

STADT EBERSBACH AN DER FILS

Radverkehrskonzept für die Stadt
Ebersbach an der Fils

07. November 2014

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE STADT EBERSBACH

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-20

Fax 0221 / 789 527-99

viakoeln@viakoeln.de

www.viakoeln.de

Bearbeitung:

Frank Reuter

Peter Gwiasda

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung	5
2	Bedeutung des Radverkehrs	7
3	Der Weg zum Radverkehrskonzept	9
4	Maßnahmenprogramm	12
5	Projekte zu Verkehrssicherheit und Kommunikation	15
	5.1 Arbeitsgruppe Radverkehr.....	15
	5.2 Radschulwegpläne	16
	5.3 Schulradler	17
	5.4 Informationen auf der Homepage	18
6	Maßnahmen in der ersten Priorität	20
	6.1 Maßnahme an der Hauptstraße (Karlstraße – Fabrikstraße)	20
	6.2 Maßnahme an der Hauptstraße (Fabrikstraße – K.-Zinser-Straße)	21
	6.3 Maßnahme an der Stuttgarter Straße	22
	6.4 Maßnahme an der Bünzwanger Straße zum Schulzentrum Raichberg.....	23
	6.5 Maßnahme an der Leintelstraße.....	25
	6.6 Maßnahme an der L 1152 zwischen Ebersbach und Weiler	26
	6.7 Maßnahme an der L 1152 bei Roßwälden.....	27
	6.8 Verbindung zwischen Roßwälden und Hochdorf	28
	6.9 Fahrradstraßen in Ebersbach.....	30
	6.10 Roßwälder Straße zwischen Sulpach und Weiler	31
	6.11 Verbindung zwischen Bünzwangen und Albershausen.....	32
7	Maßnahmen in der zweiten Priorität	33
	7.1 Stuttgarter Straße (Filswiesenstraße – Zubringer zur B 10).....	33
	7.2 Stuttgarter Straße (Filswiesenstraße).....	34
	7.3 Stuttgarter Straße (Fischerstraße – Kreisverkehr)	35
	7.4 Maßnahme an der Hauptstraße (Kreisverkehr an der Fabrikstraße).....	36
	7.5 Maßnahme am Knoten Leintelstraße / Martinstraße.....	38
	7.6 Maßnahme an der Strutstraße	39
	7.7 Maßnahme am Max-Eyth-Weg.....	40
	7.8 Maßnahme am Sulpacher Kreisel	41
	7.9 Maßnahme an der Bahnhofsunterführung in Ebersbach	42

7.10	Maßnahme an der L 1152 bei Weiler.....	43
7.11	Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Bünzwangen	44
7.12	Maßnahme an der K 1418 (Bünzwangen)	45
7.13	Beleuchtung an wichtigen Verbindungen für den Radverkehr.....	46
8	Maßnahmen in der dritten Priorität	47
8.1	Maßnahme an der Büchenbronner Straße (bis zur Kirchäckerstraße)	47
8.2	Maßnahme an der Filsbrücke (in Höhe der Uferstraße).....	48
8.3	Optimierung der Fahrradwegweisung in Ebersbach	49
8.4	Maßnahme an der K 1414 zwischen Bünzwangen und Uhingen.....	50
8.5	Maßnahme an der Büchenbronner Straße (K 1413).....	51
8.6	Maßnahme an der Krapfenreuter Straße	52
8.7	Sanierung von Radwegeverbindungen.....	53

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Ebersbach hat in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen für eine attraktivere Kernstadt durchgeführt. Ein wichtiger Ansatz dabei war die Kernstadt zu stärken, damit Ebersbach eine Stadt der kurzen Wege bleibt. Die Voraussetzungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind damit gut.

In den Jahren 2009 bis 2011 wurde das Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen entwickelt. Dieses Konzept hat auch im Stadtgebiet von Ebersbach Handlungsbedarf ausgemacht. Der Maßnahmenplan des Kreises weist für das Stadtgebiet Ebersbach zahlreiche Maßnahmen aus.

