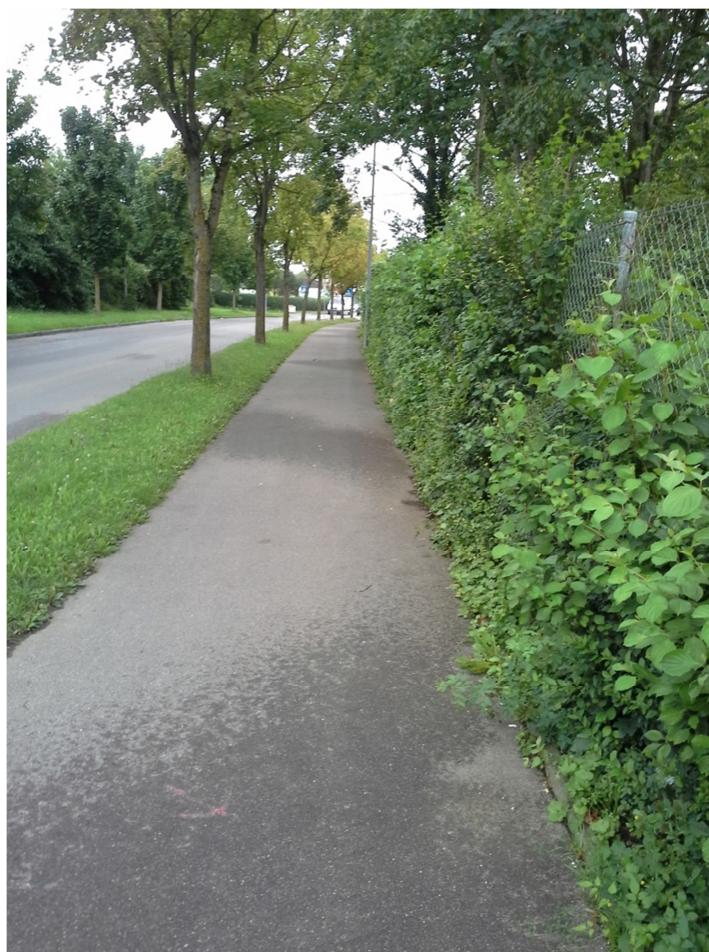
3.5.4 Nr. 18 Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311)/Bahnhofstraße



Problem/Mangel: Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

ABB. 5 **Maßnahmenvorschlag:** Markierung eines separaten Linksabbiegegestreifens für den Radverkehr, Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer, Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens mit Markierung im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße

3.5.5 Nr. 29 Heinrich-Hammer-Straße (Süd)



Problem/Mangel: Geh- und Radweg im Seitenbereich trotz geringem Kfz-Verkehrsaufkommens benutzungspflichtig, Gefahr durch einseitige Führung, insbesondere im Bereich der Zufahrten und Einmündungen

ABB. 6 **Maßnahmenvorschlag:** Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrtrichtung Süden, Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, Ertüchtigung des vorhandenen Geh- und Radweges

3.5.6 Nr. 8 Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240)/Eggeringstraße (L 1244)



Problem/Mangel: Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

ABB. 7 **Maßnahmenvorschlag:** Anpassung der Kurvenradien, radverkehrsgerechte Umgestaltung des Knotenpunktes in Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte

3.6 Weitere Maßnahmen

ANL. 1-4 Sämtliche konkreten, genau verorteten, Maßnahmenvorschläge sind in den Anlagen 1 - 4 sowie im Plan 10 ersichtlich. Darüber hinaus werden im Folgenden noch weitere, allgemeinere Maßnahmen vorgeschlagen, welche im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umgesetzt werden sollten:

Maßnahmen mit hoher Priorität

- Weiterentwicklung einer auf die örtlichen und regionalen Bedürfnisse zielenden, flächendeckenden, integrierten Wegweisung (z. B. am Kreisverkehr Donaustetter Straße/Ehinger Straße zur Führung des Radverkehrs in Richtung Ulm, siehe hierzu auch Abb. 8)
- Im Verlauf von Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen: Markierung und Einfärbung von Furten im Bereich von Zufahrten und Einmündungen



- Schaffung ausreichender und geeigneter Abstellmöglichkeiten mit hoher Qualität an wichtigen Zielen des Radverkehrs (z.B. am Sportstadion sowie den Verbrauchermärkten)

Ergänzende Maßnahmenvorschläge

- Förderung von Einstellplätzen für Fahrräder in Wohngebäuden (Ortsbausatzung), insbesondere im Innenstadtbereich sowie in Neubaugebieten)
- Fahrradmitnahme in Bussen zu den Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzen
- Ausweisung weiterer Radler freundlicher Beherbergungsbetriebe
- Angebot zur Fahrrad-Codierung zur Diebstahl-Vorbeugung



- Presseveröffentlichungen zum Thema Radfahren
- Aktionen rund ums Rad für Bürger und Gäste
- Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK)

4 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG

Aufgrund relativ kurzer Wege ins Zentrum und zu wichtigen Zielen des Radverkehrs, ist das Potenzial zur Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels sehr hoch. Dieses ist in Erbach bei Weitem nicht ausgeschöpft. Viele Ziele sind ohne nennenswerte Steigung erreichbar. Die Einsatzmöglichkeiten für das Fahrrad steigen zudem durch die zunehmende Bedeutung von E-Bikes sowie Pedelecs.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist Mängel und Gefahrenstellen auf. Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahngleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. Im Außenbereich besteht bereits eine Infrastruktur für den Radverkehr, die allerdings Lücken aufweist.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wurde ein Handlungsrahmen für die Entwicklung des Radverkehrs in den nächsten 10 - 15 Jahren festgelegt. Insgesamt sind 94 Maßnahmenbereiche, zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die einzelnen Maßnahmen sind begründet und nach Art, Aufwand und Dringlichkeit unterschiedlich.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere, komfortable und schnell befahrbare Wege auf direkten Routen für die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung wird zwischen Vorrang- und Ergänzungsnetz unterschieden.

Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. Markierung von Schutzstreifen) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von vielfältigen Neuordnungen der innerstädtischen Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Aufgrund neuer Möglichkeiten im Radverkehr ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Ergänzende Maßnahmen können den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen die Lebensqualität von Erbach für Einheimische sowie für Touristen weiter zu steigern.

Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur



Ansprechend (jedoch nicht gemäß „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ für Baden-Württemberg) gestaltete Wegweisung für den Radverkehr



Neue Bahnunterführung Donaustetter Straße

Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur



Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof



Gut ausgebauter straßenbegleitender Weg zwischen Bach und Ringingen

Gefahrenstellen und Mängel an vorhandener Infrastruktur



Fehlende Verkehrsinfrastruktur sowie Gefahren durch Einmündungen im Verlauf der Ehinger Straße Nord (B 311)



Enger, für den Radverkehr freigegebener Fußweg im Verlauf der Ehinger Straße Mitte (B 311); besondere Konfliktstellen im Haltestellenbereich

Gefahrenstellen und Mängel an vorhandener Infrastruktur



Fehlende Querungsmöglichkeit für den Radverkehr an der Donaustetter Straße Ost (L 240)/Geh- und Radweg in Richtung Donautal



Keine Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Erlenbachstraße/Donaustetter Straße

Aufgestellt: Aalen, Februar 2015

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa.
Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

i.A.
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer
Projektingenieur

i.A.
Dipl.-Ing. Fee Rebbe
Projektingenieurin



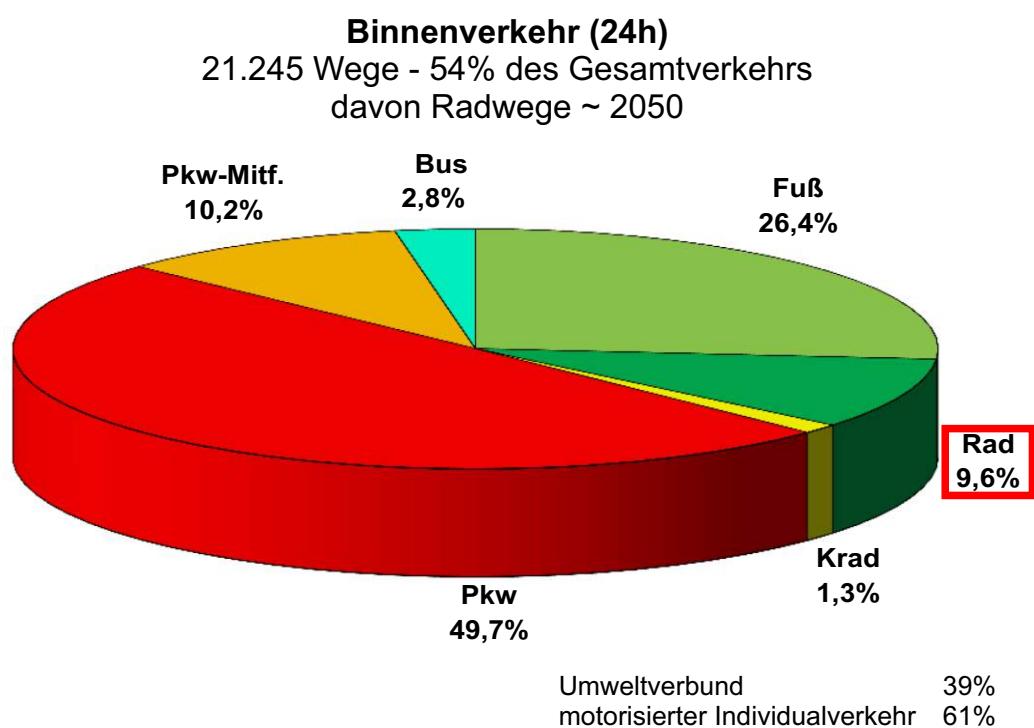
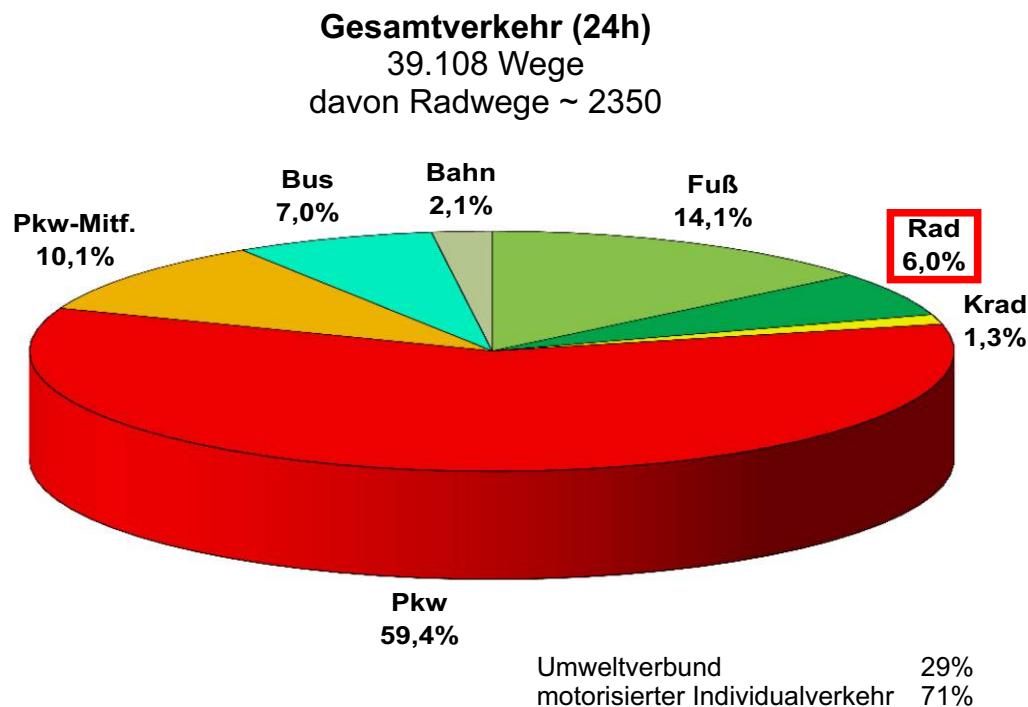
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Aalen/Stuttgart

ABBILDUNGEN

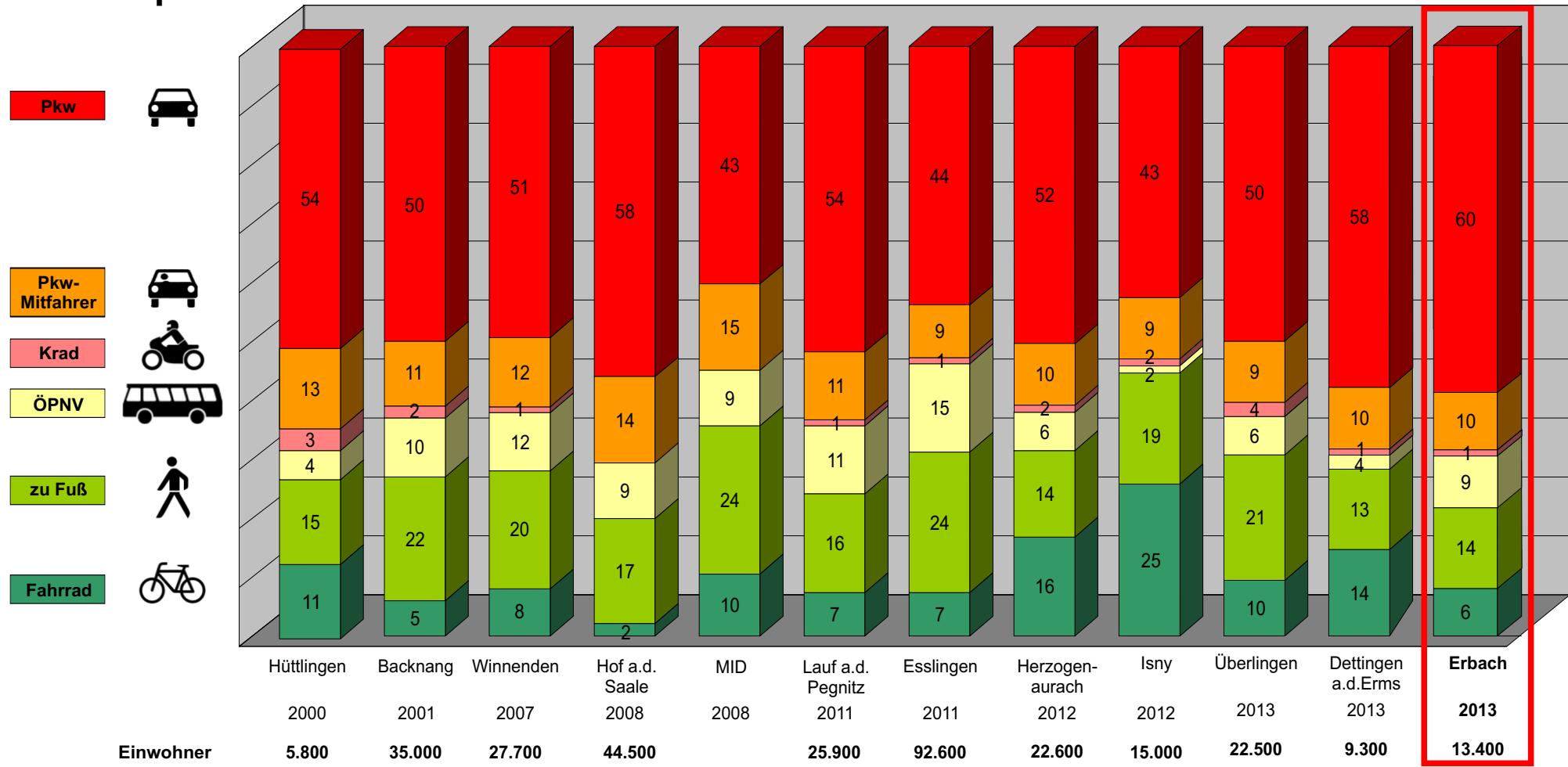
Modal Split in Erbach

Wege der Bürgerinnen und Bürger



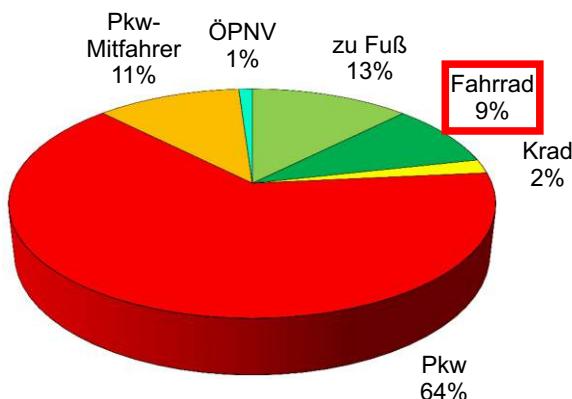
Verkehrsmittelwahl im Vergleich

Modal Split

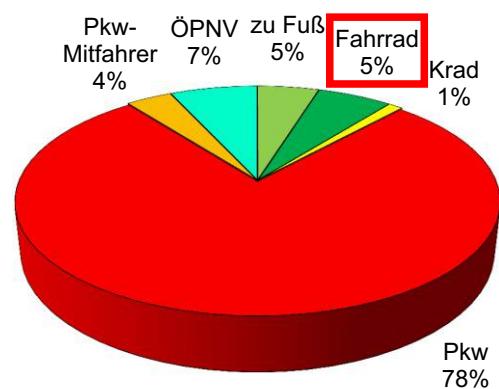


Verkehrsmittelwahl der Erbacherinnen und Erbacher nach Wegezwecken

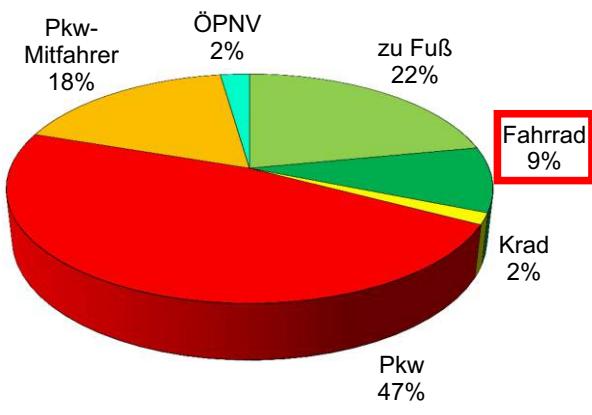
Wohnen - Einkauf / Einkauf - Wohnen (6.938 Wege - 18% des Gesamtverkehrs)



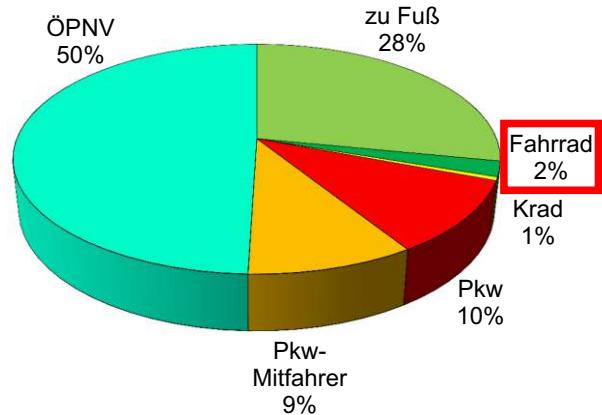
Wohnen - Arbeit / Arbeit - Wohnen (8.420 Wege - 22% des Gesamtverkehrs)



Wohnen - Freizeit / Freizeit - Wohnen (6.738 Wege - 17% des Gesamtverkehrs)

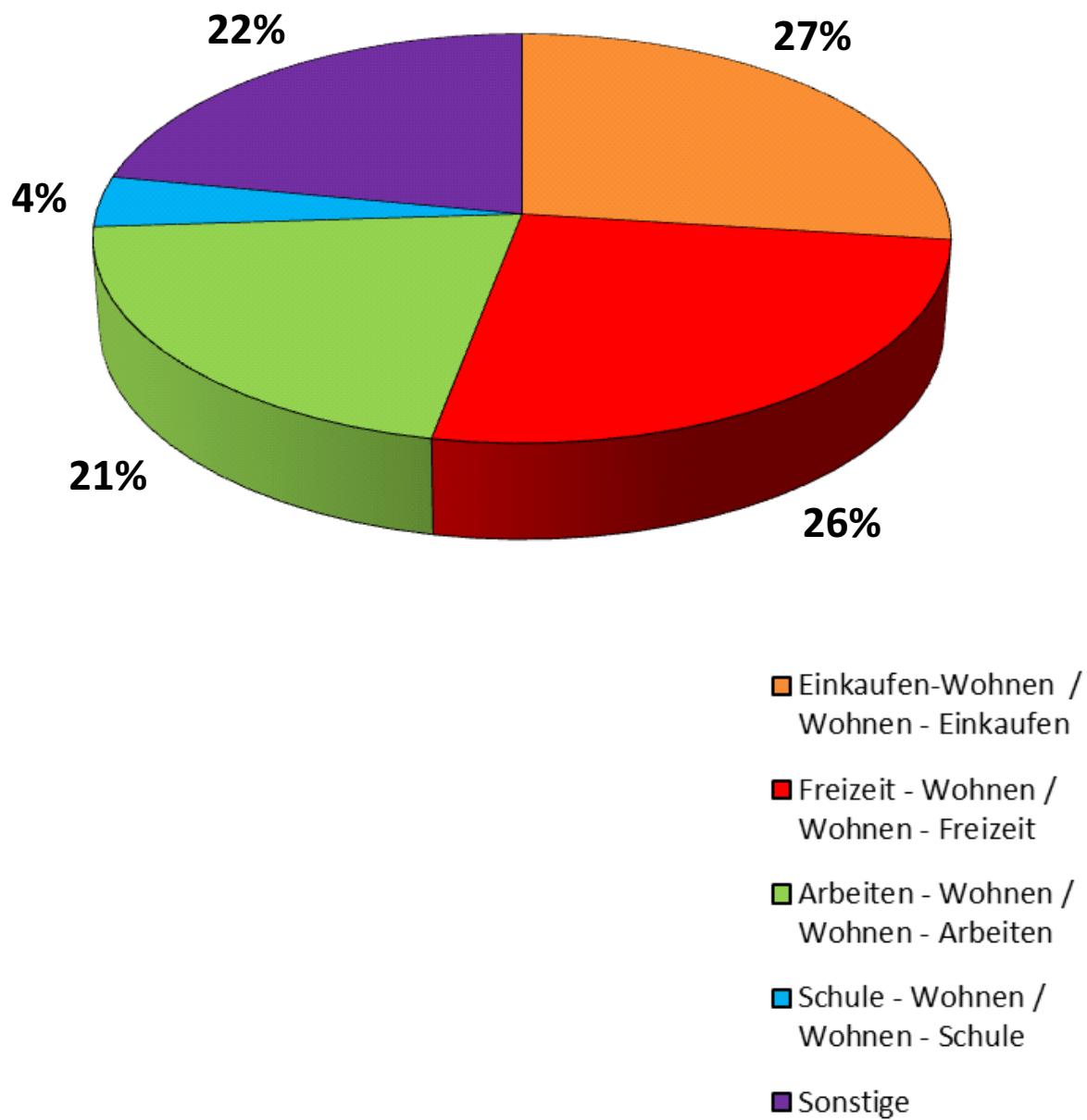


Wohnen - Ausbildung / Ausbildung - Wohnen (4.669 Wege - 12% des Gesamtverkehrs)