Die Stadt Ebersbach möchte nun den Maßnahmenplan des Kreisconzeptes als Grundlage für die Erstellung eines eigenen Radverkehrskonzeptes nutzen. Der Alltagsradverkehr und insbesondere der Schülerradverkehr haben in Ebersbach bereits heute eine sichtbare Relevanz im Straßenverkehr. Mit der Neubeschilderung der Filstal-Radroute im Jahre 2009 hat auch der Freizeitradverkehr deutlich an Bedeutung gewonnen. Um die Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sind Verbesserungen bei der Infrastruktur erforderlich.

Im Radverkehrskonzept des Landkreises wurden für die gemeindeübergreifenden Achsen des Radverkehrs Maßnahmen erarbeitet. Neben diesen Hauptachsen des Radverkehrs mit kreisweiter Bedeutung sind im Radverkehrskonzept der Stadt Ebersbach auch weitere wichtige Radverkehrsverbindungen zu berücksichtigen. Für diese Verbindungen sind weitere Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten. Zusammen mit den Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises bilden die neuen Maßnahmen das infrastrukturelle Grundgerüst für die zukünftige Radverkehrsförderung der Stadt Ebersbach.

Um die Akzeptanz in Politik und Bürgerschaft zu stärken und zu verankern, soll die Aufstellung des Radverkehrskonzeptes in Ebersbach mit möglichst vielen Akteuren erfolgen. Daher wurde eine Arbeitsgruppe Radverkehr gegründet.

Zu den wesentlichen Aufgaben dieser Arbeitsgruppe gehörten:

1. Die Erarbeitung neuer Maßnahmenvorschläge
2. Die Bewertung und Priorsierung aller Maßnahmen

Auf der Basis dieser Arbeitsschritte konnte ein Radverkehrskonzept mit einem konkreten Maßnahmenplan erstellt werden. Dieses dient der Verwaltung als Grundlage für eine schrittweise Realisierung der Maßnahmen für den Radverkehr in den nächsten 5 bis 10 Jahren.

Die Förderung des Radverkehrs besteht aus verschiedenen Bausteinen. Neben dem Ausbau und der Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur wurden Projekte zur Förderung des Radverkehrs aus den Bereichen Verkehrssicherheit und Kommunikation vorgestellt, diskutiert und ausgewählt. Hierbei handelt es sich um nicht investive Maßnahmen, bei denen weniger die Verwaltung gefordert ist, sondern um Projekte bei denen jeder Bürger mitwirken kann.

2 Bedeutung des Radverkehrs

In den letzten Jahren hat der Radverkehr im Alltag und in der Freizeit deutlich an Bedeutung gewonnen. Die Anteile des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen nehmen stetig zu.

Die Förderung des Radverkehrs, u.a. durch die Aufstellung einer Radverkehrskonzeption, kann einen wichtigen Beitrag zur Lösung sehr unterschiedlicher Problemlagen leisten. Dazu gehören:

- **Klimaschutz**, denn wer mit dem Fahrrad fährt, spart CO₂ ein.
- **Stadtverträgliche Mobilität**, denn das Fahrrad braucht nicht viel Platz und passt daher gut in die Innenstädte.
- **Gesundheit und Fitness**, denn wer mit dem Fahrrad im Alltag unterwegs ist, bleibt fit.
- **Steigende Mobilitätskosten**, denn wer viele Wege mit dem Rad macht, senkt die Kosten für die motorisierte Mobilität.

Mit der Aufstellung der Radverkehrskonzeption und der Umsetzung der Maßnahmen kann die Stadt Ebersbach einen wichtigen Beitrag für die Förderung des Radverkehrs leisten.

Die Förderung des Radverkehrs erfolgt zurzeit auf vielen Ebenen:

- 2012 ist der neue Nationale Radverkehrsplan 2020 veröffentlicht worden. Hier wird ein Schwerpunkt in der Förderung des Radverkehrs in Klein- und Mittelstädten gesehen.
- Das Land Baden-Württemberg bekennt sich seit einigen Jahren zur Förderung des Radverkehrs (Fahrradland Baden-Württemberg). Seit 2011 gibt es eine deutliche Steigerung der Förderung von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK) Baden-Württemberg sorgt bereits seit einigen Jahren für einen intensiveren Austausch der Mitgliederkommunen zu Fragen des Radverkehrs. Durch gemeinsame Aktionen im Bereich Verkehrssicherheit und Kommunikation ermöglicht sie Einsparungsmöglichkeiten bei den Mitgliederkommunen.
- Die Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen war ein weiterer Anlass für die Erstellung eines eigenen erweiterten Radverkehrskonzeptes der Stadt Ebersbach.