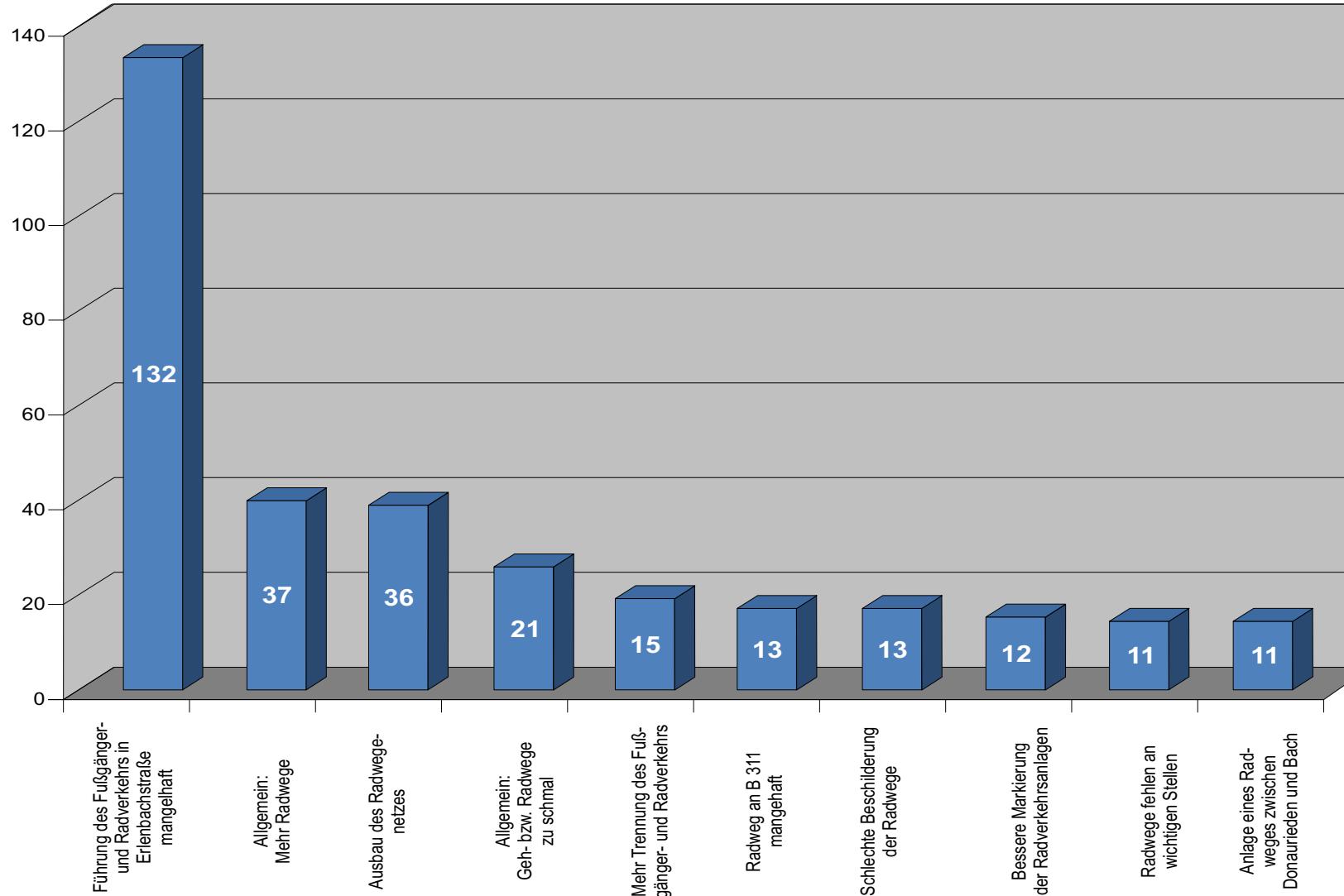


Anteile der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad

Gesamt: 2.337 Wege/24h

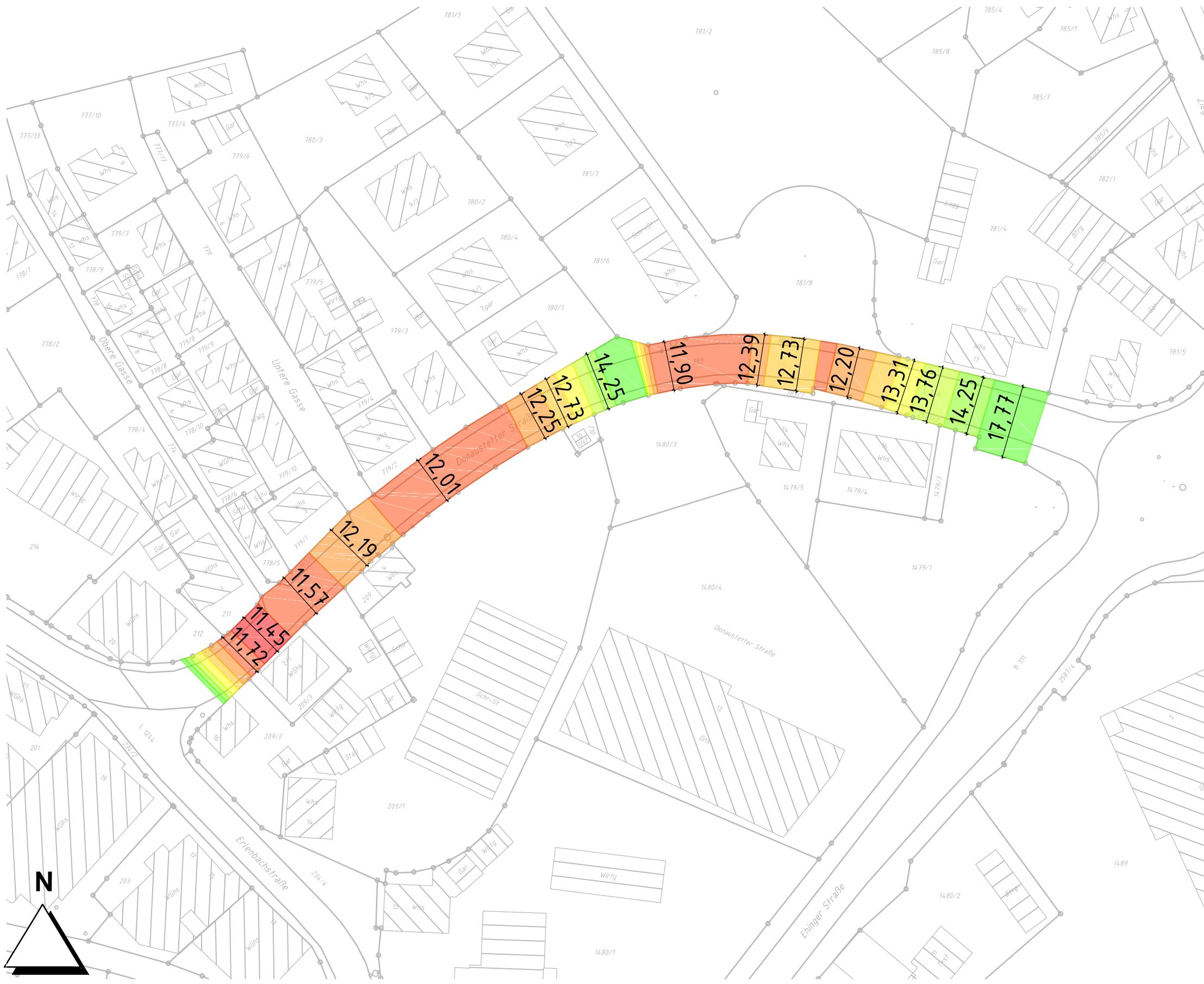


Differenzierung der Aussagen zum Radverkehr



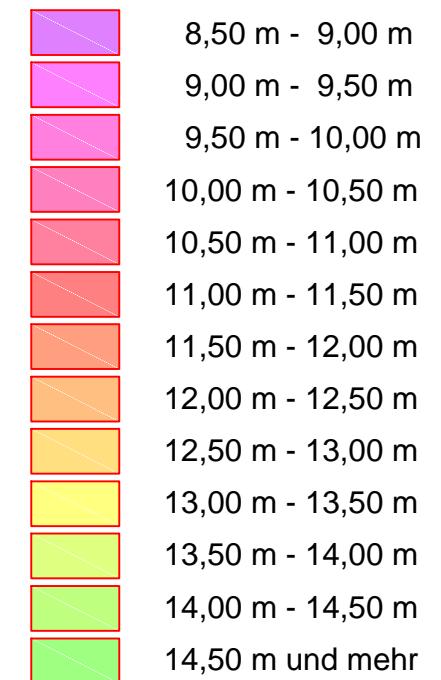
konkrete Aussage: 182

dargestellt:
Aussagen >10



Übersicht Donaustetter Straße

Straßenraumbreiten im Bestand



Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:1.000

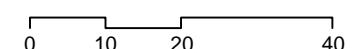
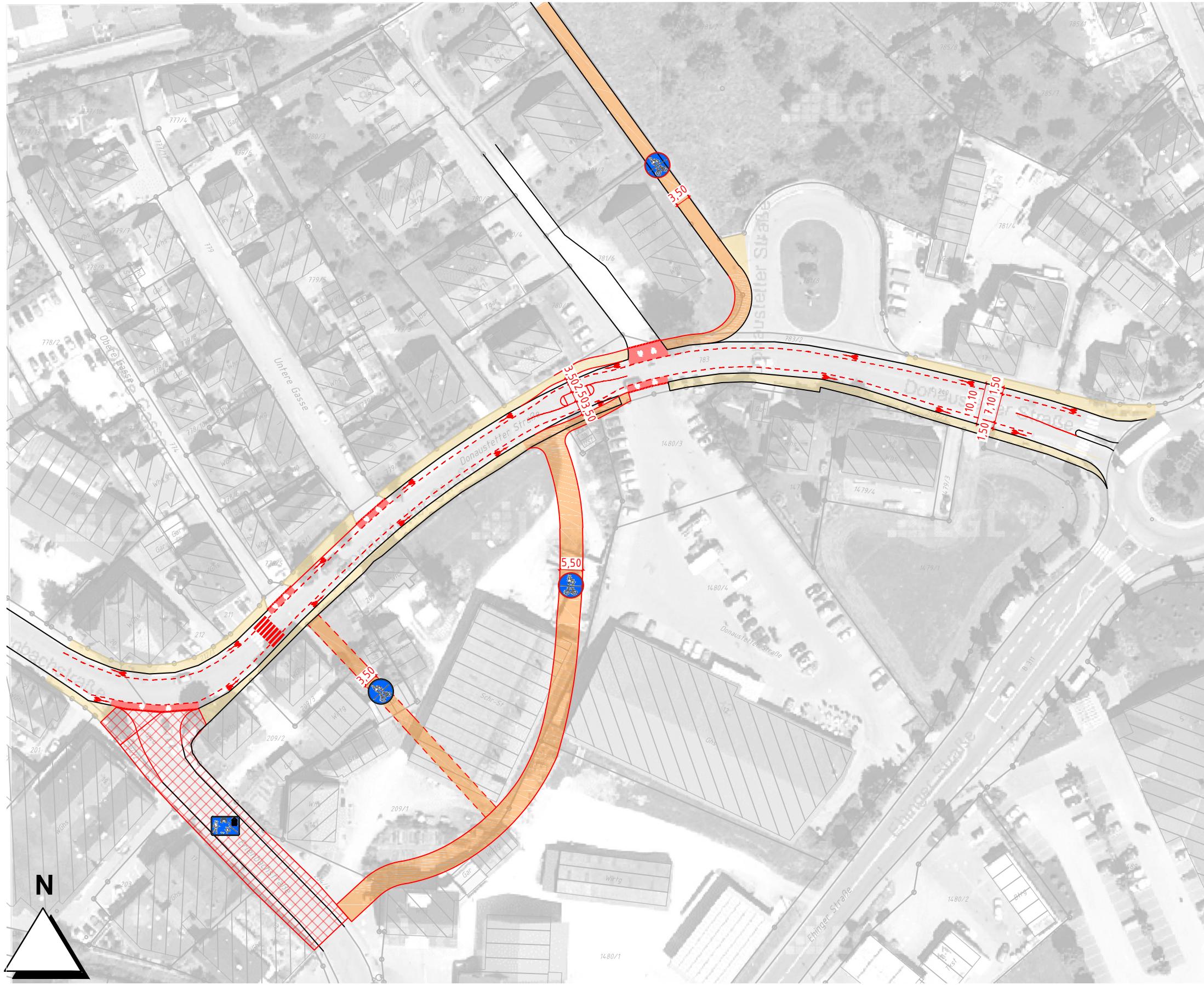


Abb. 2.1



**Vorschlag zur Aufteilung
der Verkehrsflächen
Maßnahmen 11 und 13
Schutzstreifen und Querungen
Donaustetter Straße**

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen
- Querungsfurt
- Fußgängerüberweg
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Verkersberuhigter Bereich

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:1.000

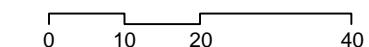
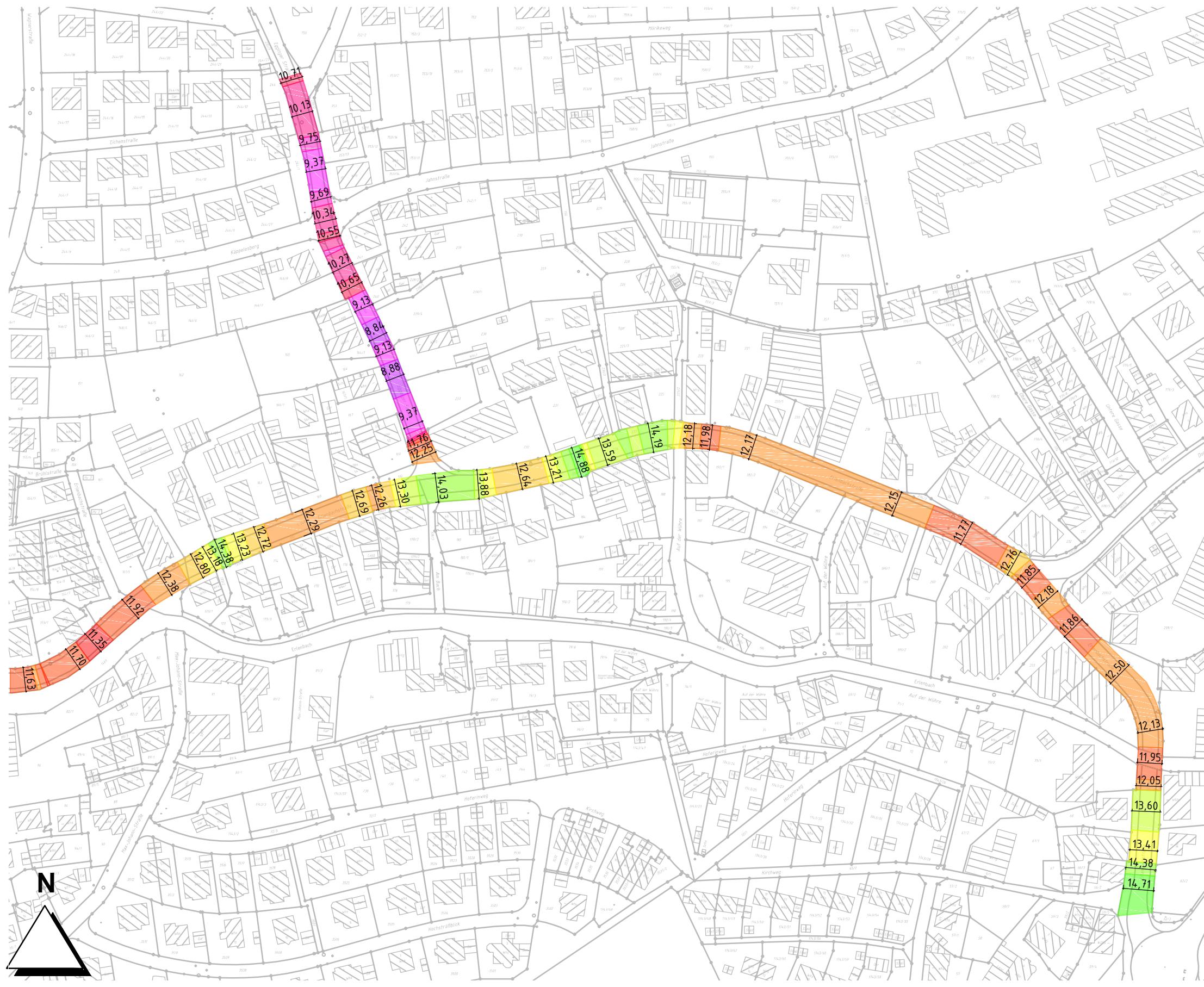
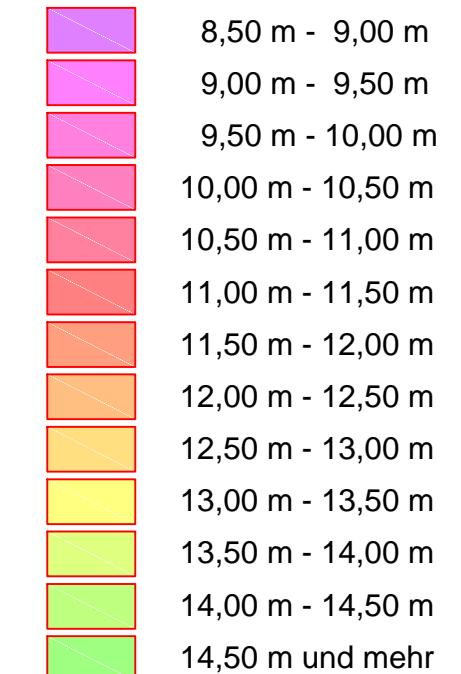


Abb. 2.2



Übersicht Erlenbachstraße / Egginger Straße

Straßenraumbreiten im Bestand



Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:2.000

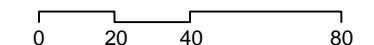
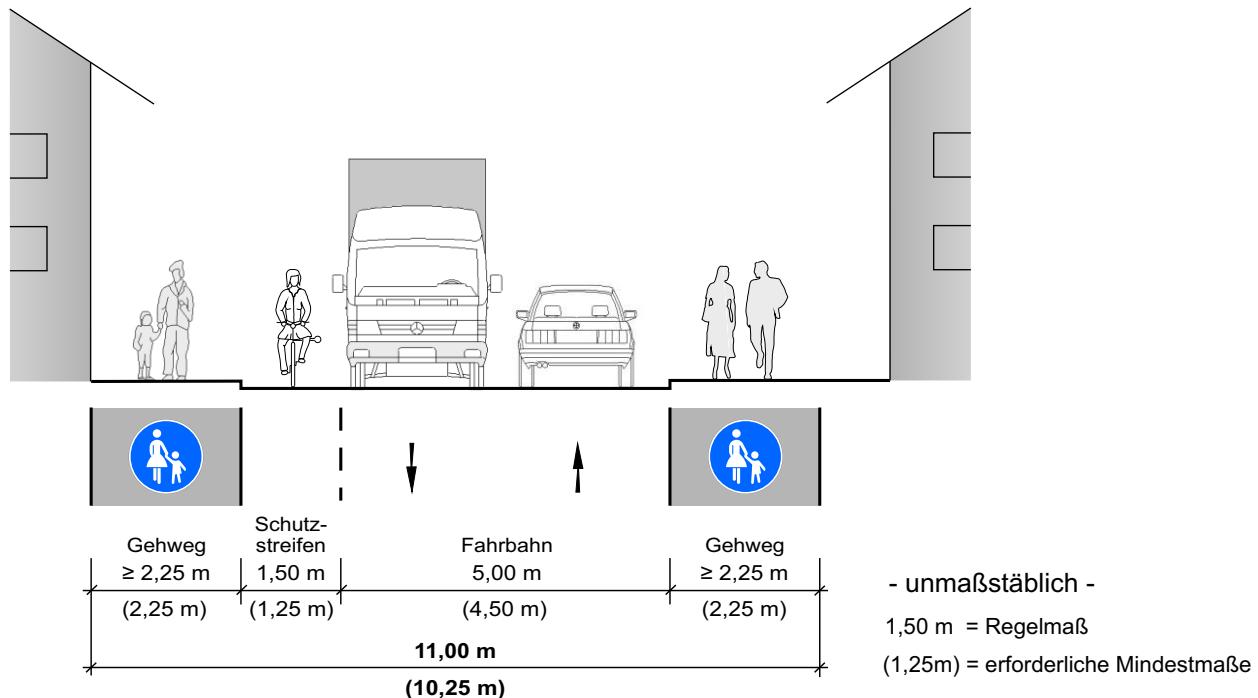


Abb. 3.1

Beispiel Erlenbachstraße Vergleich möglicher Querschnitte

Variante 1.1: Markierung eines Schutzstreifens im bestehenden Straßenraum

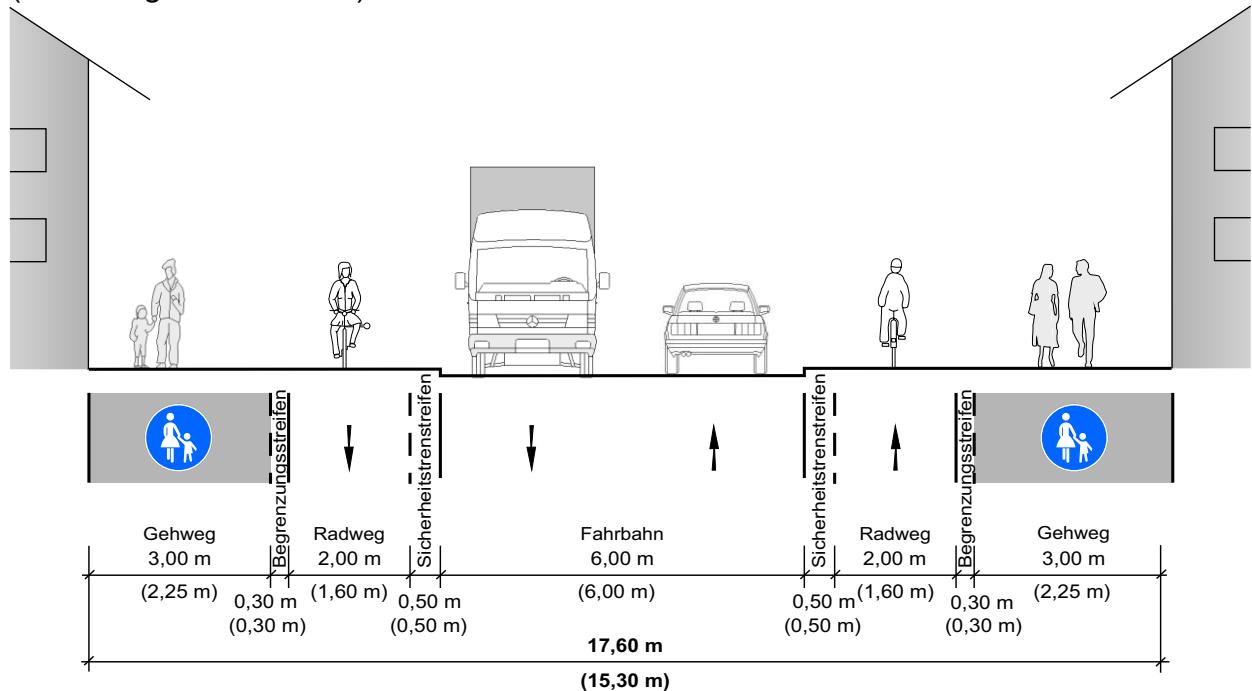
(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])