Die Radverkehrskonzeption steht also nicht allein, sondern ist in ein System der Radverkehrsförderung auf Bundes- Landes- und Land-

kreisebene eingebettet. Zumindest hat dies zur Folge, dass heute zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Radverkehr bestehen, die es zu nutzen gilt!

3 Der Weg zum Radverkehrskonzept

Die Aufstellung des Radverkehrskonzeptes für Ebersbach startete am 05. März 2013 mit einer Auftaktveranstaltung an der Bürger, Vertreter der Verbände, der Politik sowie der Verwaltung teilgenommen haben. Bei dieser Veranstaltung wurden die Arbeitsschritte des Projekts und die Maßnahmen aus dem Kreiskonzept vorgestellt. Die Bereitschaft an der Konzeption mitzuwirken war groß. Viele der Teilnehmer an der Auftaktveranstaltung traten der neu gegründeten Arbeitsgruppe Radverkehr bei.

In zwei Arbeitsgruppentreffen wurden die Maßnahmen aus dem Kreiskonzept diskutiert und bewertet und durch neue Maßnahmen ergänzt. In einem dritten Treffen wurden Projekte der Verkehrssicherheit sowie der Kommunikation definiert.

Die Themen der drei Arbeitsgruppen lauteten:

1. Radverkehrsmaßnahmen in der Kernstadt
2. Radverkehrsmaßnahmen in den Stadtteilen
3. Projekte zu Service, Kommunikation und Verkehrssicherheit

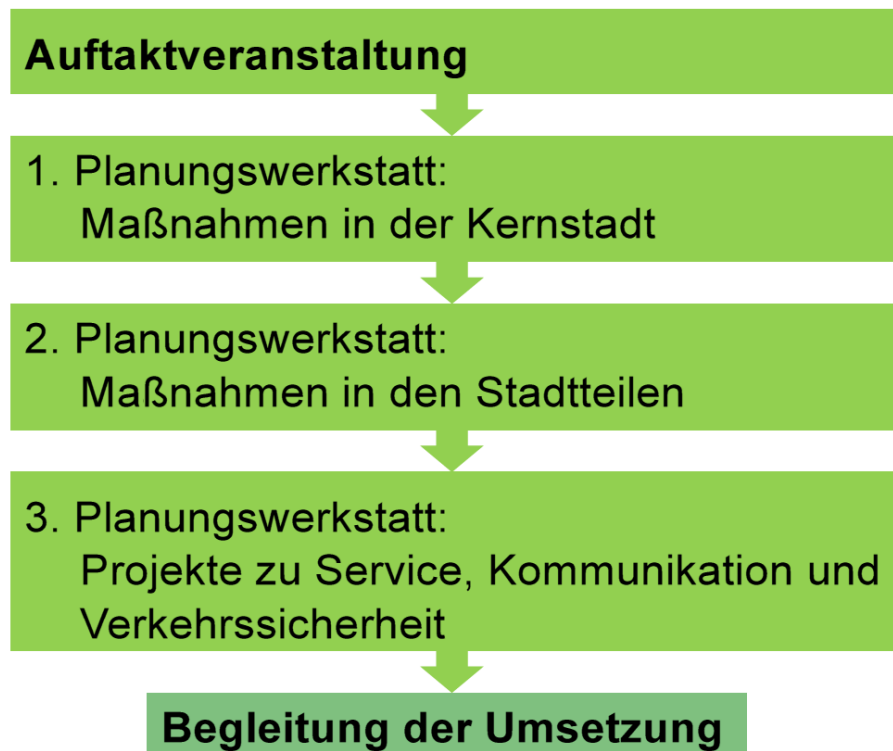


Bild 1: Schema zum Ablauf der Entwicklung des Radverkehrskonzepts

In jeder Arbeitsgruppe waren 15 bis 20 Akteure aus Verwaltung, Polizei, Verbänden und der interessierten Bürgerschaft vertreten.

In den Arbeitsgruppentreffen für die Kernstadt und für die Stadtteile wurden konkrete Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur diskutiert und auf einer Arbeitskarte eingetragen.



Bild 2: Arbeitskarte „Radverkehr in der Kernstadt“

Die im Radverkehrskonzept des Landkreises enthaltenen Maßnahmen wurden um weitere Maßnahmen auf weiteren Radverkehrsverbindungen ergänzt.

In der Arbeitsgruppe „Strategie und Konzeption“ wurden Projekte auf den Weg gebracht, die sich mit den Themen Kommunikation und Verkehrssicherheit befassen.

Im Ausschuss Technik und Umwelt wurden die Ergebnisse aus den 3 Arbeitsgruppentreffen am 17. September 2013 vorgestellt. Das Planungsbüro VIA hat die Ergebnisse dokumentiert und ein Handlungsprogramm zusammengestellt. Dieses soll als Grundlage für die weitere Radverkehrsförderung in Ebersbach gelten.

Die Arbeitsgruppe Radverkehr soll ihre Arbeit nach der moderierten Startphase fortsetzen und die Umsetzung des Maßnahmenplans begleiten.



Bild 3: In der zweiten und dritten Arbeitsgruppe wurde konkret am Plan gearbeitet

Für die Begleitung der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen sowie für die Betreuung der Projekte sieht die Arbeitsgruppe Radverkehr die Notwendigkeit, zusätzliche personelle Kapazitäten in der Verwaltung bereitzustellen.

4 Maßnahmenprogramm

Sowohl die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises, als auch die in den ersten beiden Arbeitsgruppen erarbeiteten neuen Maßnahmenvorschläge wurden in einem Maßnahmenprogramm zusammengefasst.

Das Maßnahmenprogramm enthält insgesamt 31 Einzelmaßnahmen. Hiervon waren 22 bereits im Radverkehrskonzept des Landkreises enthalten. In den Arbeitstreffen der Arbeitsgruppe Radverkehr wurden 9 weitere Einzelmaßnahmen ergänzt. Die insgesamt 31 Maßnahmen verteilen sich wie folgt auf das Stadtgebiet:

- 17 Maßnahmen in der Kernstadt
- 14 Maßnahmen in den Stadtteilen

Alle Maßnahmen wurden von der Arbeitsgruppe Radverkehr in drei Dringlichkeitsstufen priorisiert. Auf der Basis dieser Priorisierung soll die Verwaltung die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vornehmen.

Die 31 Einzelmaßnahmen verteilen sich wie folgt auf die 3 Dringlichkeitsstufen:

Priorität 1: 11 Maßnahmen (5 x Kernstadt und 6 x Stadtteile)

Priorität 2: 13 Maßnahmen (9 x Kernstadt und 4 x Stadtteile)

Priorität 3: 7 Maßnahmen (3 x Kernstadt und 4 x Stadtteile)

Die Reihenfolge innerhalb einer Prioritätsstufe zeigt keine Dringlichkeit an. Die Verwaltung soll zunächst die Maßnahmen mit der ersten Priorität umsetzen. Über die Reihenfolge der Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Prioritätsstufen entscheidet die Verwaltung. Der Zeitpunkt für die Realisierung der Maßnahmen steht oft in einem Zusammenhang mit größeren Bauvorhaben oder mit der finanziellen Förderung durch Land, Kreis oder dem Verband Region Stuttgart für einzelne Maßnahmen. Es kann aus diesen Gründen auch möglich sein, dass einzelne Maßnahmen aus den Prioritätsstufen 2 oder 3 vorgezogen werden.

In diesem Jahr konnten bereits einige Maßnahmen realisiert werden.

Von besonderer Bedeutung für den Alltagsradverkehr ist die Achse Stuttgarter Straße – Hauptstraße. Die Filstalachse ist auch eine Hauptachse im RadNETZ Baden-Württemberg. In diesem Landesnetz sollen die Hauptachsen des Radverkehrs ausgebaut und beschildert werden.

Daher ist besonders erfreulich, dass an der Hauptstraße in Ebersbach bereits zwei Maßnahmen realisiert werden konnten.



Bild 4: Neue Schutzstreifen in der Hauptstraße (Maßnahme 7.1)



Bild 5: Verbreiterung eines Gehweges an der Hauptstraße zu einem Rad-/Gehweg (Maßnahme 7.2)

Auch bei den Maßnahmen in den Stadtteilen konnten bereits zwei Maßnahmen umgesetzt werden.