Beispiel Erlenbachstraße

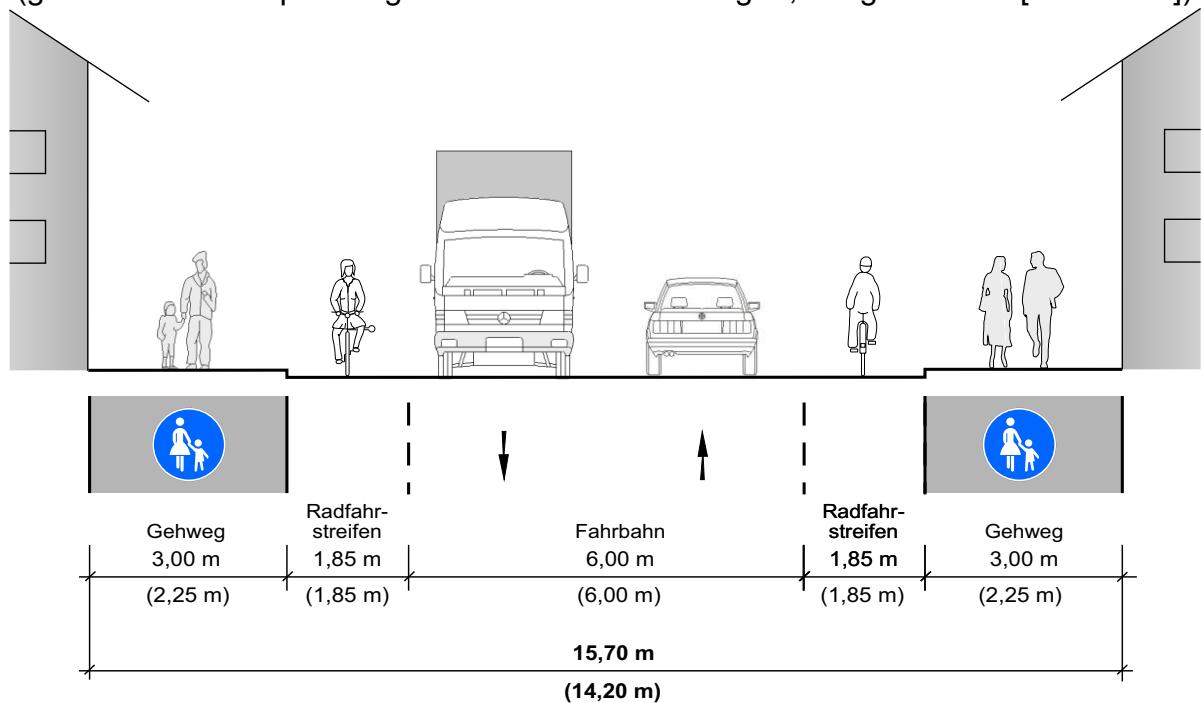
Vergleich möglicher Querschnitte

Variante 2: Anlage von Radwegen auf Gehwegniveau (Vorschlag Stadt Erbach)



Variante 3: Markierung von Radfahrstreifen

(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])



- unmaßstäblich -

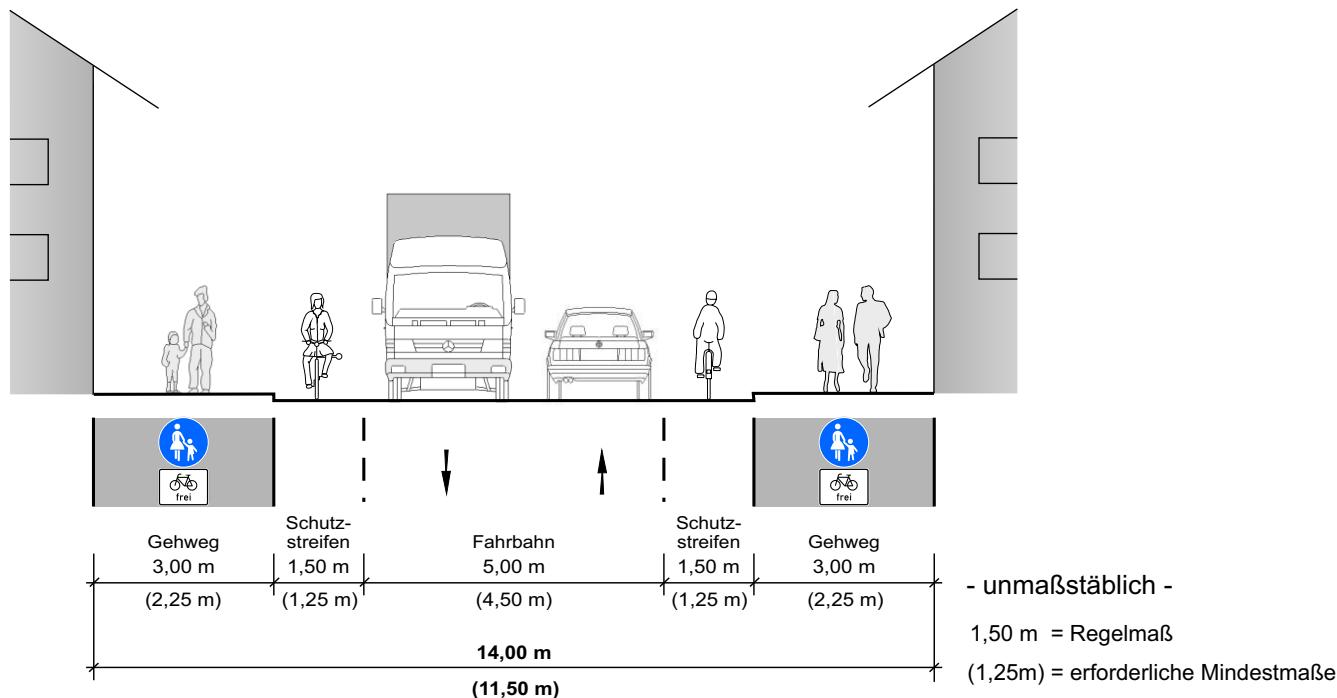
1,50 m = Regelmaß

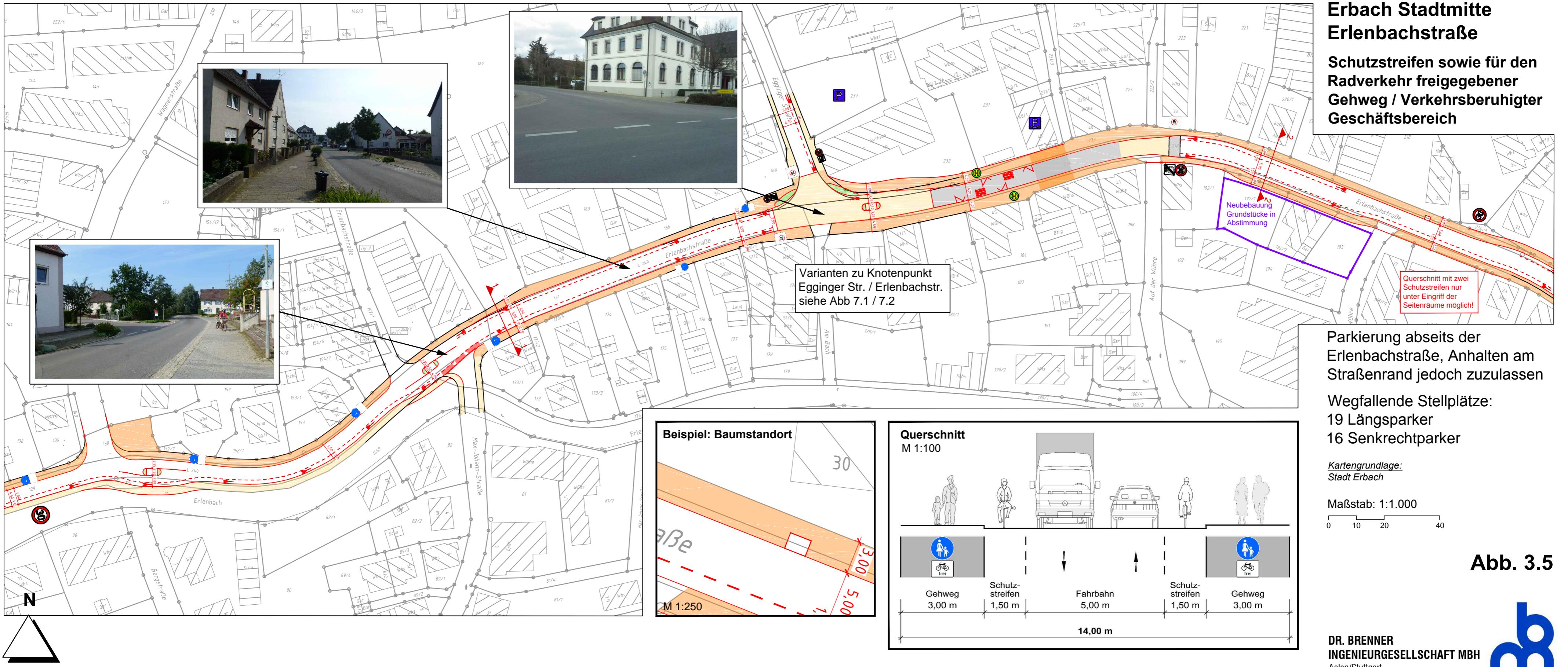
(1,25m) = erforderliche Mindestmaße

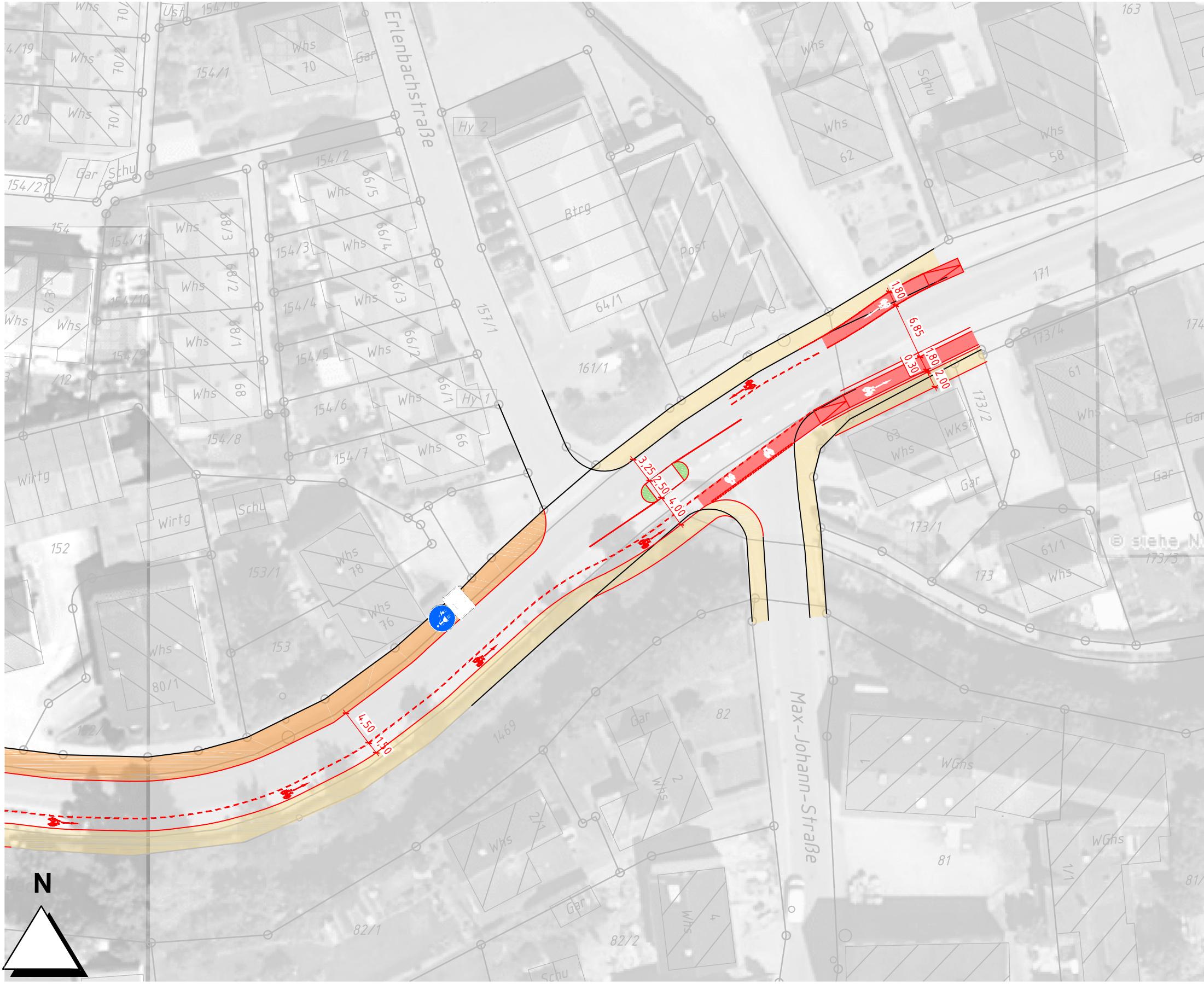
Beispiel Erlenbachstraße Vergleich möglicher Querschnitte

Variante 1.2: Markierung von Schutzstreifen unter Aufweitung des Straßenraumes

(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])







Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 4

Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer Max-Johann-Straße / Erlenbachstraße

- Bestand
- Planung
- Im Seitenraum geführter Radweg
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Querungsfurt
- Gehweg
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Grünfläche

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

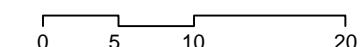


Abb. 4



Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 18

Knotenpunkt Ehinger Straße / Bahnhofstraße

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen
- Querungsfurt
- Gehweg
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Grünfläche
- * Ausreichend für Begegnungsfall Bus-Fahrrad gemäß ERA 2010 Fahrbahnbreite nördl. Bahnhofstraße im Bestand mit ca. 3 m für diese Situation zu schmal.

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

0 5 10 20

Abb. 5



**Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen
Maßnahme 29**

**Schutzstreifen / Für den Radverkehr
freigegebener Gehweg
Heinrich-Hammer-Straße**

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500
0 5 10 20

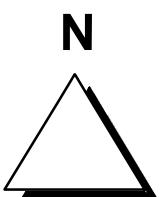
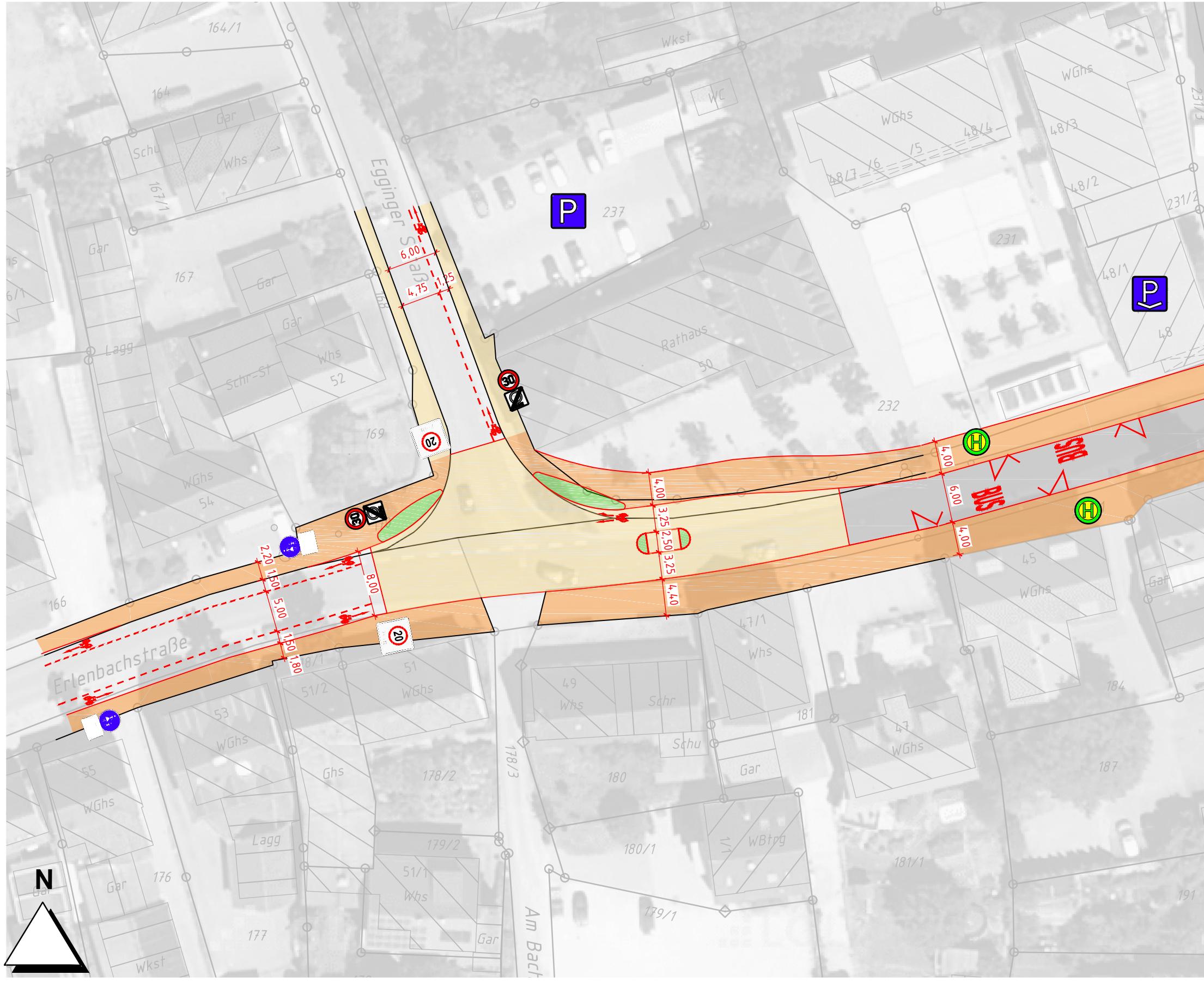


Abb. 6



Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 8.1

Knotenpunkt Erlenbachstraße / Egginger Straße

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Belag zur Hervorhebung des Knotenpunktes
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Grünfläche
- Bushaltestelle
- Kfz-Parkmöglichkeiten

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

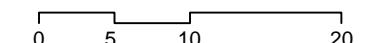
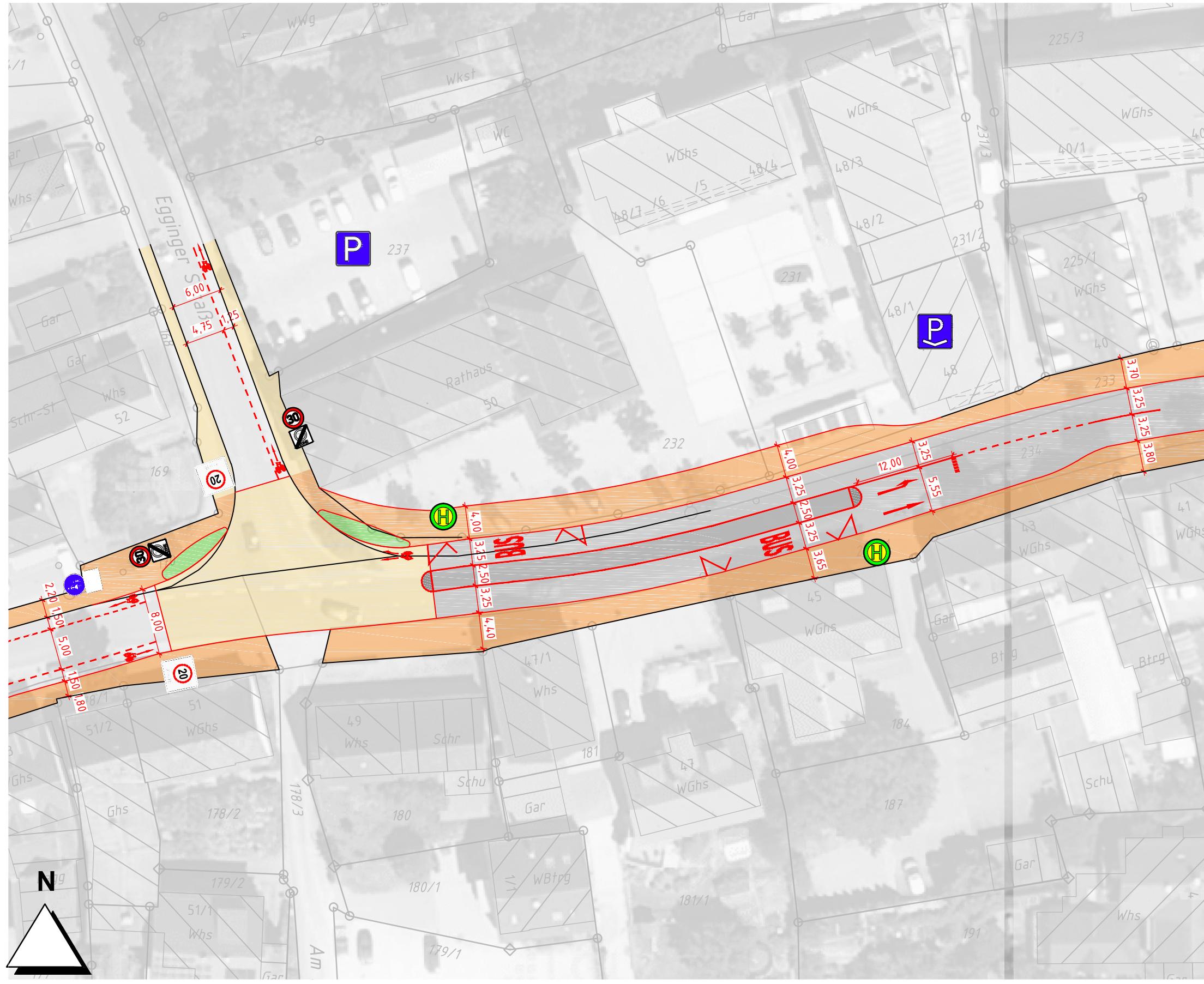


Abb. 7.1



Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 8.2

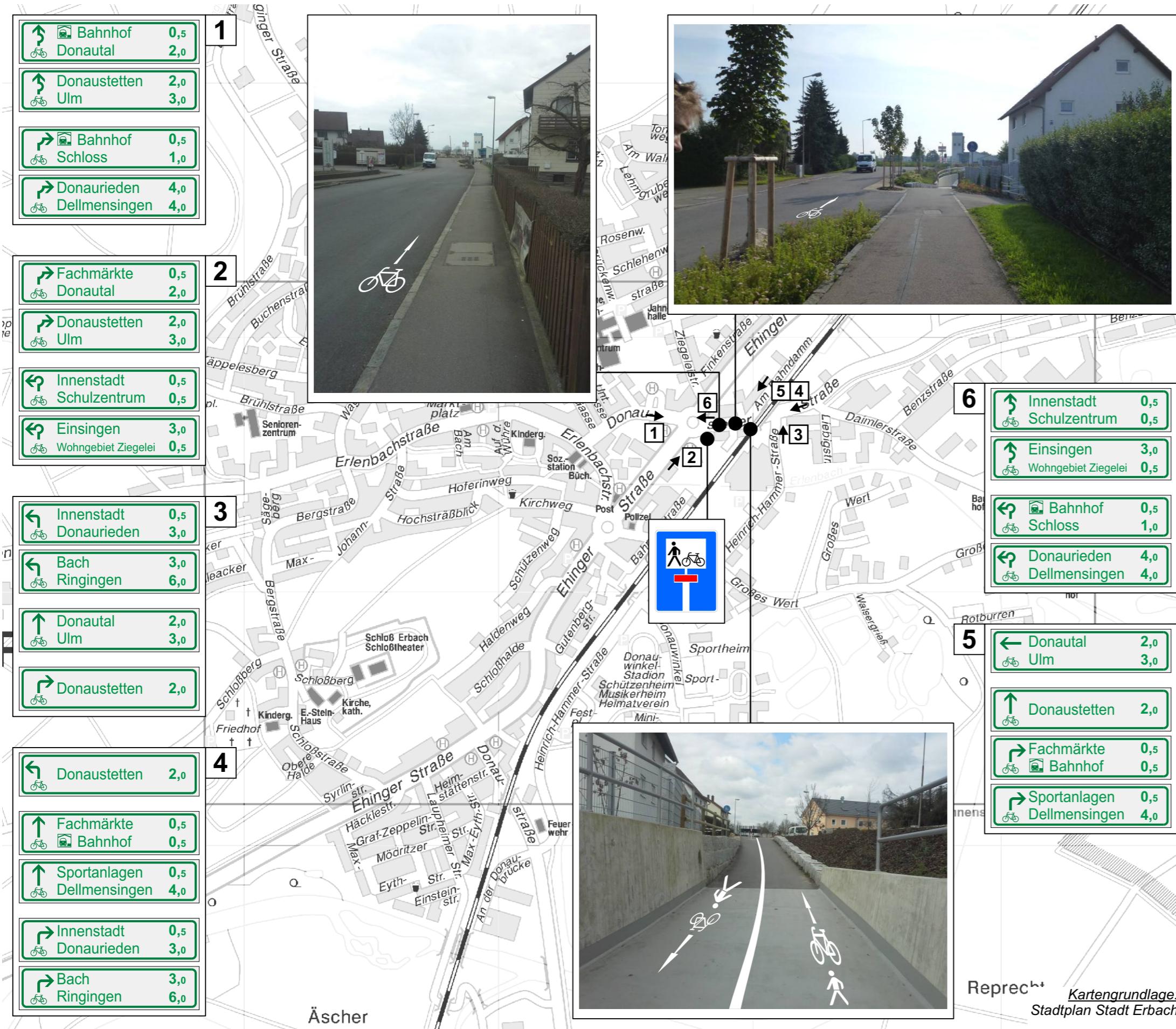
Knotenpunkt Erlenbachstraße / Egginger Straße

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Belag zur Hervorhebung des Knotenpunktes
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Grünfläche
- Nicht überfahrbares Mittelement
- Bushaltestelle
- Kfz-Parkmöglichkeiten

Kartengrundlage:
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

Abb. 7.2



Mögliche Führung des Radverkehrs

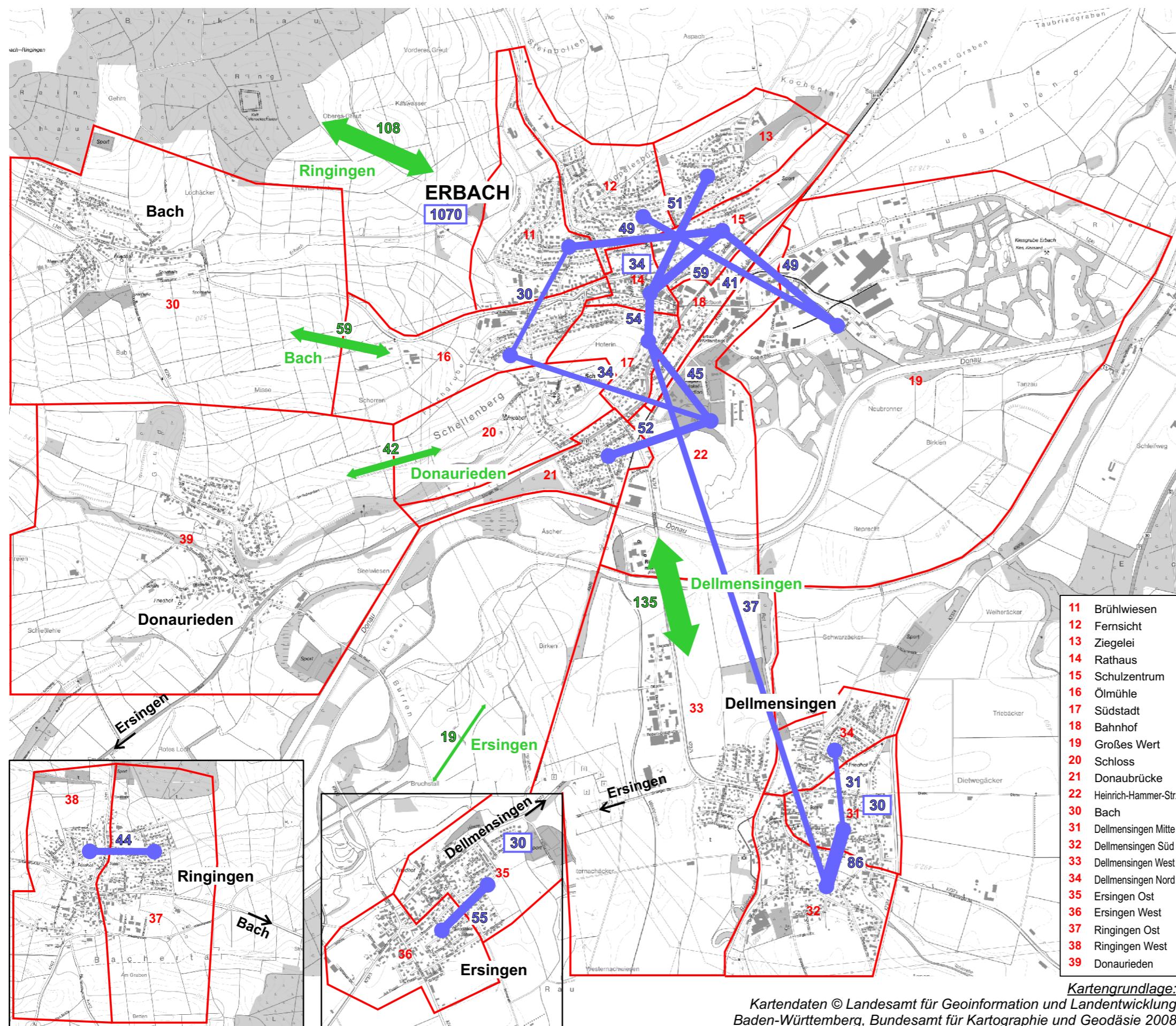
Kreisverkehr Donaustetter Straße (L 240) / Ehinger Straße (B 311)



Maßstab: unmaßstäblich

Abb. 8

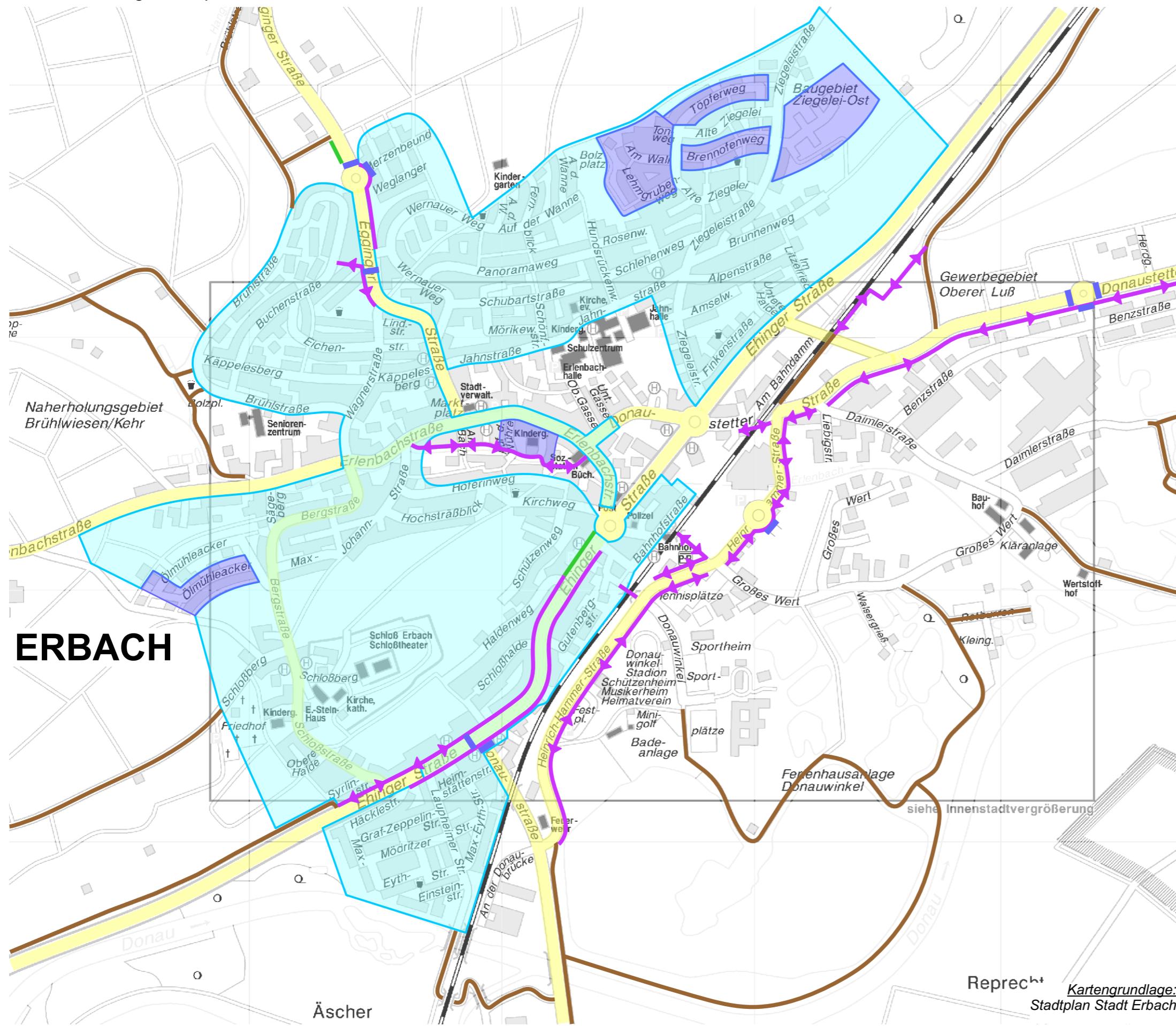
PLÄNE



Radverkehrsaufkommen

Stadtgebiet Erbach

- Abgrenzung Verkehrsbezirk
- 11 - 22 Nummerierung Verkehrsbezirk Kernstadt
- 30 - 39 Nummerierung Verkehrsbezirk Stadtteile
- Radverkehrsbeziehung zwischen zwei Bezirken
- 49 Anzahl Wege/24h
- 30 Anzahl Binnenwege in einem Verkehrsbezirk
- Dargestellt sind Verkehrsbeziehungen im Radverkehr > 20 Wege/24h
- 135 Summe Wege mit Rad als Hauptverkehrsmittel zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt



Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand

Kernstadt

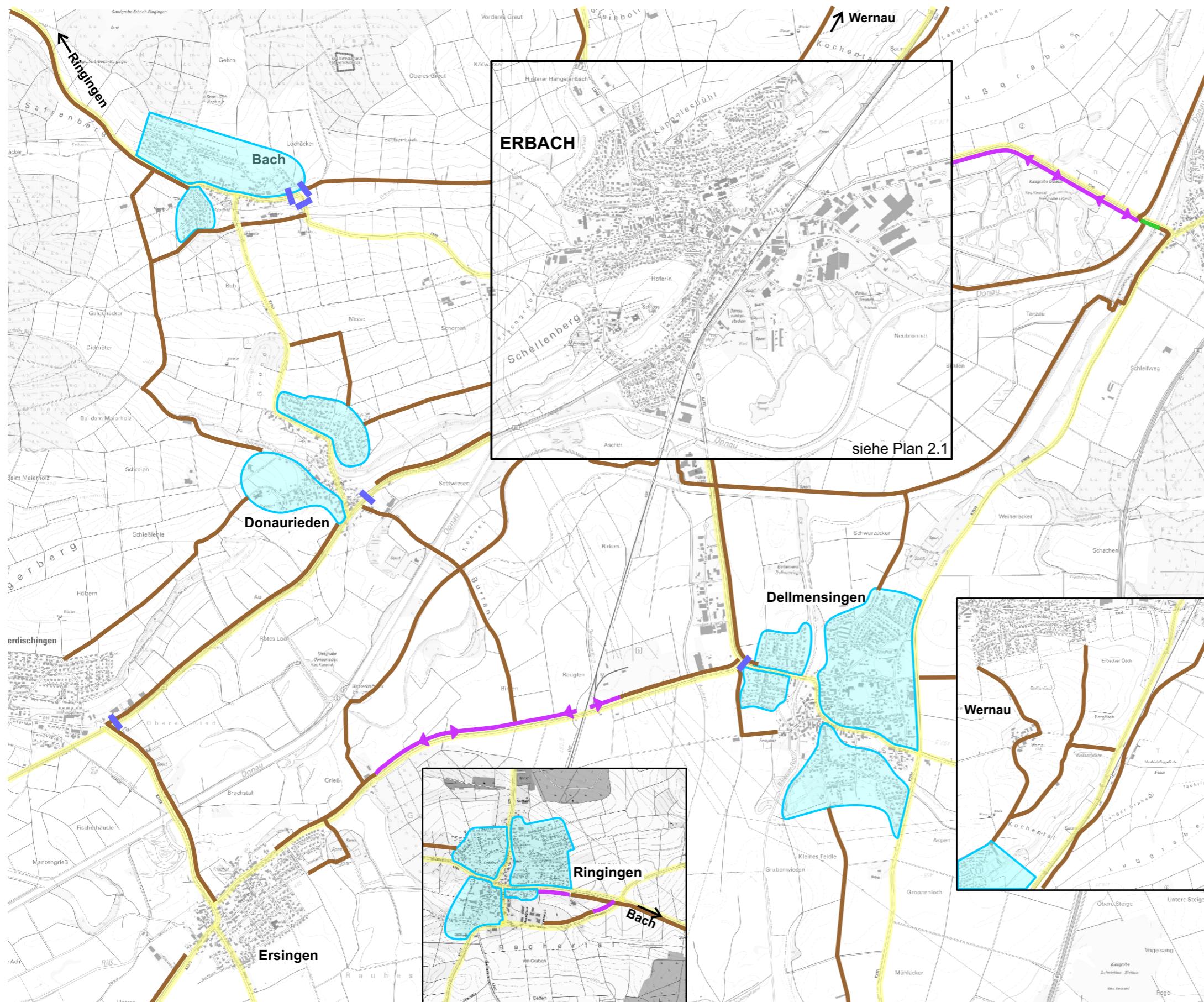
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30-Zone / Tempo 30
- in beide Fahrtrichtungen freigegebener gemeinsamer Geh- und Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- verkehrsarme Straße / Feldweg
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Hauptverkehrsstraße
- Querungshilfe für den Radverkehr

Kartengrundlage:
Stadtplan Stadt Erbach



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 2.1

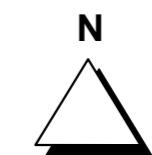


Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand

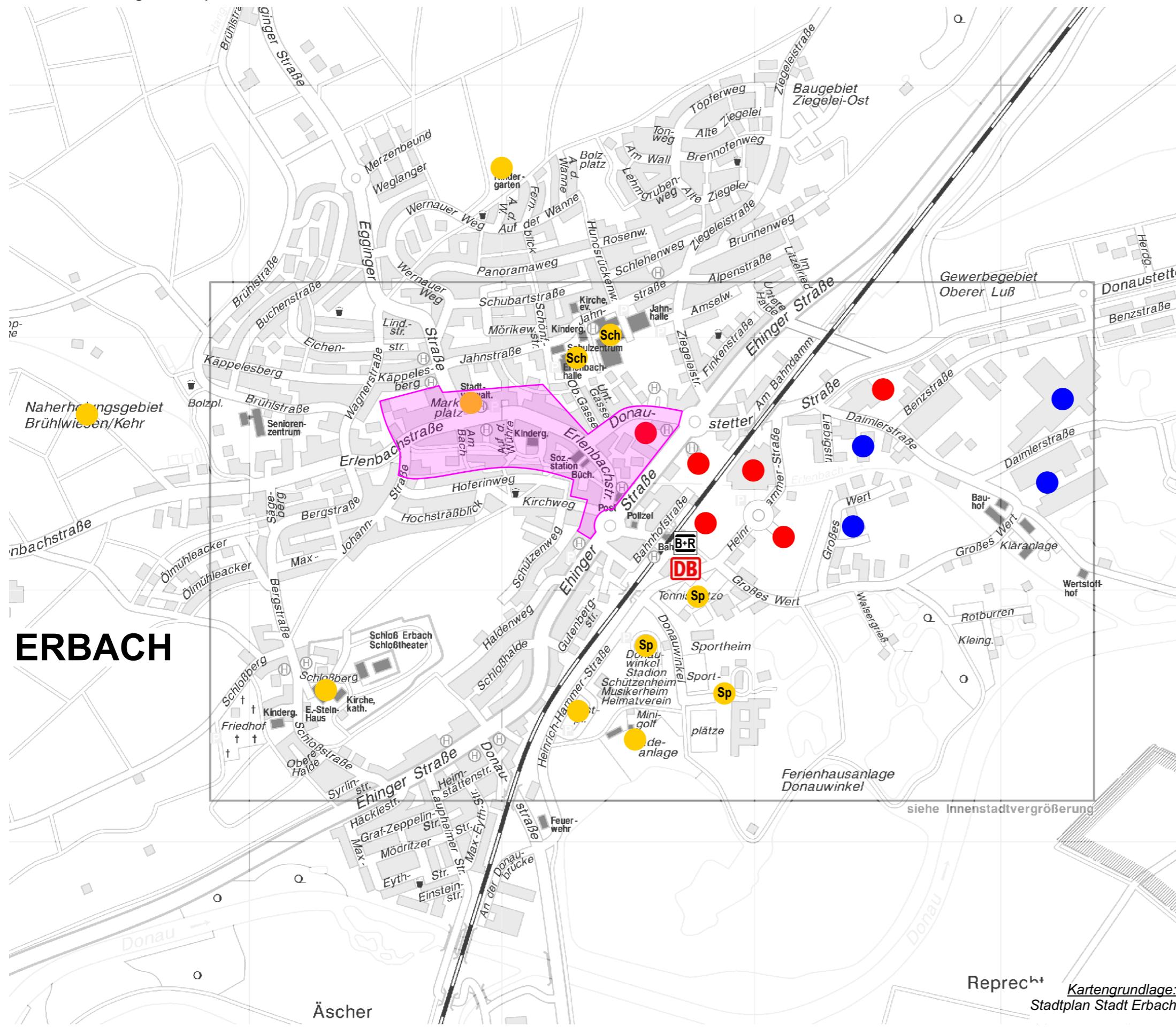
Außenbereich

- Tempo 30-Zone / Tempo 30
- in beide Fahrtrichtungen freigegebener gemeinsamer Geh- und Radweg
- verkehrsarme Straße / Feldweg
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Querungshilfe für den Radverkehr
- Hauptverkehrsstraße



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 2.2



Ziele des Radverkehrs

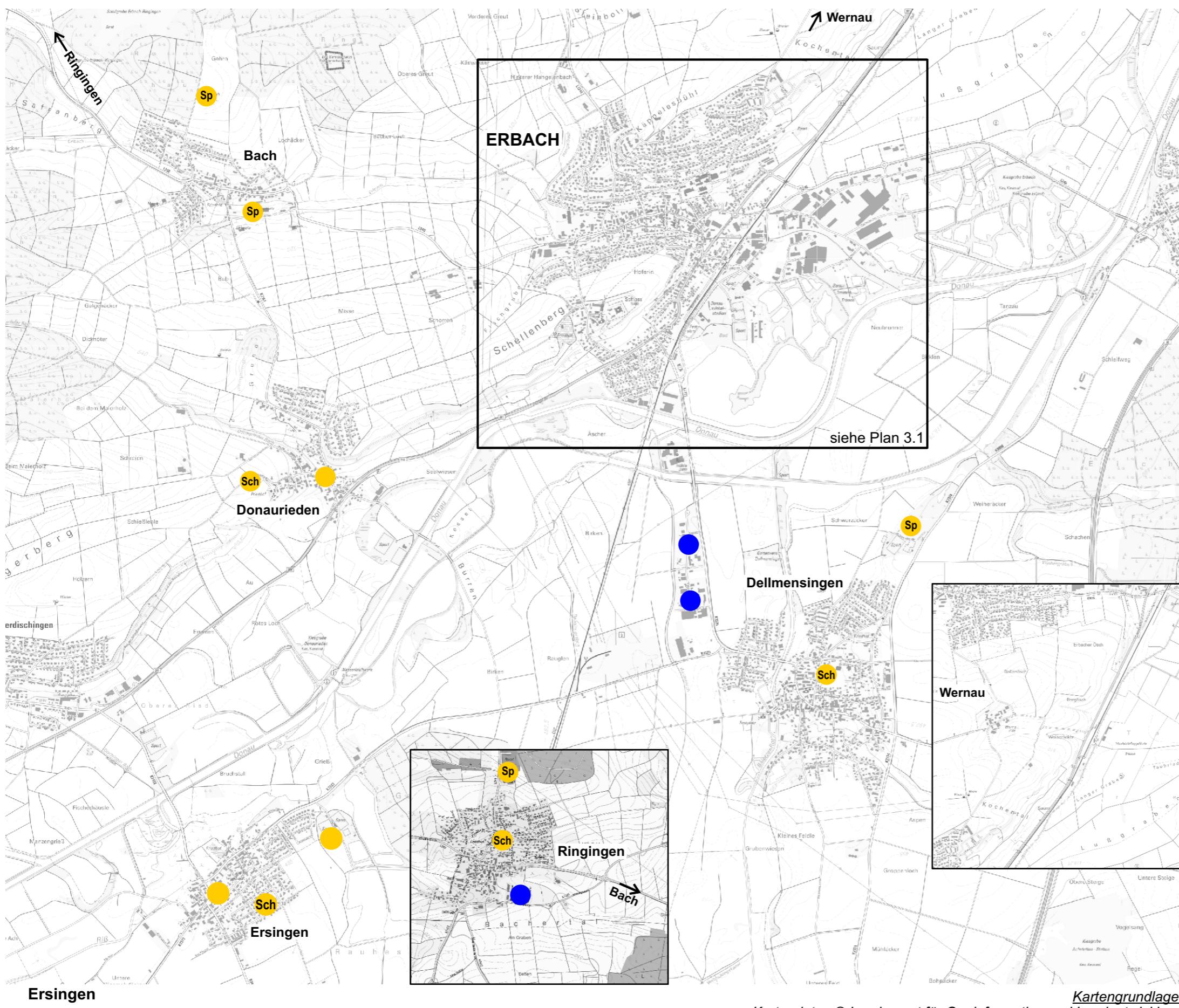
Kernstadt

- Arbeitsplatzschwerpunkt
 - Öffentliche Einrichtung / Freizeiteinrichtung
Sch = Schule
Sp = Sport
 - Einkaufsschwerpunkt
 - Stadtmitte (Gebiet Planungswettbewerb)
 - Bahnhof mit Bike-and-ride - Angebot
B+R
DB



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 3.1



Kartengrundlage:

Ziele des Radverkehrs

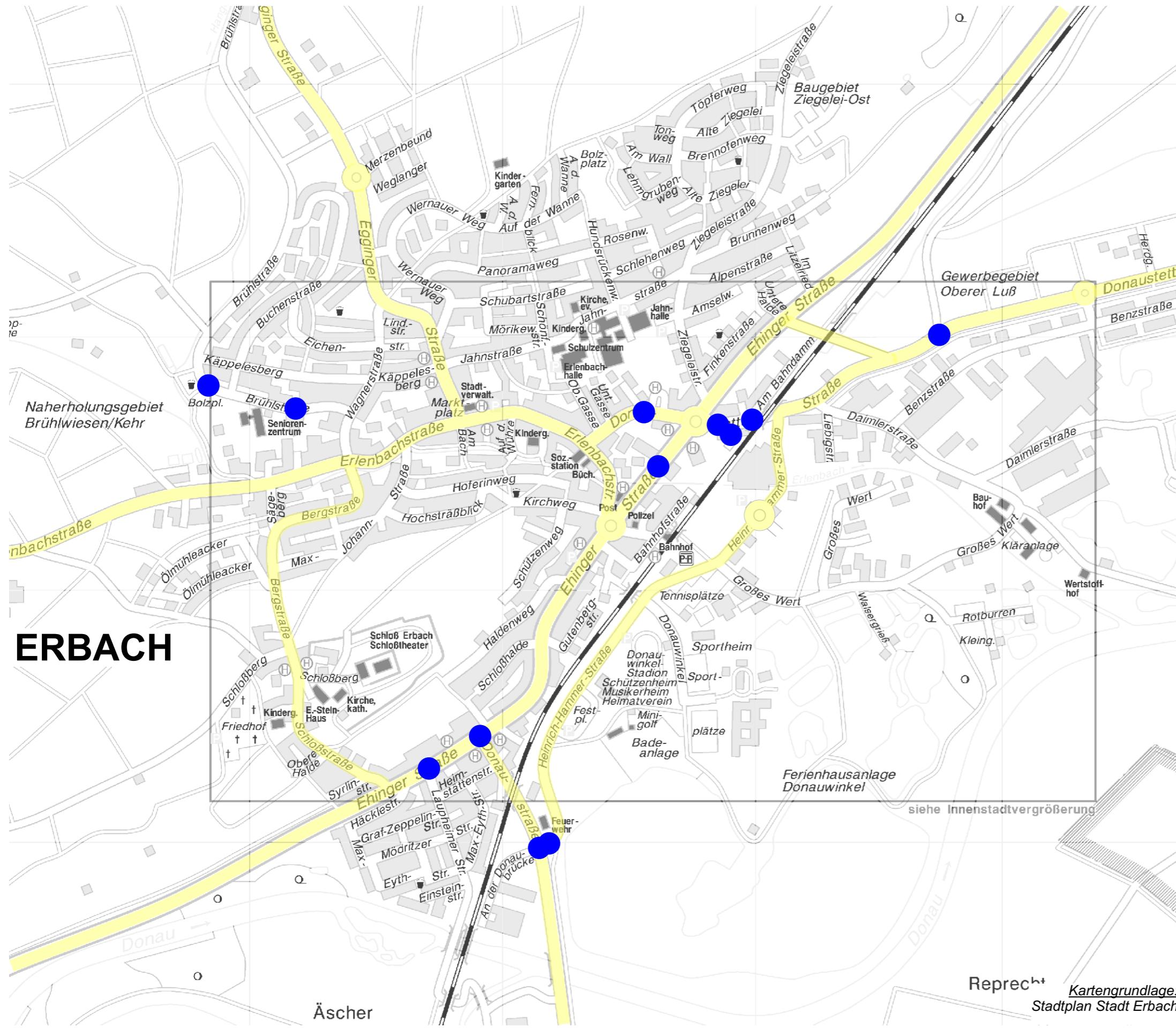
Außenbereich

- Arbeitsplatzschwerpunkt
 - Öffentliche Einrichtung / Freizeiteinrichtung
Sch = Schule
Sp = Sport



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 3.2

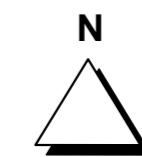


Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Kernstadt

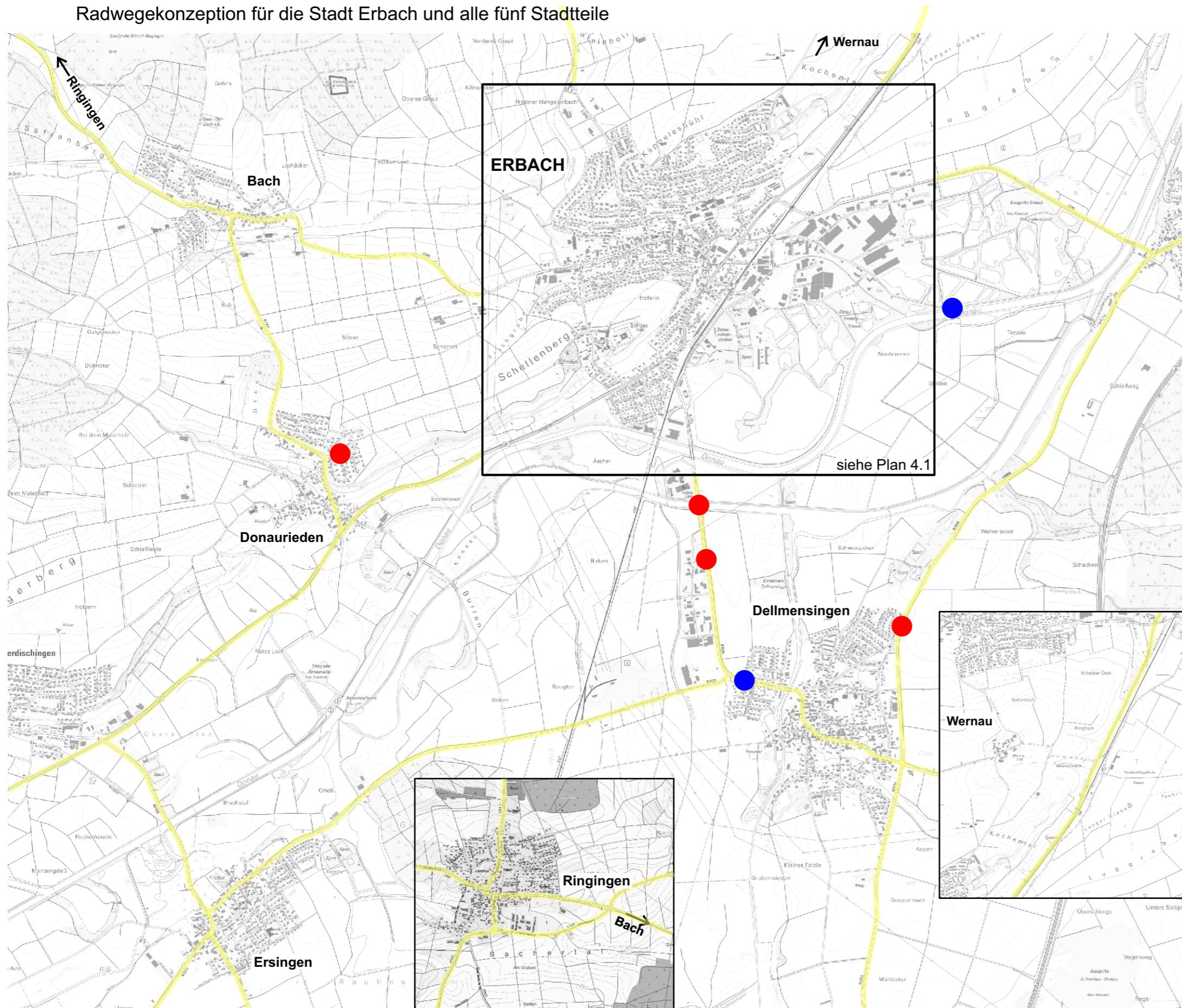
- Unfall mit Leichtverletzten
- Hauptverkehrsstraße

Quelle: Verkehrsunfallanzeigen der Polizei
Januar 2011 - Dezember 2013



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 4.1



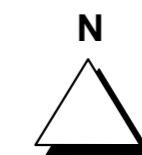
Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Außenbereich

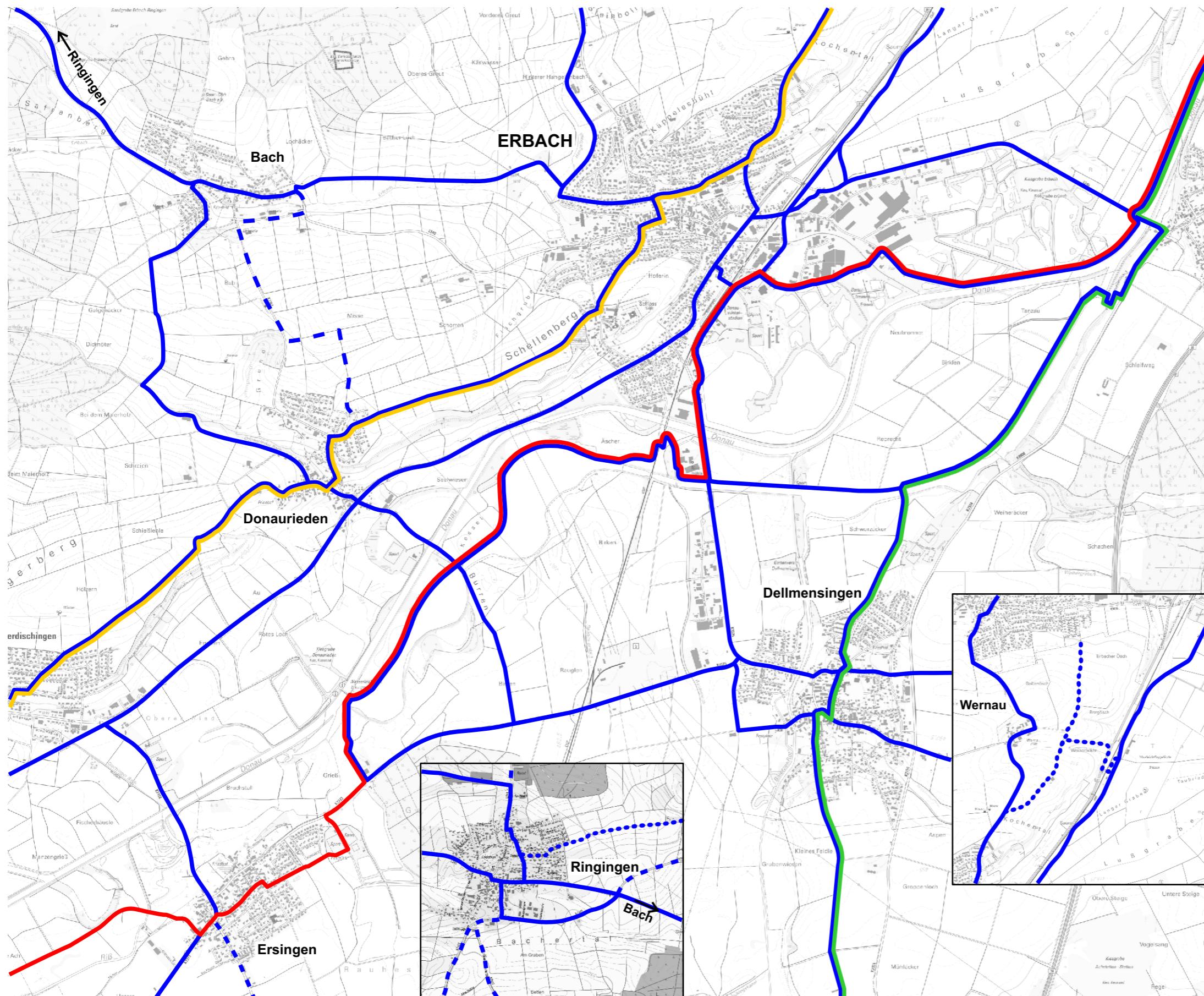
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Hauptverkehrsstraße

Quelle: Verkehrsunfallanzeigen der Polizei
Januar 2011 - Dezember 2013



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 4.2



Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

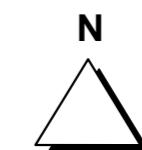
Radrouten im Bereich Erbach

Radrouten des Alb-Donau-Kreises

- Bestehende Route
- - - geplanter, im Routennetz eingebundener Radweg
- Routenvorschlag Stadt Erbach im Rahmen des LRV (in Abstimmung)

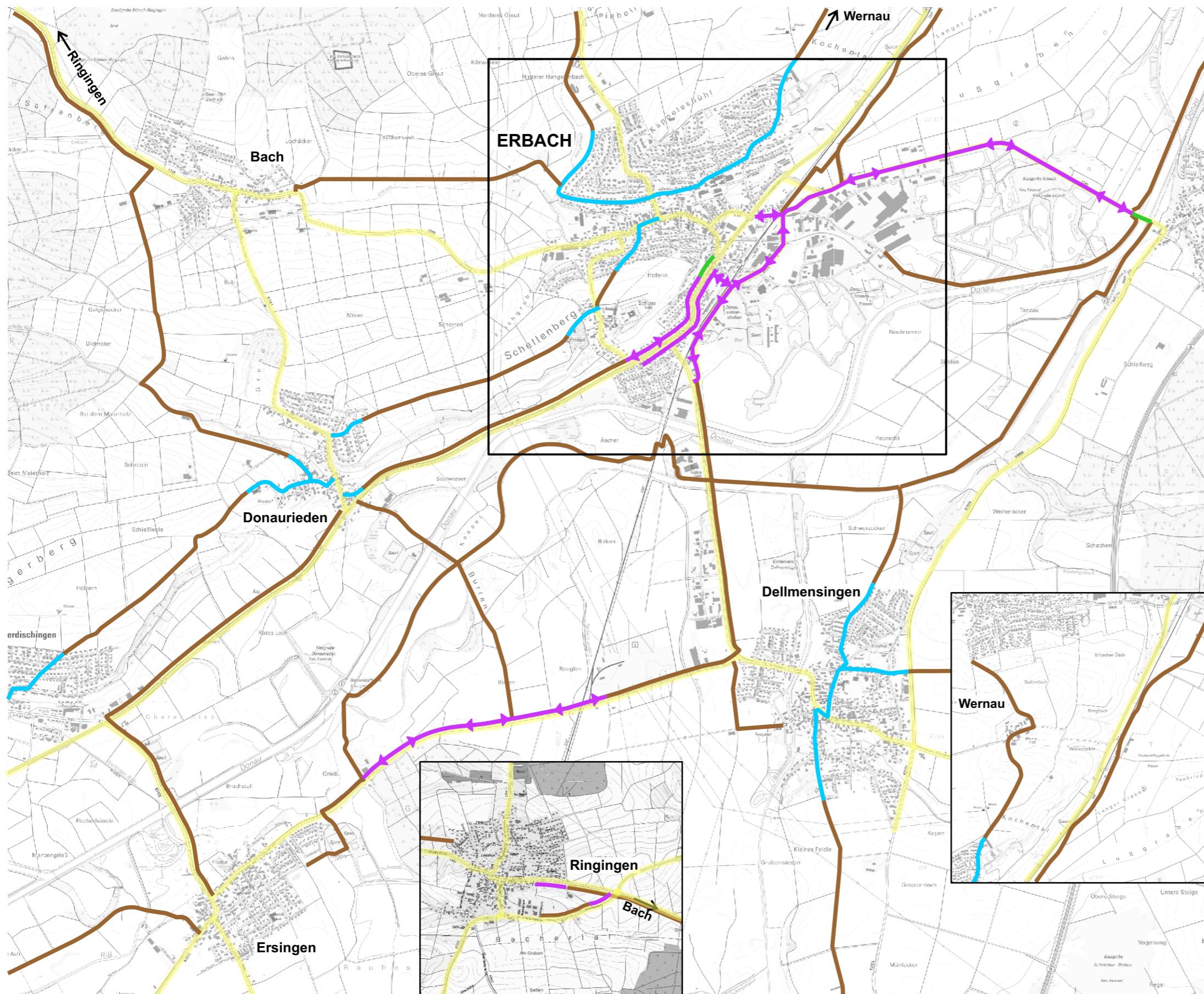
Freizeit-Radrouten

- Donau-Radweg
- Oberschwaben-Allgäu-Radweg
- Donau-Bodensee-Radweg



Maßstab: unmaßstäblich

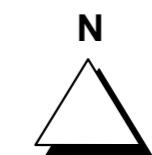
Plan 5.1



Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

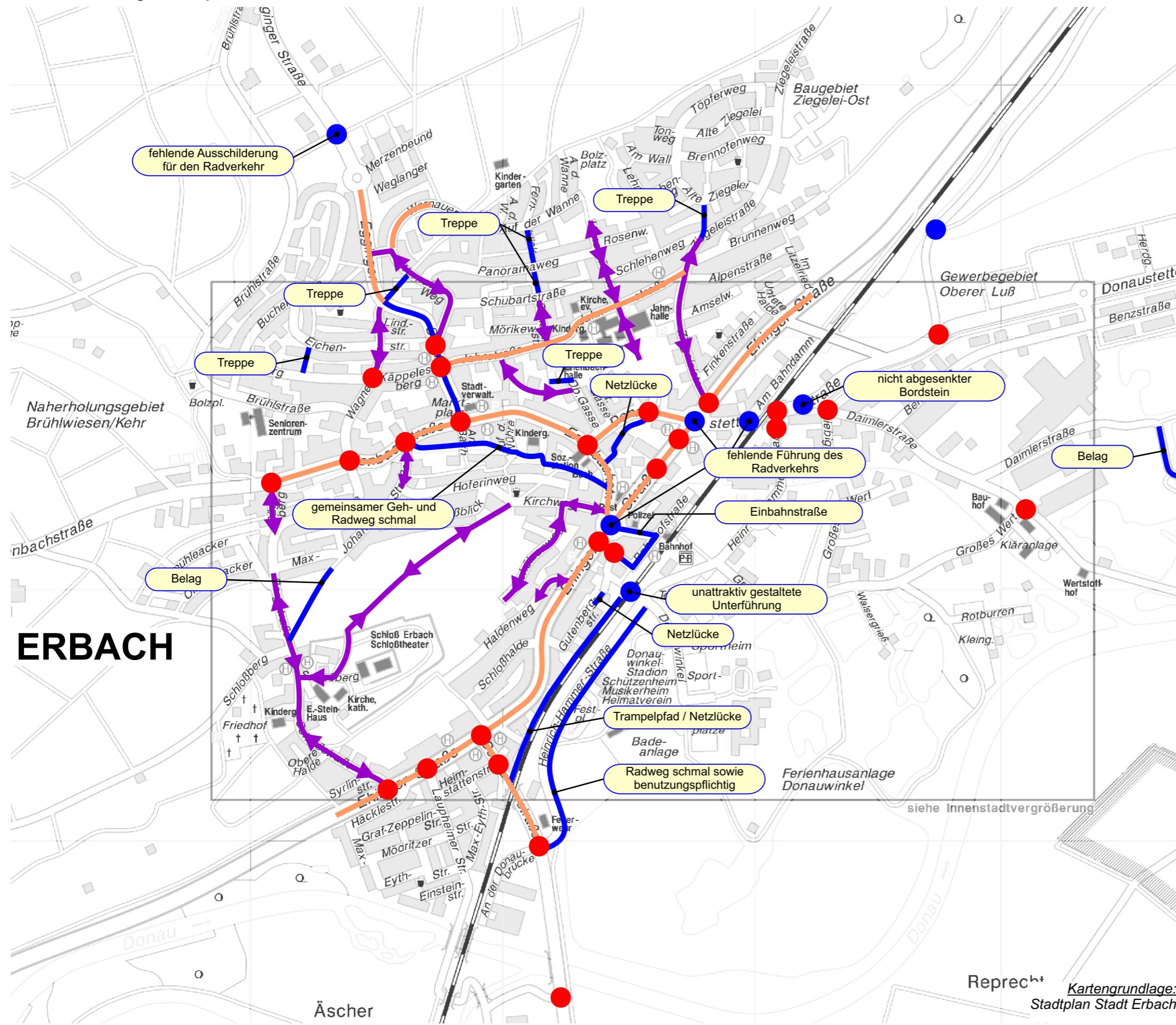
Wegeangebot für den Radverkehr im Zuge der Radrouten im Bereich Erbach

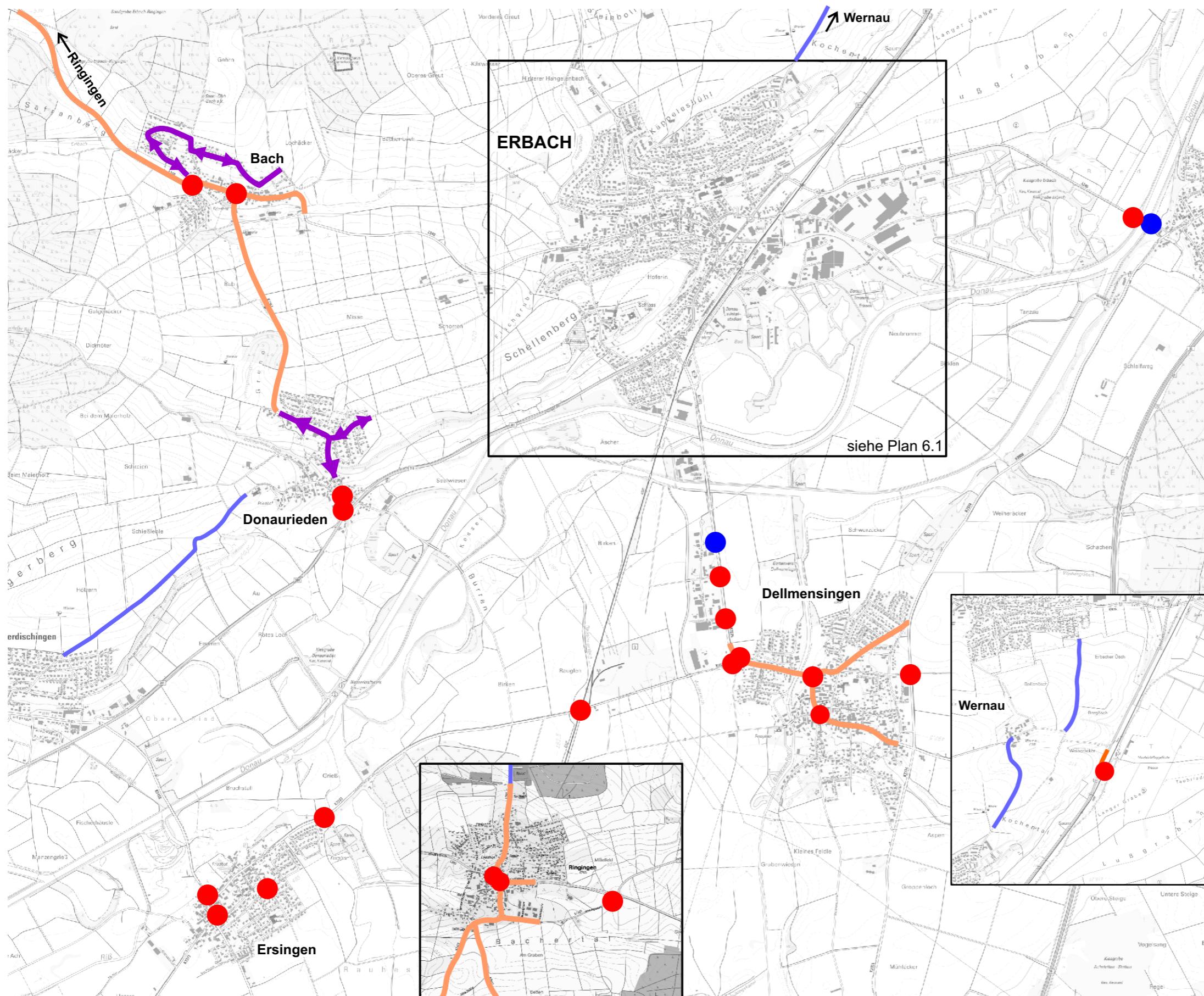
- 30 ZONE (30 km/h speed limit)
- in beide Fahrtrichtungen freigegebener gemeinsamer Geh- und Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- verkehrsarme Straße / Feldweg
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg
- Hauptverkehrsstraße