Bild 6: Verbreiterung und Sanierung des Rad- / Gehweges an der L 1152 zwischen Ebersbach und Weiler (Maßnahme 7.6)



Bild 7: Sanierung des Wirtschaftsweges zwischen Roßwälden und Hochdorf (Maßnahme 7.8)

5 Projekte zu Verkehrssicherheit und Kommunikation

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind konkrete Projekte zur Verkehrssicherheit und Kommunikation wichtig, um den Radverkehr zu fördern.

Bei dem Arbeitstreffen „Projekte zu Service, Kommunikation und Verkehrssicherheit“ wurden von den Teilnehmern folgende Projekte auf den Weg gebracht:

- Weiterführung der Arbeitsgruppe Radverkehr
- Aufstellung von Radschulwegplänen gemeinsam mit den Schulen
- Radbus, d.h. Schüler werden auf ihrem Radweg zur Schule begleitet
- Bürger über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs informieren (Homepage der Stadt, der Schulen und des ADFC)

5.1 Arbeitsgruppe Radverkehr

Das Radverkehrskonzept ist eine gute Basis für die Förderung des Radverkehrs in Ebersbach. Einen wesentlichen Beitrag zur Erstellung des Konzeptes hat die Arbeitsgruppe Radverkehr geleistet. Daher sollen auch zukünftig das Engagement und die Kenntnisse der Teilnehmer genutzt werden, um die Radverkehrsförderung erfolgreich fortzusetzen.

Die Arbeitsgruppe Radverkehr soll sich zukünftig mindestens jährlich treffen.

Bei den Treffen der Arbeitsgruppe soll:

- die Stadtverwaltung von aktuellen Entwicklungen in der Radverkehrsplanung berichten und
- gemeinsam mit den Bürgern Aktionen und Projekte vorbereiten und begleiten

5.2 Radschulwegpläne

In einem Pilotprojekt der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) zur Erarbeitung von Radschulwegeplänen wurden u.a. auch an Schulen in der Stadt Göppingen Schüler zu ihren Radschulwegen befragt. Hierbei wurden auch die Radschulwege von den Schülern digital erfasst und ausgewertet. Bei dem Arbeitstreffen „Projekte zu Service, Kommunikation und Verkehrssicherheit“ berichtete der Projektleiter der Stadt Göppingen über Projektinhalte und Ergebnisse.

Die Arbeitsgruppe Radverkehr sieht auch für Ebersbach die Notwendigkeit, die Radschulwege zu optimieren. Das Wissen der Schüler über ihre Wege und zu Mängeln im Radnetz sollte unbedingt genutzt werden.

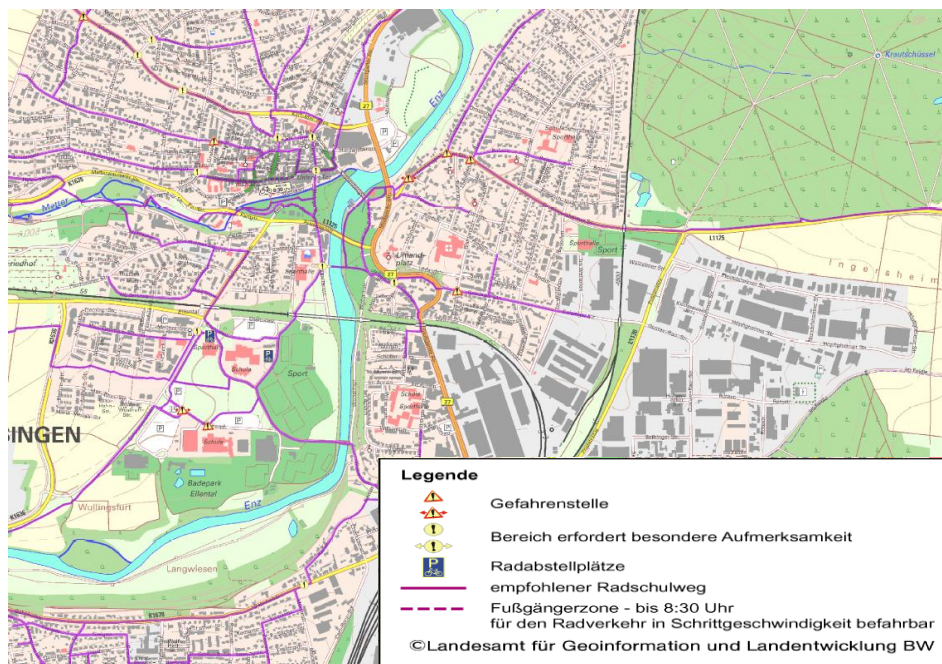


Bild 8: Radschulwegeplan einer Schule in Bietigheim-Bissingen

Die Arbeitsgruppe Radverkehr schlägt folgendes Vorgehen vor:

- Aus den Ergebnissen der ersten beiden Arbeitsgruppentreffen wird ein vorläufiger Radschulwegeplan erstellt.
- In einer Schule sollen ein bis zwei Klassen ausgewählt werden, die zu ihren Radschulwegen befragt werden.
- Die Verwaltung spricht die Schulen an und erstellt mit den Schülern einer Klasse einen Fragebogen.

5.3 Schulradler

Ein weiteres Projekt, das hilft, die Sicherheit auf den Radschulwegen zu verbessern, ist die Aktion „Schulradler“. Die Aktion funktioniert nach dem Prinzip des „Walking Bus“, wo Schüler in der Gruppe unter der Aufsicht Erwachsener unterwegs sind. Beim Schulradler konzentriert sich die Aktion auf die Schulanfänger in der fünften Klasse. Diese werden in den ersten Wochen von einem „Scout“ begleitet, der ihnen den besten Weg zeigt und auf mögliche Gefahren im Wegeverlauf hinweist. Die Organisation der Scouts und deren Schulung erfordert am meisten Aufwand.

Der „Schulradler“ ergänzt sich sehr gut zu dem Projekt „Radschulwegepläne“.



Mit dem Rad zur Schule: Die Heinrich-Schickhardt-Schule Bad Boll bietet Anreize mit dem „Radbus“.

Foto: Inge Czermel

Bild 9: Foto aus der NWZ vom 15.06.13

5.4 Informationen auf der Homepage

Die Aktivitäten der Stadt Ebersbach zur Förderung des Radverkehrs sollen besser kommuniziert werden. Hier bieten sich die Internetauftritte der Stadt sowie der Schulen und des Kreisverbandes des ADFC an.

Darüber hinaus sollte nach Meinung der Arbeitsgruppe Radverkehr ein Mitarbeiter der Verwaltung die Pressearbeit übernehmen. Berichtet werden sollte über die Projekte und natürlich über die Umsetzung der Maßnahmen (Schutzstreifen, Fahrradstraßen, etc.).