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 5.2





Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

Problemkarte

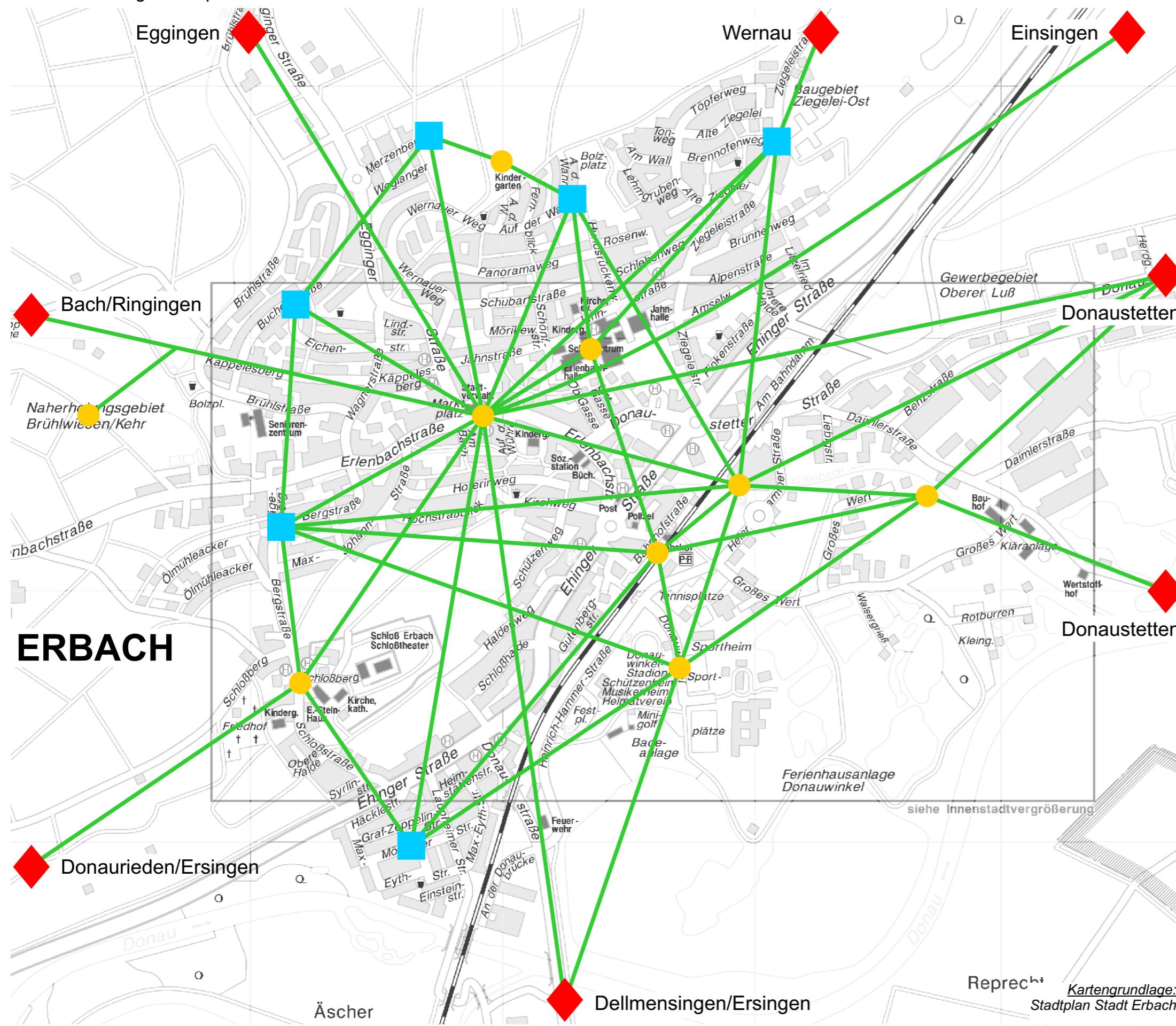
Außenbereich

- gefährlicher Straßenzug
- Gefahrenpunkt, kritisches Abbiegen oder Queren
- Mangel an vorhandener Infrastruktur/Netzlücke
- ↔ starke Steigung



Maßstab: unmaßstäblich

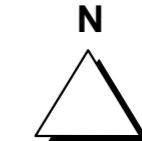
Plan 6.2



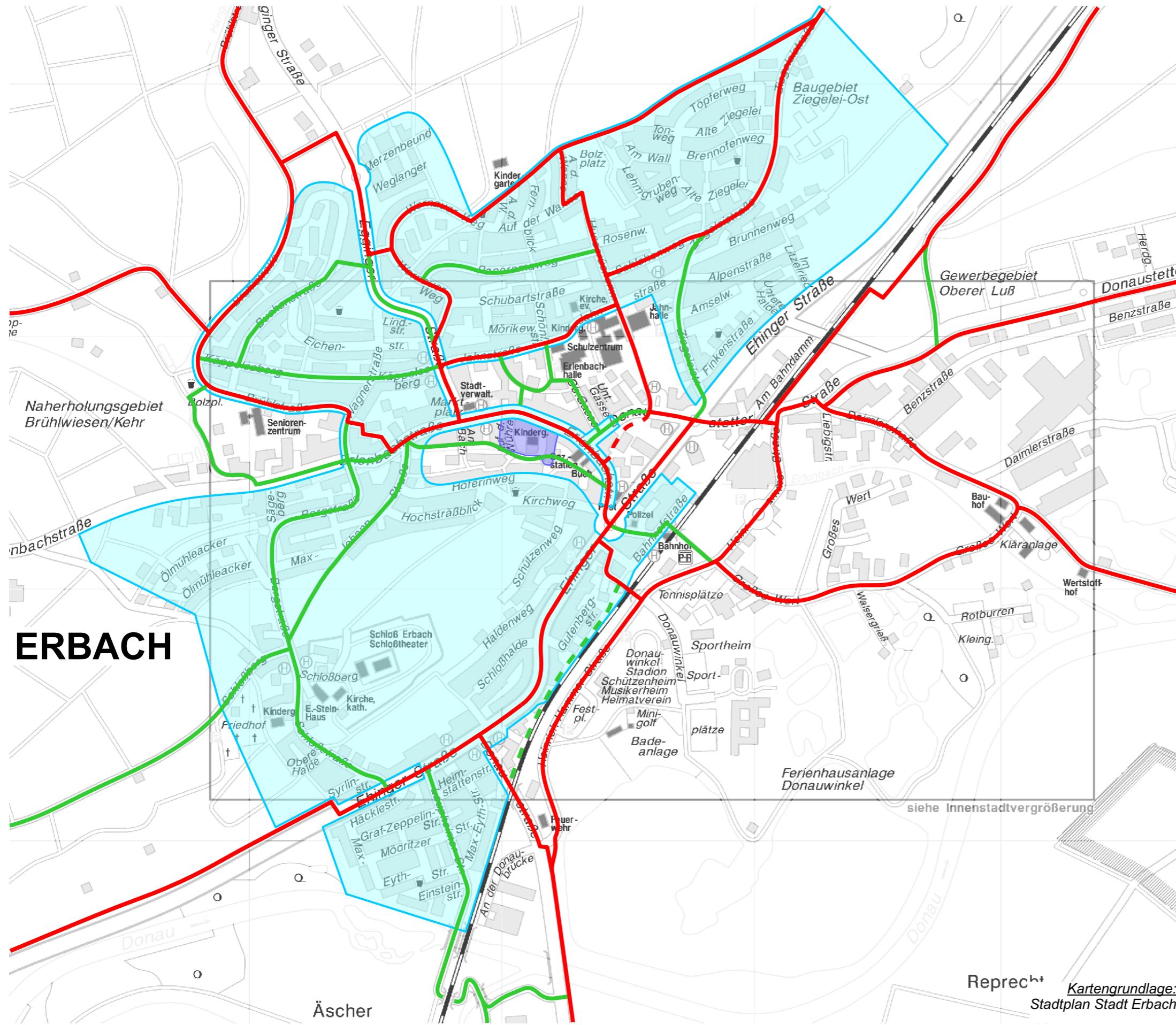
Wunschliniennetz

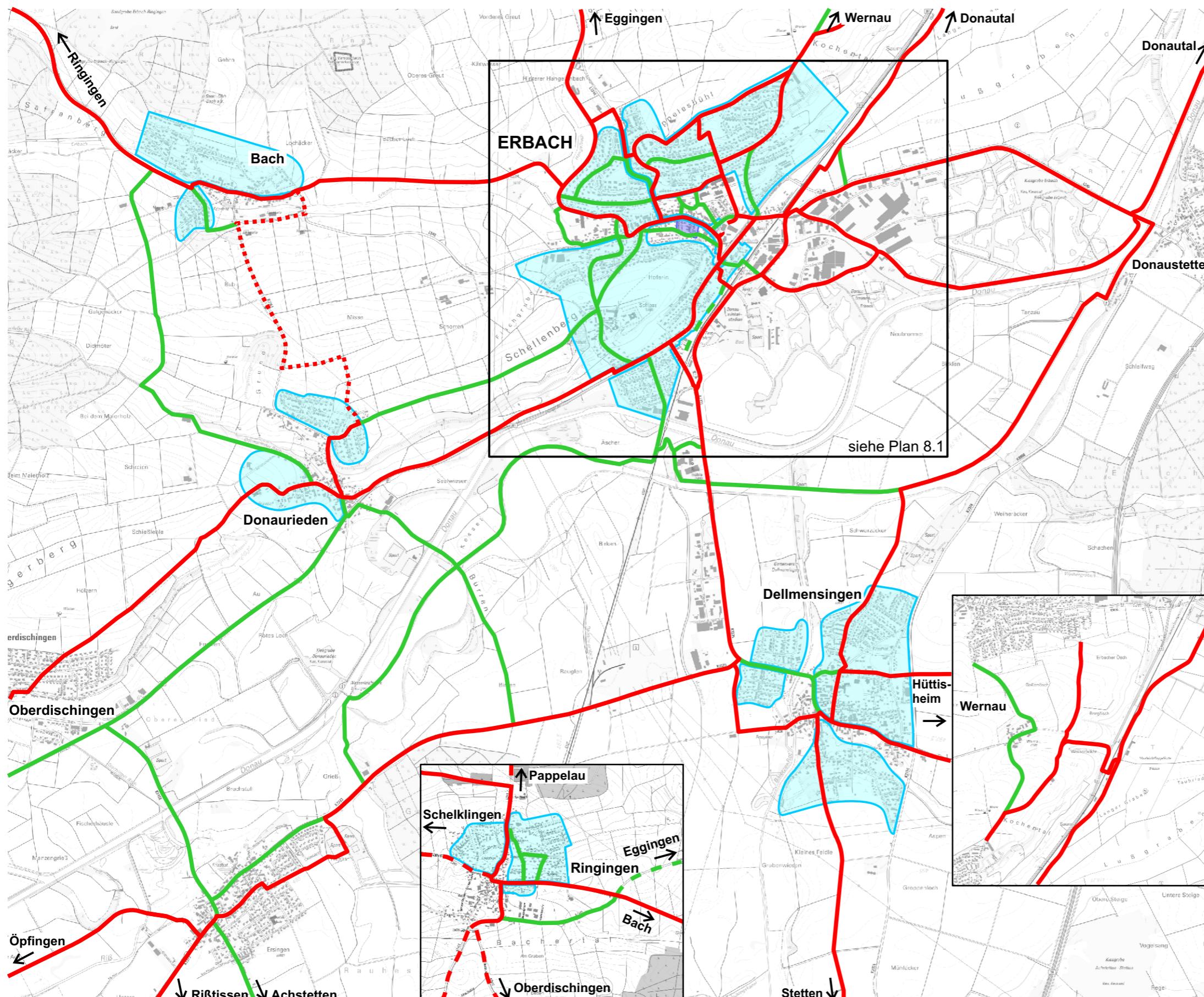
Kernstadt

- Yellow circle: Ziele des Radverkehrs
- Red diamond: Wichtiges Quell- und Zielgebiet außerhalb der Kernstadt
- Blue square: Wohngebiet
- Green line: Wunschliniennetz



Maßstab: unmaßstäblich





Radverkehrsnetz

Außenbereich

Vorrangnetz

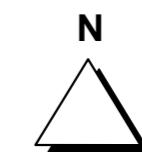
- Netzbestandteil (Red line)
- Lückenschluss (Dashed red line)

Ergänzungsnetz

- Netzbestandteil (Green line)
- Lückenschluss (Dashed green line)

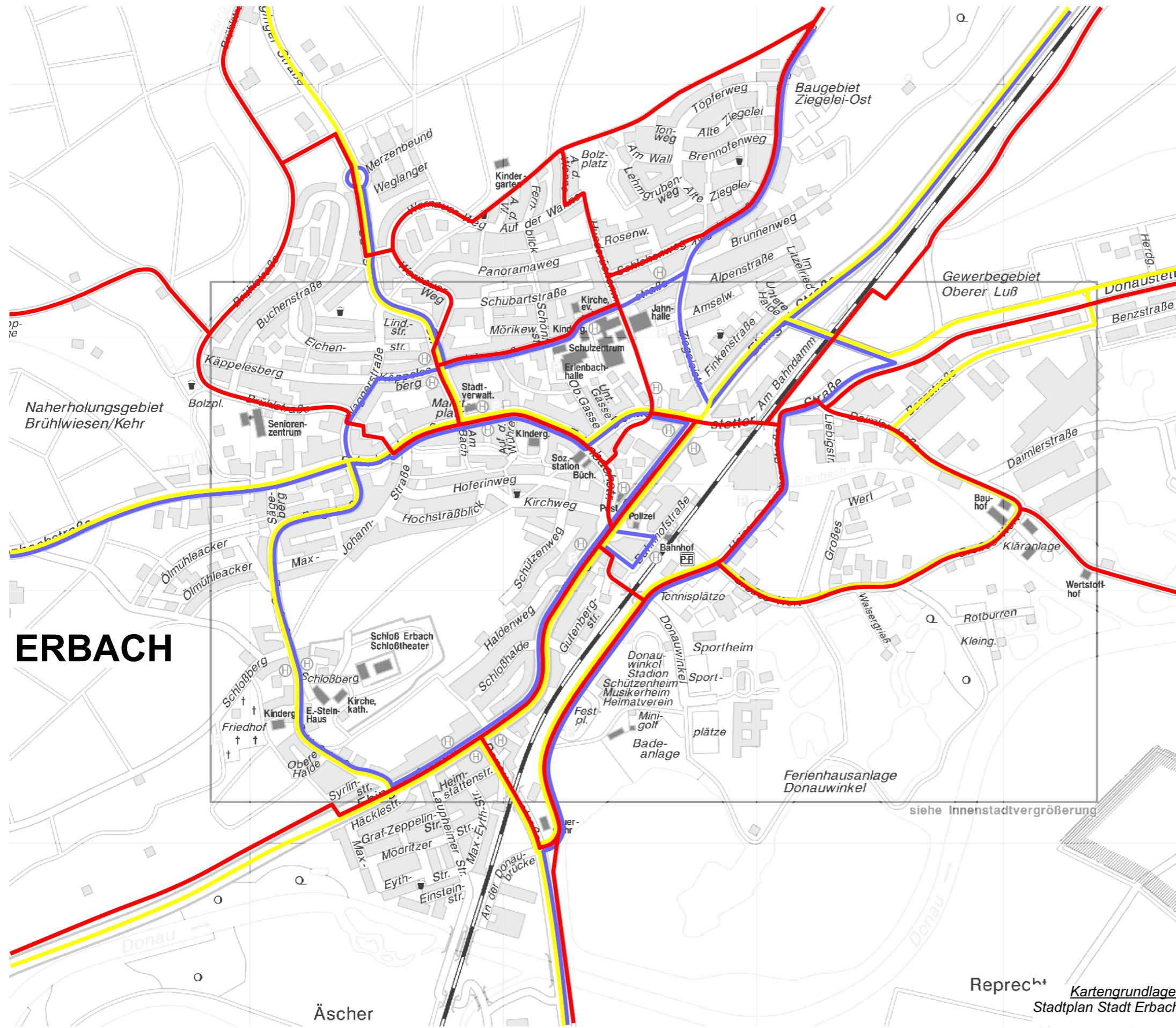
- bestehende Tempo 30-Zone / bestehendes Tempo 30 (Blue box)

- bestehender Verkehrsberuhigter Bereich (Blue box with pedestrian and bicycle icons)



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 8.2



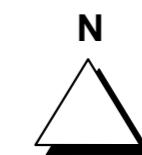
Vorrangnetze

Kernstadt

- Rad-Vorrangnetz
- MIV-Vorrangnetz 1)
- ÖV-Vorrangnetz 2)

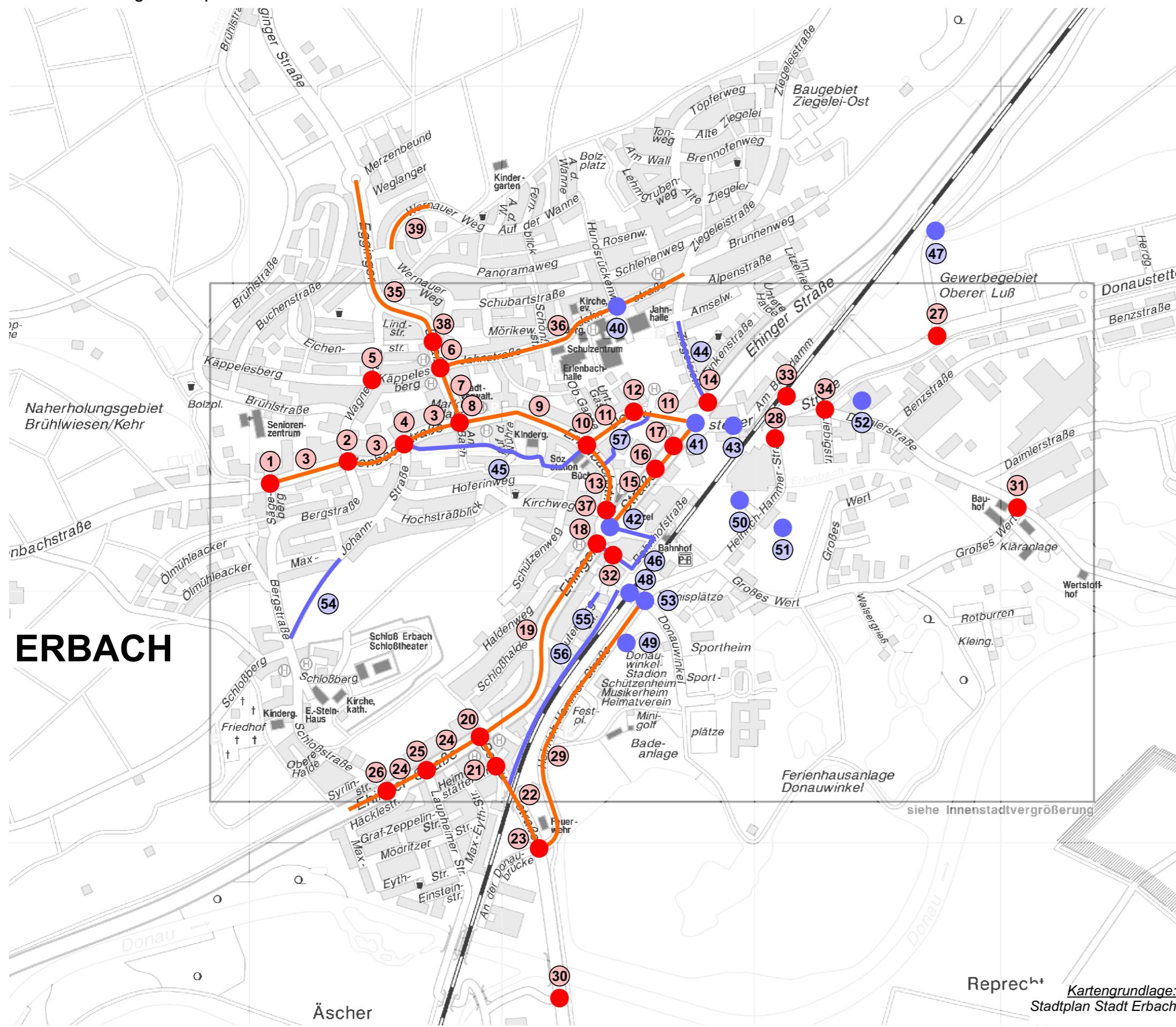
1) MIV-Hauptachsen unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsführung Großes Wert sowie der Verkehrsberuhigung Erlenbachstr. Süd

2) Buslinienführung Stand 12/2013



Maßstab: unmaßstäblich

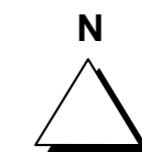
Plan 9



Maßnahmenplan

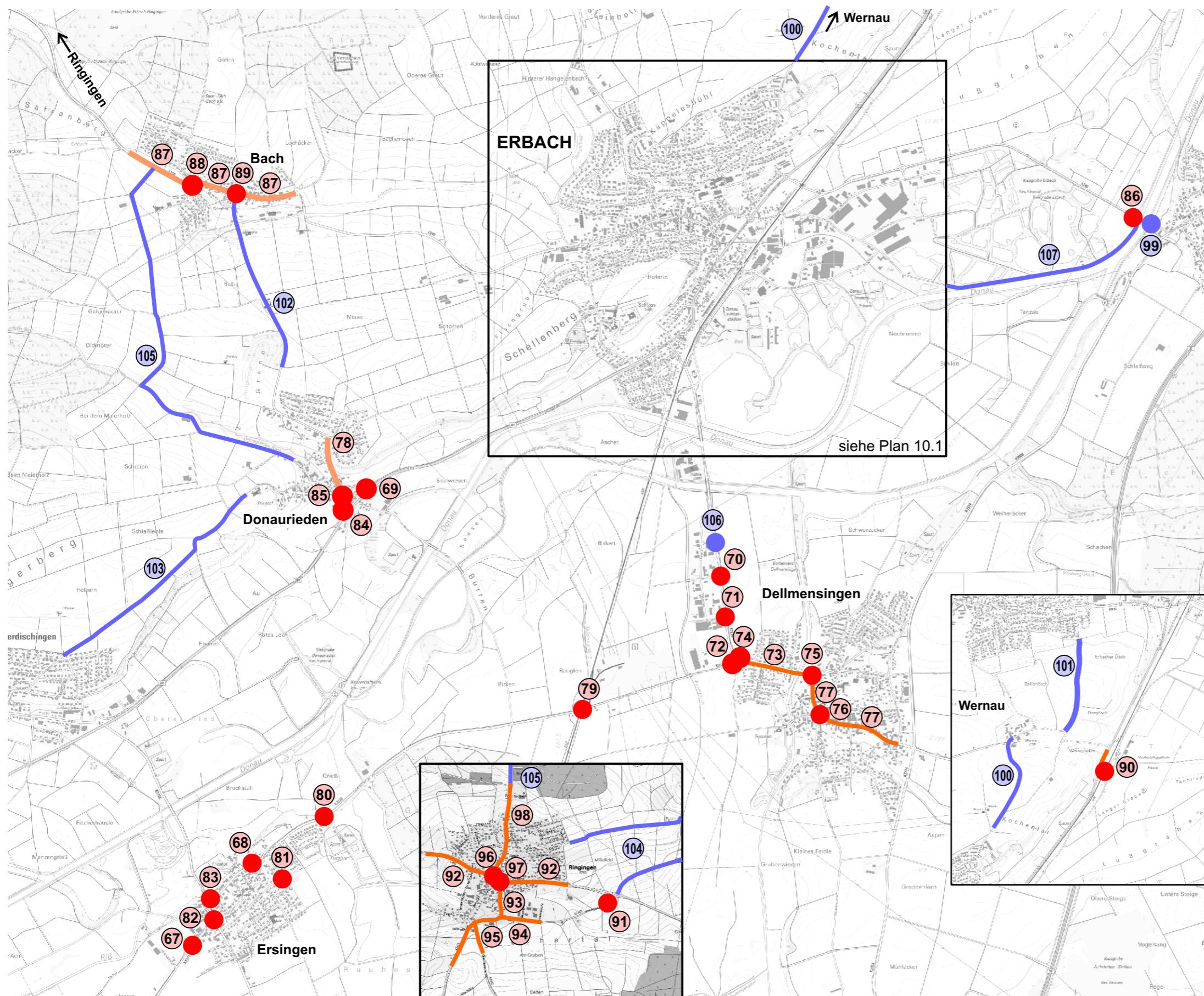
Kernstadt

- Gefahrenbereich
- Mangel an vorhandener Radverkehrsinfrastruktur/Netzergänzung
- 41 Nummerierung