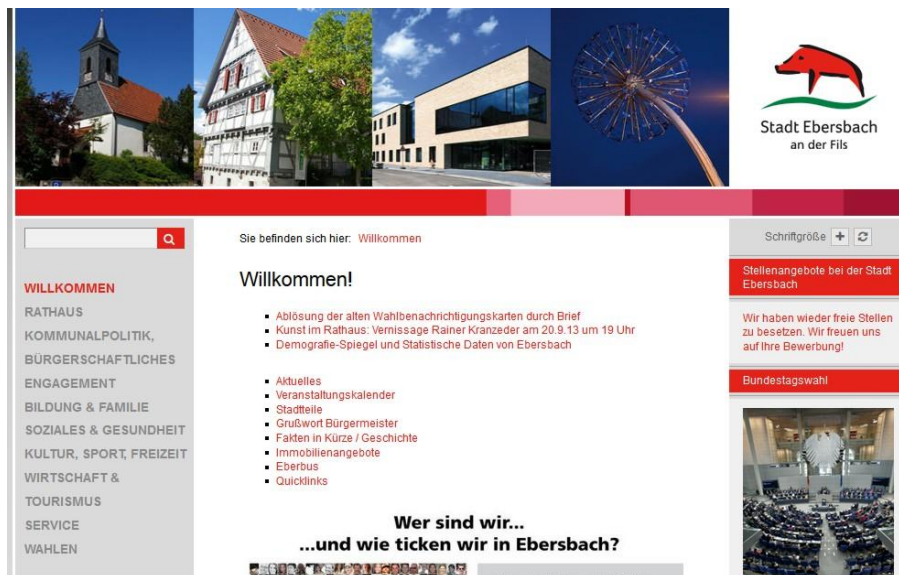


Bild 10: Interauftritt der Stadt Ebersbach

II. Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Ebersbach enthält insgesamt 31 Einzelmaßnahmen. Hiervon waren 22 bereits im Radverkehrskonzept des Landkreises enthalten. Die Arbeitsgruppe Radverkehr hat bei den Treffen im letzten Jahr 9 weitere Einzelmaßnahmen gefordert. Von den insgesamt 31 Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sollen 17 in der Kernstadt und 14 in den Stadtteilen realisiert werden. Alle Maßnahmen wurden von der Arbeitsgruppe Radverkehr in drei Dringlichkeitsstufen priorisiert. Auf der Basis dieser Priorisierung soll die Verwaltung die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes vornehmen.

Die 31 Einzelmaßnahmen verteilen sich wie folgt auf die 3 Dringlichkeitsstufen:

Priorität 1: 11 Maßnahmen (5 x Kernstadt und 6 x Stadtteile)

Priorität 2: 13 Maßnahmen (9 x Kernstadt und 4 x Stadtteile)

Priorität 3: 7 Maßnahmen (3 x Kernstadt und 4 x Stadtteile)

Nachfolgend werden alle Maßnahmen der 3 Prioritätsstufen vorgestellt. Die Reihenfolge innerhalb einer Prioritätsstufe zeigt keine Dringlichkeit an. Die Verwaltung soll zunächst die Maßnahmen mit der ersten Priorität umsetzen. Über die Reihenfolge der Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Prioritätsstufen entscheidet die Verwaltung. Der Zeitpunkt für die Realisierung der Maßnahmen steht oft in einem Zusammenhang mit größeren Bauvorhaben oder mit der finanziellen Förderung durch Land, Kreis oder dem Verband Region Stuttgart für einzelne Maßnahmen. Es kann aus diesen Gründen auch möglich sein, dass einzelne Maßnahmen aus den Prioritätsstufen 2 oder 3 vorgezogen werden.

6 Maßnahmen in der ersten Priorität

6.1 Maßnahme an der Hauptstraße (Karlstraße – Fabrikstraße)

Beidseitiger Schutzstreifen an der Hauptstraße zwischen Karlstraße und Fabrikstraße

Situation heute:

Rad-/ Gehweg auf der Nordseite der Hauptstraße mit einer Breite von 2 – 2,40 m.

Rad-/ Gehweg auf der Südseite erst ab der Eberhardstraße mit einer Breite von 1,80 – 2 m.

An der Hauptstraße zahlreiche Ein- und Ausfahrten.

Maßnahme:

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf einem beidseitigen Schutzstreifen.



Abbildung 6.1: Situation an der Hauptstraße 2013

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

Markierung des Schutzstreifens ca. 5.000 € sowie weitere Kosten für die Neuorganisation des Parkraums an zwei kurzen Abschnitten.

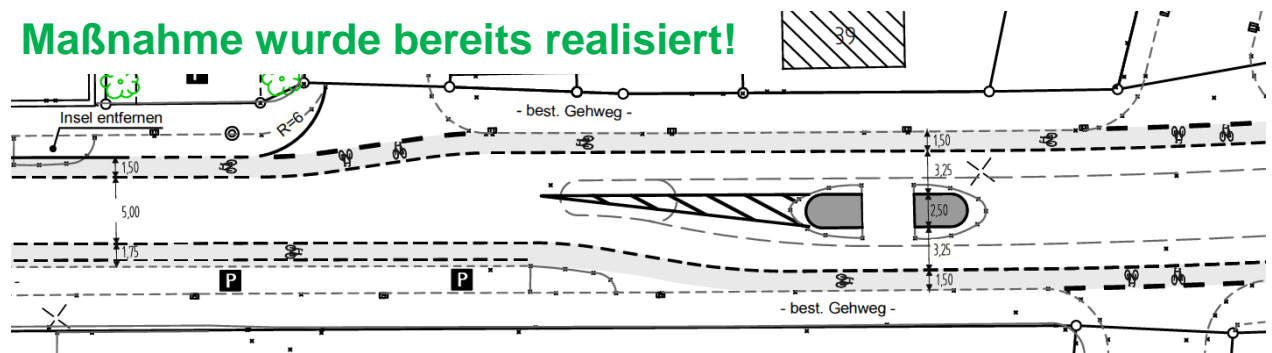


Abbildung 6.2: Zukünftig beidseitiger Schutzstreifen

6.2 Maßnahme an der Hauptstraße (Fabrikstraße – K.-Zinser-Straße)

Ausbau des Gehwegs auf der Nordseite der Hauptstraße zwischen Fabrikstraße und Karl-Zinser-Straße zu Rad- / Gehweg