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 10.1

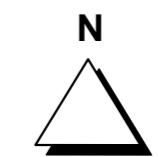


Kartengrundlage:
Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

Maßnahmenplan

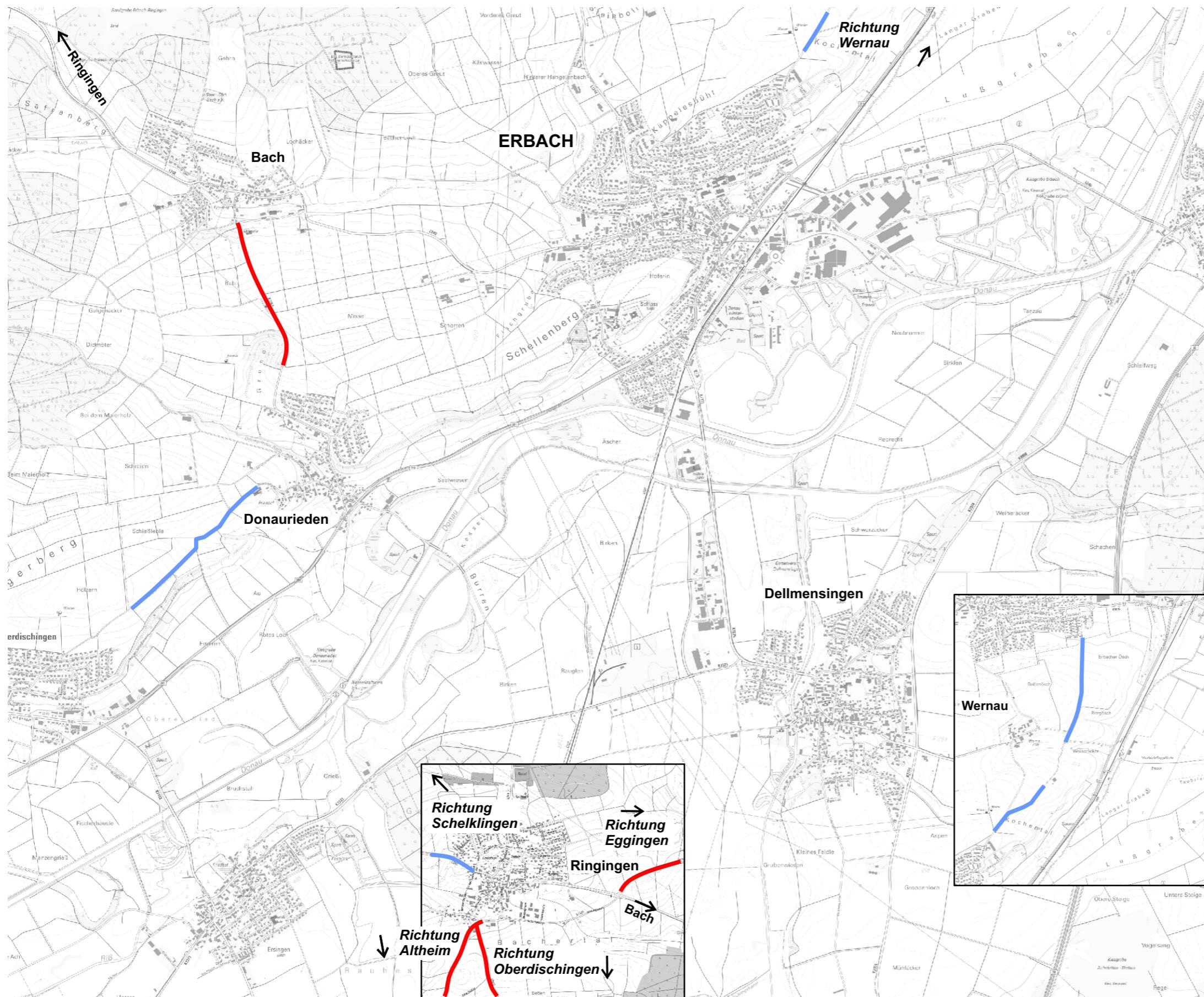
Außenbereich

- Gefahrenbereich
- Mangel an vorhandener Radverkehrsinfrastruktur/Netzergänzung
- Nummerierung



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 10.2

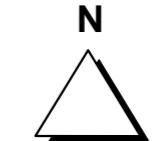


Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

Lückenschlusskonzept

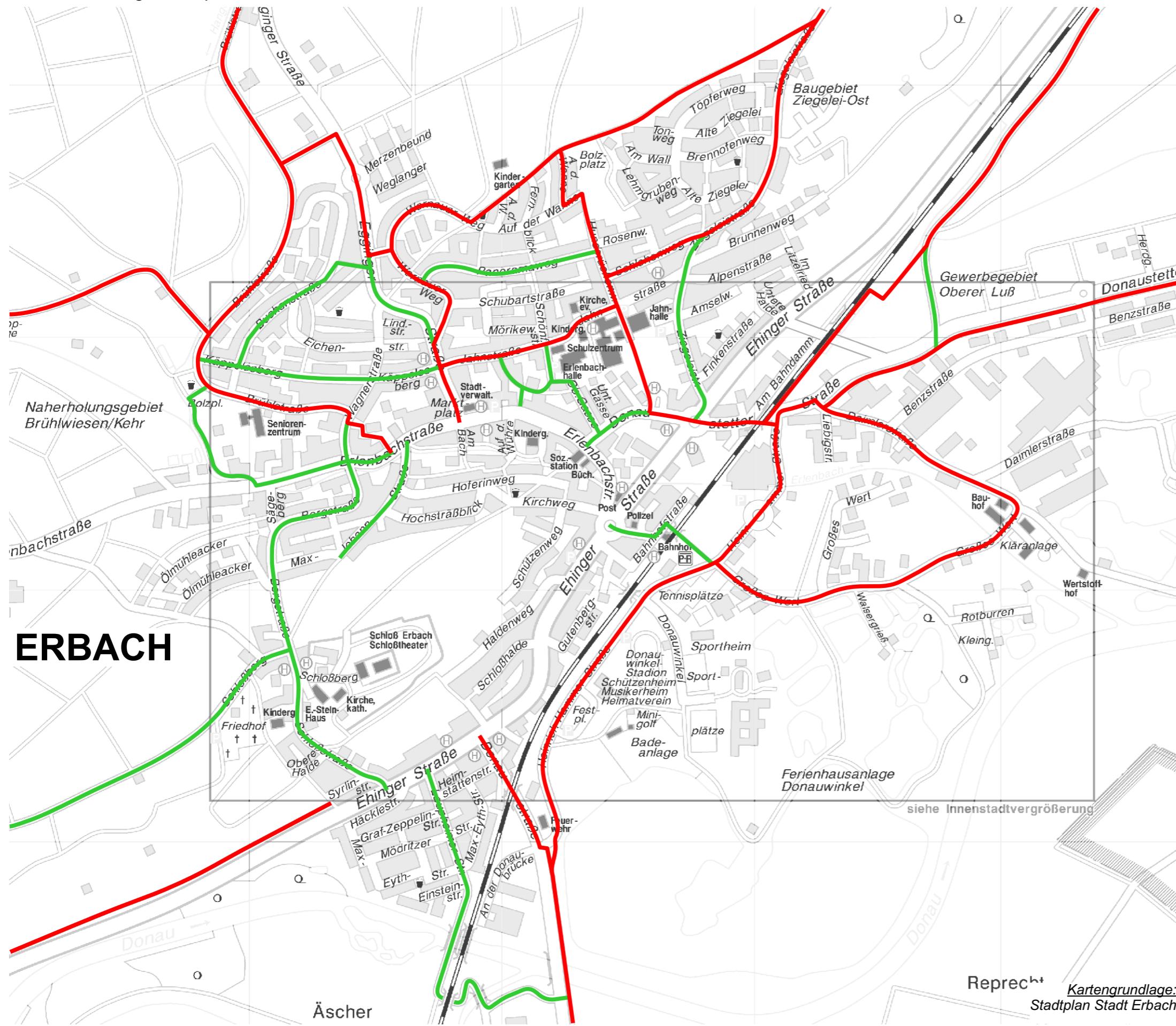
Stadtgebiet Erbach

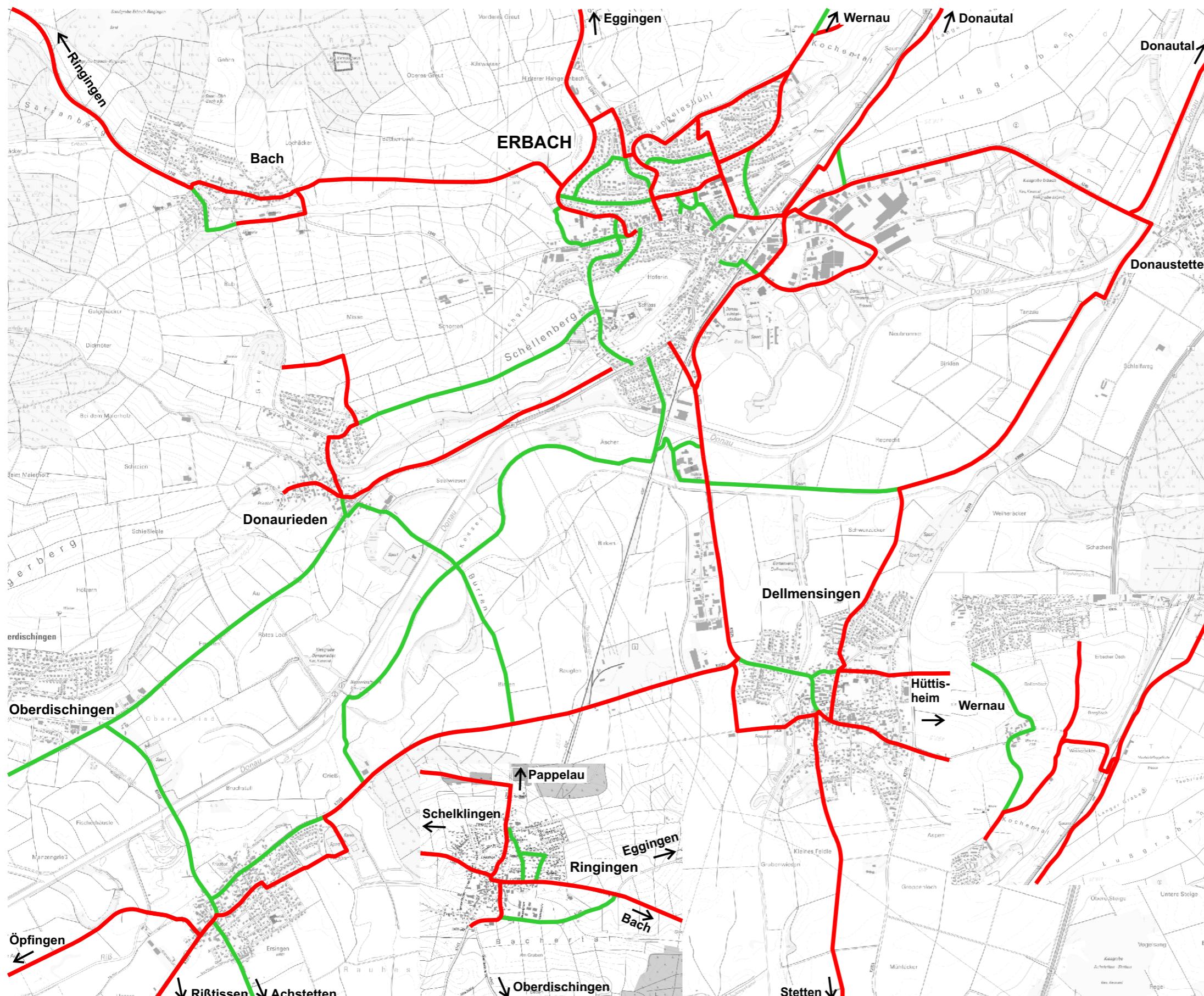
- Einrichtung
- Befestigung



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 11





Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

**Startnetz zur
Umsetzung des
Radverkehrskonzeptes
(Kein oder geringer
Umsetzungsaufwand)**

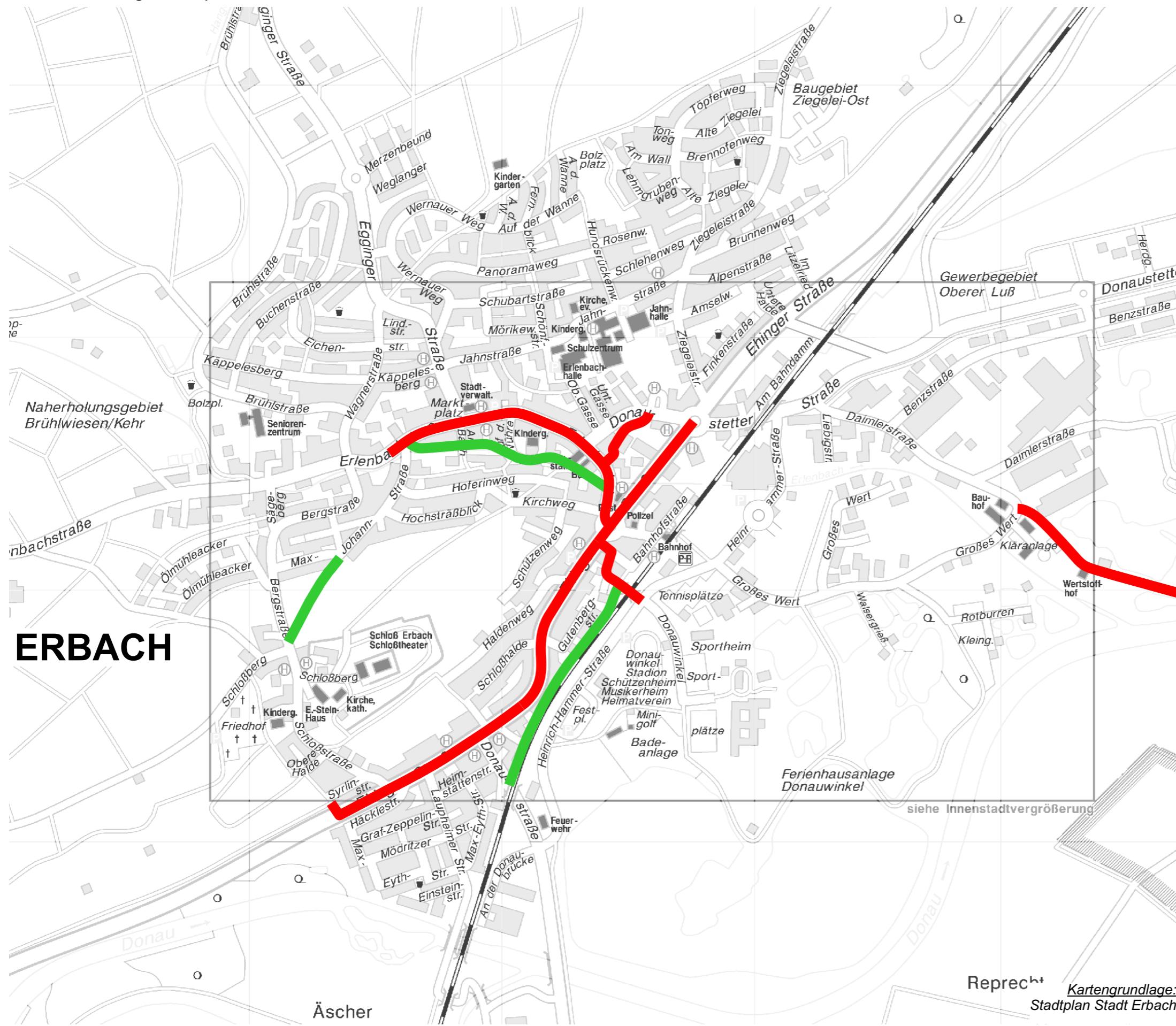
Außenbereich

- Vorrangnetz (Hohe Priorität)
- Ergänzungsnetz (Geringere Priorität)



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 12.2



Zielnetz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes (Mittlerer oder hoher Umsetzungsaufwand)

Kernstadt

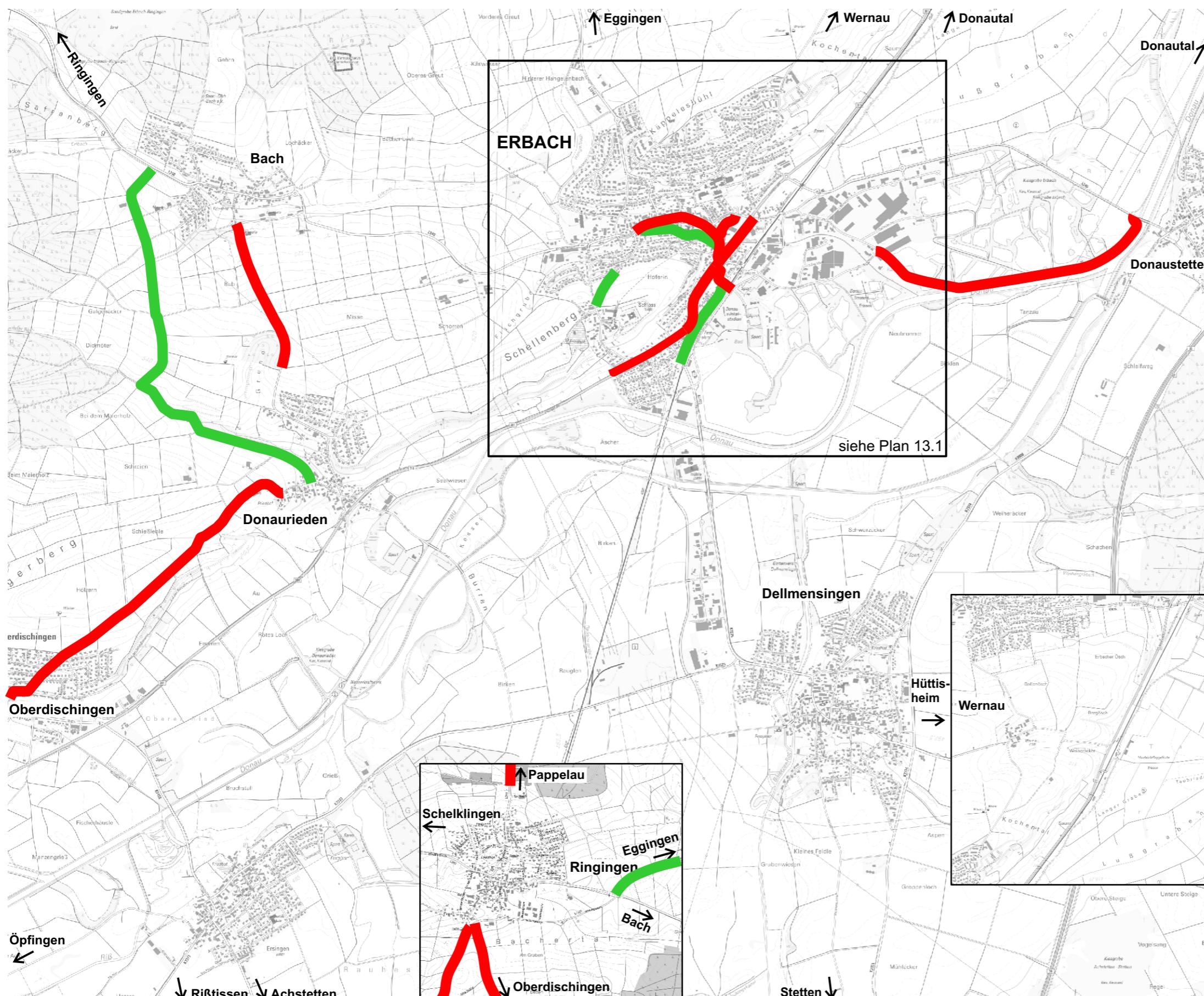
■ Vorrangnetz (Hohe Priorität)
■ Ergänzungsnetz (Geringere Priorität)



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 13.1

Radwegekonzeption für die Stadt Erbach und alle fünf Stadtteile

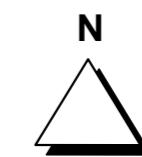


Kartendaten © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

**Zielnetz zur
Umsetzung des
Radverkehrskonzeptes
(Mittlerer oder hoher
Umsetzungsaufwand)**

Außenbereich

— Vorrangnetz (Hohe Priorität)
— Ergänzungsnetz (Geringere Priorität)



Maßstab: unmaßstäblich

Plan 13.2

ANLAGEN

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
1	Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240) / Sägeberg	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr über die Erlenbachstraße		x			x	
2	Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240) / Wagnerstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Anpassung des Kurvenradien, Umgestaltung des Knotenpunktes in Anlehnung an die Vorschläge des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte		x		x		
3	Erlenbachstraße (L 240) (West)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenzuges in Anlehnung an die Vorschläge des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte, Markierung beidseitiger Schutzstreifen		x		x		
4	Erlenbachstraße (L 240) / Max-Johann-Straße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Stärkung der Wegeachse Brühlstraße-Erlenbach durch Anlage einer Querungshilfe über die Erlenbachstraße	x			x		
5	Knotenpunkt Wagnerstraße / Käppelesberg	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt, insbesondere nördliche Wagnerstraße für Radfahrer schwer einsehbar	Blockmarkierung zur Betonung der Rechts-vor-links-Regelung; ergänzend: Kennzeichnung mit Verkehrszeichen 102 StVO (Gefahrzeichen „Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“)		x				x
6	Knotenpunkt Käppelesberg / Egginger Straße (L 1244)	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt durch hohe Verkehrsbelastung sowie starke Steigung der L 1244	Kennzeichnung des Knotenpunktes mit Zeichen 138 StVO (Gefahrzeichen „Radfahrer kreuzen“) im Zuge der Egginger Straße		x				x
7	Egginger Straße (L 1244) (Süd)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung beidseitiger Schutzstreifen, Prüfung der Ausweisung von Tempo 30		x				x
8	Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240) / Egginger Straße (L 1244)	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Anpassung der Kurvenradien, radverkehrsgerechte Umgestaltung des Knotenpunktes in Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte		x		x		

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
9	Erlenbachstraße (L 240) (Mitte)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte, Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zwischen Auf der Wühre und Egginger Straße mit entsprechender Straßenraumgestaltung, Ausweisung einer alternativen, parallel verlaufenden Radroute entlang des Erlenbaches (s. Nr. 45)	x			x		
10	Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240) / Donaustetter Straße (L 240)	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Umgestaltung des Knotenpunktes in Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte, (Verkehrsberuhigende Umgestaltung der Erlenbachstraße Süd, Anpassung der Kurvenradien)	x			x		
11	Donaustetter Straße (L 240) (West)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr, hoher Querungsbedarf der L 240 West durch angrenzendes Schulzentrum	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen		x			x	
12	Donaustetter Straße (L 240) / Bushaltestelle Schulzentrum / Geh- und Radweg zum Schulzentrum	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt, Konflikte mit wartenden Busfahrgästen sowie haltenden Bussen, nicht vollständig abgesenkter Bordstein	Erweiterung der Warteflächen für Busfahrgäste, vollständige Absenkung des Bordsteins, Verbesserung der Wegführung für links abbiegende Radfahrer, Entfernung des Pollers	x			x		
13	Erlenbachstraße (Süd)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Erlenbachstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr, hohe Anzahl von Parkern im Seitenraum	In Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) oder verkehrsberuhigten Bereichs („Spielstraße“) mit entsprechender Gestaltung des Straßenraumes sowie Neuordnung der Parkierungssituation		x		x		

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
14	Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311) / Ziegeleistraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Markierung eines separaten Linksabbiegestreifens für den Radverkehr, Einrichtung von Ausschilderungen für den Radverkehr in Richtung Wernau / Einsingen / Donautal			x		x	
15	Ehinger Straße (B 311) (Mitte)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Bundesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Ausweisung von Tempo 30, Prüfung der Anlage von beidseitigen Radwegen im Rahmen der Umsetzung der Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte	x				x	
16	Ehinger Straße (B 311) (Mitte) / Einmündung Tankstelle	Gefährliche Einmündung durch hohe Anzahl ein- und ausfahrender sowie gebotswidrig linksabbiegender Kfz	kurzfristig: Markierung einer Querungsfurt für den Radverkehr über die Einmündung langfristig: Einrichtung einer durchgehenden Führung des Radverkehrs auf der B 311 (s. Nr. 15) sowie Anlage eines festen Mittelstreifens	x					x
17	Ehinger Straße (B 311) (Mitte) / Einmündung Verbrauchermarkt (Aldi) / Bushaltestellen	Gefährliche Einmündung durch hohe Anzahl ein- und ausfahrender Kfz, gebotswidrige Nutzung des Gehweges durch Radfahrer, dadurch Konflikte mit Busfahrgästen und Fußgängern	Markierung einer Querungsfurt für den Radverkehr im Verlauf der B 311, Verdeutlichung des Gehweges durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“)			x			x
18	Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311) / Bahnhofstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Markierung eines separaten Linksabbiegestreifens für den Radverkehr; Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer; Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens mit Markierung im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße	x					x

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
19	Ehinger Straße (B 311) (Mitte)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Bundesstraße, Führung des Radverkehrs im Seitenbereich gefährlich durch Vielzahl von Einmündungen, besonderes Konfliktpotenzial im Bereich der Bushaltestelle	Verbreiterung der Seitenräume mit Radfahrbahn $\geq 6,25$ m, Aufhebung der Benutzungspflicht der Seitenräume für den Radverkehr durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, Markierung von Querungsfurten über alle Einmündungen entlang der B 311, Ausweisung einer parallel der B 311 verlaufenden Radroute (s. Nr. 56)	x			x		
20	Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311) / Donaustraße (K 7375)	Fehlende Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich	Optimierung der Markierungen für den Radverkehr, Einrichtung einer Mittelinse zur Verkürzung der Querungszeiten, evtl. Einrichtung einer Fahrradfurt, Überprüfung der Signalisierung	x			x		
21	Knotenpunkt Donaustraße (K 7375) / Heimstättenstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Einrichtung einer Querungshilfe südlich der Einmündung Heimstättenstraße in Verbindung mit der Ausweisung einer parallel der B 311 verlaufenden Radroute (s. Nr. 56)		x			x	
22	Donaustadt (K 7375) Nord	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Bundesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens		x				x
23	Knotenpunkt Donaustraße (K 7375) / An der Donaubrücke / Heinrich-Hammer-Straße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Freigabe des Fußweges für Radfahrer, Errichtung einer Querungshilfe über die K 7375 um auf den beidseitig befahrbaren Geh- und Radweg zu gelangen		x			x	

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen Plan s. 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
24	Ehinger Straße (B 311) (Süd)	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Bundesstraße, durch Vielzahl von Einmündungen gefährliche, streckenweise einseitige Führung des Radverkehrs im Seitenbereich	Verbreiterung der Seitenräume mit Radfahrbahn $\geq 6,25$ m, Aufhebung der Benutzungspflicht der Seitenräume für den Radverkehr durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, Markierung von Querungsfurten über alle Einmündungen, Ausweisung einer parallel der B 311 verlaufenden Radroute (s. Nr. 56)		x		x		
25	Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311) / Laupheimer Straße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr, Überprüfung der Signalisierung, Schaffung einer Querungsfurt über die Verkehrsinsel über die das Rad ggf. geschoben werden kann		x			x	
26	Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311) / Schloßstraße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt, einseitige Führung des Radverkehrs im Verlauf der B 311	In Verbindung mit der Schaffung breiterer Seitenräume (s. Nr. 24): Anlage einer Querungshilfe auf der B 311 um Radfahrern aus Richtung Donaurieden den Wechsel auf die südliche Straßenseite zu ermöglichen	x				x	
27	Knotenpunkt Donaustetter Straße (L 240) / bahnparalleler Geh- und Radweg in Richtung Donautal	Gefährliches Queren der L 240 für den Radverkehr	Anlage einer Querungshilfe über die L 240	x				x	
28	Heinrich-Hammer-Straße / Lieferanteneinfahrt Erlenbachcenter	Gefahr durch zu- bzw. abfahrenden Lieferverkehr zum Verbrauchermarkt	Markierung einer Querungsfurt für den Radverkehr		x				x
29	Heinrich-Hammer-Straße (Süd)	Geh- und Radweg im Seitenbereich trotz geringem Kfz-Verkehrsaufkommens benutzungspflichtig, Gefahr durch einseitige Führung, insbesondere im Bereich der Zufahrten und Einmündungen	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrtrichtung Süden, Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, Ertüchtigung des vorhandenen Geh- und Radweges		x				x
30	Knotenpunkt Donaustraße (K 7375) / Laupheimer Straße	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Anlage einer Querungshilfe über die K 7375		x		x		

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
31	Knotenpunkt Daimlerstraße / Großes Wert	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt	Errichtung einer Querungshilfe über die Straße Großes Wert			x		x	
32	Bahnhofstraße / A. d. Eisenbahn / Unterführung zur Heinrich-Hammer-Straße („Froschloch“)	Sichtbehinderung durch parkende Kfz in der Straße „An der Eisenbahn“, Linksabbiegende Radfahrer trotz Verbot	Entfernung der Kfz-Stellplätze, Freigabe der Befahrung der südlichen Bahnhofstraße für Radfahrer in beide Richtungen		x				x
33	Heinrich-Hammer-Straße / Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer	Ausfahrt aus der neuen Unterführung für den Radverkehr - aufgrund hoher Fahrgeschwindigkeiten entgegenkommender Fahrräder – gefährlich, gefährliche Querung der Heinrich-Hammer-Straße, nicht abgesenkter Bordstein	Markierung einer Querungsfurt für den Radverkehr sowie von wegweisenden Piktogrammen, Aufstellung von ergänzender Wegweisung für den Radverkehr, Absenkung des Bordsteins		x				x
34	Daimlerstraße (Verbrauchermarkt)	Gefährliche Querung der Daimlerstraße im Einfahrtsbereich zum Verbrauchermarkt durch hohe Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie vorhandenes Industriegleis	Errichtung einer Querungshilfe über die Daimlerstraße, Schließung der Aussparung mit Beton bzw. Entfernung des Gleises		x			x	
35	Egginger Straße (L 1244) Nord	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Landesstraße, starke Steigung, abschnittsweise Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Prüfung der Routenführung über parallele Feldwege, innerörtliche Führung des Radverkehrs über den Wernauer Weg und die Brühlstraße		x				x
36	Jahnstraße (Umgebung der Schule)	Gefahr für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, v.a. Schüler, durch hohes Verkehrsaufkommen	Neuregelung des Bring- und Holerverkehrs zum Schulzentrum; darüber hinaus: Regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung sowie Erarbeitung eines Schulwegeplans	x				x	
37	Knotenpunkt Erlenbachstraße / Kirchweg	Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Erlenbachstraße, gebotswidrig auf dem Gehweg fahrende Radfahrer werden von einbiegenden Kfz-Fahrern übersehen	In Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20) oder verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Gestaltung des Straßenraumes, Erstellung eines Schulwegeplans		x		x		

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
38	Knotenpunkt Egginger Straße (L 1244) / Wernauer Weg	Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt durch hohe Verkehrsbelastung sowie starke Steigung der L 1244	Kennzeichnung des Knotenpunktes mit Zeichen 138 StVO (Gefahrzeichen „Radfahrer kreuzen“) im Zuge der Egginger Straße		x				x
39	Wernauer Weg West	In Kurve parkende Kfz verdecken Sicht auf Radfahrer	Teilweise Auflassung der Kfz-Stellplätze			x			x

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenpunkte

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Probleme/Mängel/Netzlücken

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit		Aufwand	
				hoch	mittel	gering	groß
40	Jahnstraße / Geh- und Radweg Schulzentrum	Fehlende Führung des Radverkehrs	Aufstellung von Ausschilderungen für den Radverkehr zu den Einkaufsmöglichkeiten sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen	x			x
41	Kreisverkehr Ehinger Straße (B 311) / Donaustetter Straße (L 240)	Fehlende Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr über die Einmündungen des Kreisverkehrs, fehlende Führung des Radverkehrs	Ergänzend zu den bestehenden Fußgängerüberwegen: Markierung von Querungsfurten über die Einmündungen des Kreisverkehrs	x			x
42	Kreisverkehr Ehinger Straße (B 311) / Erlenbachstraße	Fehlende Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr über die Einmündungen des Kreisverkehrs, fehlende Führung des Radverkehrs	Ergänzend zu den bestehenden Fußgängerüberwegen: Markierung von Querungsfurten über die Einmündungen des Kreisverkehrs	x			x
43	Donaustetter Straße (Sackgasse) / Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer	Fehlende Führung des Radverkehrs zwischen Bahnunterführung und Kreisverkehr	Markierung von wegweisenden Pikogrammen sowie im Bereich der Unterführung einer Trennlinie, Einrichtung einer verständlichen Beschilderung für den Radverkehr, Aufstellung des Zeichens 357-50 StVO („Durchlässige Sackgasse“ für Fußgänger und Radfahrer) an der Einmündung Donaustetter Straße (Ost)	x			x
44	Ziegeleistraße Süd	In Kurve parkende Kfz verdecken Sicht auf Radfahrer	Auflassung der Kfz-Stellplätze		x		x
45	Geh- und Radweg parallel zum Erlenbach	Gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zum Erlenbach zu schmal, keine vollständige Durchbindung bis zur B 311 bzw. zum Bahnhof	Ausbau und Verbreiterung des Geh- und Radweges im Zuge der geplanten Umgestaltung der Stadtmitte	x		x	
46	Bahnhofstraße	Durchfahrt zwischen Bahnhof und Ehinger Straße auch für den Radverkehr nicht zugelassen, Linkseinbiegen für den von der Unterführung aus kommenden Radverkehr nicht erlaubt	Freigabe der Einfahrt für den Radverkehr (s. Nr. 32)	x			x

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Probleme/Mängel/Netzlücken

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
47	Knotenpunkt bahnparalleler Geh- und Radweg in Richtung Donautal / Geh und Radweg in Richtung Donaustetter Straße (L 240)	Fehlende Führung des Radverkehrs	Aufstellung von Ausschilderungen für den Radverkehr zur Innenstadt		x				x
48	Unterführung Bahnhofstraße / Donauwinkel („Froschloch“)	Absperrungen vor Unterführung zwingen Radfahrer zum Absteigen, geringe Durchfahrtshöhe, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern durch nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Platz, unzureichende Ausleuchtung	Sanierung der Unterführung: Erweiterung der Durchfahrtshöhe und -breite, Verbesserung der Ausleuchtung, Versetzen der vorhandenen Absperrung, Markierung einer Leitlinie zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs	x			x		
49	Donauwinkelstadion	Mangelhafte Qualität sowie ungenügende Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze	Einrichtung komfortabler Fahrradabstellplätze mit Anlehn- und Anschließmöglichkeit des Rahmens		x			x	
50	Erlenbachcenter	Mangelhafte Qualität, ungenügende Anzahl sowie ungünstige Lage der vorhandenen Fahrradabstellplätze	Einrichtung komfortabler Fahrradabstellplätze mit Anlehn- und Anschließmöglichkeit des Rahmens		x			x	
51	Verbrauchermarkt (Lidl)	Mangelhafte Qualität sowie ungenügende Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze	Einrichtung komfortabler Fahrradabstellplätze mit Anlehn- und Anschließmöglichkeit des Rahmens		x			x	
52	Verbrauchermarkt (Rewe)	Mangelhafte Qualität sowie ungenügende Anzahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze	Einrichtung komfortabler Fahrradabstellplätze mit Anlehn- und Anschließmöglichkeit des Rahmens		x			x	
53	Heinrich-Hammer-Straße / Unterführung zur Bahnhofstraße („Froschloch“)	Fehlende Führung des Radverkehrs nach endendem gemeinsamen Geh- und Radweg	Verlängerung des gemeinsamen nutzbaren Abschnitts bis zum Fußgängerüberweg bzw. Anlage von beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegen (siehe Nr. 29)		x			x	
54	Verlängerung Max-Johann-Straße	Verminderter Fahrkomfort durch grob-körnigen Belag	Ausbesserung des Belages mit feinkörnigem, gebundenem Schotter			x		x	

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit		Aufwand	
				hoch	mittel	gering	groß
55	Gutenbergstraße	Keine Verbindung zur Bahnhofstraße vorhanden	Schaffung einer Verbindung zur Bahnhofstraße um ein Angebot für den Radverkehr parallel zur B 311 zu schaffen	x			x
56	Bahnparallele Route zwischen Kreisverkehr Ehinger Straße (B 311) / Bahnhofstraße / Donaustraße	Keine Verbindung zur Bahnhofstraße vorhanden	Schaffung einer Verbindung zur Bahnhofstraße um ein Angebot für den Radverkehr parallel zur B 311 zu schaffen	x			x
57	Straßendreieck Donaustetter Straße (L 240) / Ehinger Straße (B 311) Erlenbachstraße	Keine Verbindung zwischen Schulzentrum und Erlenbachstraße (Süd) vorhanden	In Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte: Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges zur Verbindung des Schulzentrums mit der Erlenbachstraße		x		x

Maßnahmenvorschläge

Kernstadt

Verbesserung/Beseitigung
Probleme/Mängel/Netzlücken

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.1

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Maßnahmenvorschläge

Außenbereich

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenstellen

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.2

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit		Aufwand	
				hoch	mittel	gering	groß
67	Rißtisser Straße (Ortseingang Ersingen)	Radweg aus Rißtissten endet auf Gehweg	Nutzung der bestehenden Mittelinsel als Querungshilfe, Führung des Radweges auf die Straße in Höhe der Querungshilfe, Anpassung der Wegweisung		x		x
68	Mittelstraße / Dellmensinger Straße (Ersingen)	Kritisches Einbiegen am Knotenpunkt Mittelstraße / Dellmensinger Straße	Radverkehr durch Seestraße leiten, Anpassung der Wegweisung		x		x
69	B 311 / Erbacher Straße (Seitenstraße in Richtung Donaurieden Mitte)	Schnelle Einfahrt der Kfz von der B 311 nach Donaurieden, Konfliktsituation mit nach linksabbiegenden Radfahrern	Kennzeichnung des Knotenpunktes mit Zeichen 138 StVO (Gefahrzeichen „Radfahrer kreuzen“) im Zuge der Erbacher Straße		x		x
70	Donaustraße (K 7375) / Ottostraße	Gefährliches, ungesichertes Queren der K 7375, keine Verbindung zwischen gemeinsamen Geh- und Radweg sowie Fahrbahn vorhanden	Anlage einer Querungshilfe über die K 7375, Schaffung einer Verbindung vom Geh- und Radweg zur Fahrbahn		x		x
71	Donaustraße (K 7375) / Robert-Bosch-Straße	Gefährliches, ungesichertes Queren der K 7375, keine Verbindung zwischen Geh- und Radweg sowie Fahrbahn vorhanden	Anlage einer Querungshilfe über die K 7375, Schaffung einer Verbindung vom Geh- und Radweg zur Fahrbahn		x		x
72	Ersinger Straße (K 7373) / Feldweg	Gefährliches, ungesichertes Queren der K 7373	Anlage einer Querungshilfe über die K 7373		x		x
73	Straubstraße (K 7373)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Straubstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens		x		x
74	Straubstraße (K 7373) / In den Lüssen	Einseitiger Radweg auf Nordseite der Straubstraße bricht ab, ungesicherte Querung der K 7373	Anlage einer Querungshilfe über die K 7373		x		x

Maßnahmenvorschläge

Außenbereich

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenstellen

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.2

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
75	Knotenpunkt Straubstraße (K 7373) / Ulmer Straße	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Gestaltung der Einfahrtssituation in die Ulmer Straße, Anlage von Querungshilfen für den Radverkehr über die Straubstraße (K 7373), ggf. Zurückschneiden vorhandener Begrünungen		x			x	
76	Knotenpunkt Lange Straße (K 7373) / Werdensteinstraße	Gefährliches, ungesichertes Queren der K 7373	Anlage einer Querungshilfe über die L 1110		x			x	
77	Lange Straße (K 7373)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Langen Straße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Alternativ: Prüfung der Ausweisung von Tempo 30		x			x	
78	Steig (K 7361) (innerorts)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Prüfung der Ausweisung von Tempo 30	x					x
79	Bahnübergang Ersinger Straße (K 7373)	Geh- und Radweg an der K 7373 bricht vor Bahnübergang ab	Bau eines durchgängigen gemeinsamen Geh- und Radweges	x				x	
80	Dellmensinger Straße (K 7373) / Abzweig Badesee	Ungesicherte Querung der K 7373	Anlage einer Querungshilfe über die K 7373		x				x
81	Seestraße / Römerstraße	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Umgestaltung des Knotenpunktes durch Belagswechsel, Anbringung von Sichtspiegeln			x		x	
82	Knotenpunkt Achstetter Straße (K 7373) / Mittelstraße	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Umgestaltung des Knotenpunktes durch Belagswechsel, Anbringung von Sichtspiegeln			x		x	
83	Knotenpunkt Achstetter Straße (K 7412) / Dellmensinger Straße (K 7373)	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Komplette bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Querungsmöglichkeiten sowie der Funktion des Platzes als Ortsmittelpunkt	x				x	

Maßnahmenvorschläge

Außenbereich

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenstellen

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.2

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit		Aufwand	
				hoch	mittel	gering	groß
84	Geh- und Radweg B 311 / Steig (K 7361)	Ungesicherte Querung der K 7361 sowie fehlende Führung des Radverkehrs in Richtung Erbach	Kenntlichmachung der Radwegführung nach Erbach sowie Errichtung einer Querungshilfe	x			x
85	Knotenpunkt Steig (K 7361) / Erbacher Straße (Seitenstraße in Richtung Donaurieden Mitte)	Ungesicherte Querung der K 7361 sowie fehlende Führung des Radverkehrs in Richtung Erbach	Kenntlichmachung der Radwegführung nach Erbach sowie Errichtung einer Querungshilfe	x			x
86	L 240 / Geh- und Radweg in Richtung Großes Wert	Ungesicherte Querung der L 240	Errichtung einer Querungshilfe über die L 240	x			x
87	Hauptstraße (L 240)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der L 240, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens; alternativ: Prüfung der Ausweisung von Tempo 30	x			x
88	Hauptstraße (L 240) / Ehinger Steig	Ungesicherte Querung der L 240 sowie fehlende Führung des Radverkehrs in Richtung Erbach	Einrichtung einer Querungshilfe über die L 240, Einrichtung von Beschilderung für den Radverkehr in Richtung Erbach	x			x
89	Knotenpunkt Donaurieder Straße (K 7361) / Hauptstraße (L 240)	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Umgestaltung des Knotenpunktes, Überprüfung der notwendigen Kurvenradien	x		x	
90	Knotenpunkt B 311 / Abzweig Flughafen	Ungesicherte Querung der B 311	Anlage einer Querungshilfe über die B 311 sowie eines gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Verbindungsweg nach Wernau sowie Abzweig Flughafen	x			x
91	Kreisverkehr Geh- und Radweg L 240 / K 7425	Ungesicherte Querung der K 7425	Anlage einer Querungshilfe über die K 7425	x			x
92	Ortsstraße (L 240)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der L 240, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Prüfung der Ausweisung von Tempo 30	x			x
93	Oberdischinger Straße (K 7422) innerorts	Hohes Verkehrsaufkommen auf der K 7422, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens	x			x
94	Wiesengraben (K 7425)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der K 7425, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Einrichtung eines einseitigen Geh- und Radweges	x			x

Maßnahmenvorschläge

Außenbereich

Verbesserung/Beseitigung
Gefahrenstellen

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.2

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit		Aufwand	
				hoch	mittel	gering	groß
95	Oberdischinger Straße (K 7422)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der K 7422, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Anlage des im Radverkehrskonzept für den Alb-Donau-Kreis geplanten gemeinsamen Geh- und Radweges	x			x
96	Knotenpunkt Ortsstraße (L 240) / Blaubeurer Straße (L 241)	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Umgestaltung des Knotenpunktes, Prüfung einer Verringerung der Kurvenradien		x		x
97	Knotenpunkt Ortsstraße (L 240) / Oberdischinger Straße (K 7422)	Knotenpunkt unübersichtlich, kritisches Abbiegen und Queren	Ergänzend zum bestehenden Fußgängerüberweg: Umgestaltung des Knotenpunktes durch Belagswechsel		x		x
98	Blaubeurer Straße (L 241)	Hohes Verkehrsaufkommen auf der L 241, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr	Prüfung der Ausweisung von Tempo 30		x		x
99	L 240 Erbach – Donaustetten (Brücke)	Schmaler Seitenraum für Fußgänger und Radfahrer	Verbreiterung des brückenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweges	x			x

Maßnahmenvorschläge

Außenbereich

Verbesserung/Beseitigung
Probleme/Mängel/Netzlücken

Übersicht zu Maßnahmen s. Plan 10.2

 Maßnahmenvorschlag im Rahmen des
Hauptradnetzes

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	groß	mittel	gering
100	Verlängerung Ziegeleistraße in Richtung Wernau	Verminderter Fahrkomfort durch grobkörnigen Belag	Erneuerung des Fahrbahnbelags		x			x	
101	Geh- und Radweg zwischen Einsingen und Wernau	Verminderter Fahrkomfort durch grobkörnigen Belag	Erneuerung des Fahrbahnbelags			x		x	
102	Donaurieder Straße (K 7361)	Keine separate Infrastruktur für den Radverkehr auf direkter Route zwischen Donaurieden und Bach vorhanden	Anlage des im Radverkehrskonzept für den Alb-Donau-Kreis geplanten Geh- und Radweges	x			x		
103	Geh- und Radweg zwischen Donaurieden und Oberdischingen	Teilweise mangelhafter Fahrbahnbelag	Erneuerung des Fahrbahnbelags		x			x	
104	K 7360 und K 9916 (Wegerelation Ringingen – Eggingen)	Netzlücke im Verlauf der K 7360 und K 9916, fehlende Ausschilderung	Anlage eines Geh- und Radweges, zudem Prüfung, ob evtl. Feldwege nutzbar für diesen Zweck sind, Verbesserung der Ausschilderung		x		x		
105	Geh- und Radweg zwischen Donaurieden und Bach	Teilweise mangelhafter Fahrbahnbelag	Erneuerung des Fahrbahnbelags		x			x	
106	Donaustraße (K 7375) / Dieselstraße	Keine Verbindung zwischen gemeinsamen Geh- und Radweg sowie Fahrbahn vorhanden	Anlage einer Querungshilfe über die K 7375, Schaffung einer Verbindung vom Geh- und Radweg zur Fahrbahn	x					x
107	Geh- und Radweg in Richtung Großes Wert	Teilweise verminderter Fahrkomfort durch grobkörnigen Belag	Erneuerung des Fahrbahnbelags		x			x	