Situation heute:

Der Radverkehr in Richtung Ebersbach-Mitte kann zurzeit entweder auf dem für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Gehweg (Südseite) oder auf der Fahrbahn fahren.

Maßnahme:

Ausbau des Gehwegs auf der Nordseite zu einem Rad- / Gehweg für den Radverkehr in Richtung Mitte. Auf dem Rad- / Gehweg auf der Südseite wird der Radverkehr in Richtung UHINGEN geführt.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 40.000 €



Abbildung 6.3: Gehweg auf der Nordseite



Abbildung 6.4: Gehweg auf der Südseite

6.3 Maßnahme an der Stuttgarter Straße

Beidseitiger Schutzstreifen an der Stuttgarter Straße zwischen Filswiesenstraße und Fischerstraße

Situation heute:

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt zwischen 10 und 10,50 m. Zurzeit wird auf beiden Seiten geparkt. Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme:

Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (Länge ca. 600 m). Hierfür muss das Parken auf diesem Abschnitt der Stuttgarter Straße auf einer Seite organisiert werden. Der Schutzstreifen kann dann auf beiden Seiten mit dem Regelmaß von 1,50 m markiert werden.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

Markierung des Schutzstreifens ca. 12.000 € sowie weitere Kosten für die Neuorganisation des Parkraums.



Abbildung 6.5:
Stuttgarter Straße

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Schutzstreifen

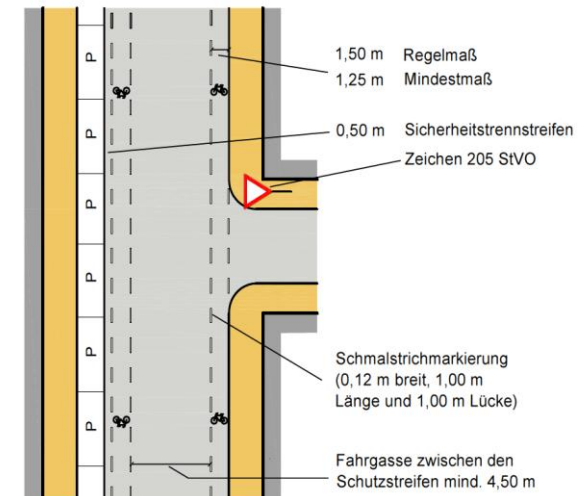


Abbildung 6.6:
Musterlösung für einen
beidseitigen Schutzstreifen

6.4 Maßnahme an der Bünzwanger Straße zum Schulzentrum Raichberg

Schutzstreifen bergauf an der Bünzwanger Straße bis zum Schulzentrum Raichberg

Situation heute:

Der Fahrbahnquerschnitt beträgt nur 7 m.

Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

In Richtung Schulzentrum steigt die Bünzwanger Straße deutlich an.

Maßnahme:

Markierung eines Schutzstreifens bergauf (auf der Westseite, Länge ca. 400 m), um den langsam fahrenden Radverkehr zu sichern. Dieser Schutzstreifen wird mit dem Regellaß von 1,50 m markiert.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

Markierung des Schutzstreifens bergauf ca. 5.000 €



Abbildung 6.7: Bünzwanger Straße



Abbildung 6.8:
Beispiel eines einseitigen Schutz-
streifens bergauf aus Uhingen

Maßnahme an der Bünzwanger Straße zum Schulzentrum Raichberg Querungshilfe mit Fahrbahnteiler beim Wechsel der Führungsform.

Situation heute:

Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Von der Kernstadt aus wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg geführt. Dieser endet an der Bünzwanger Straße.

Maßnahme:

Die Querung auf den auf der anderen Seite liegenden neuen Schutzstreifen wird durch eine Querungshilfe gesichert.



Abbildung 6.9: Bünzwanger Straße

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 15.000 €

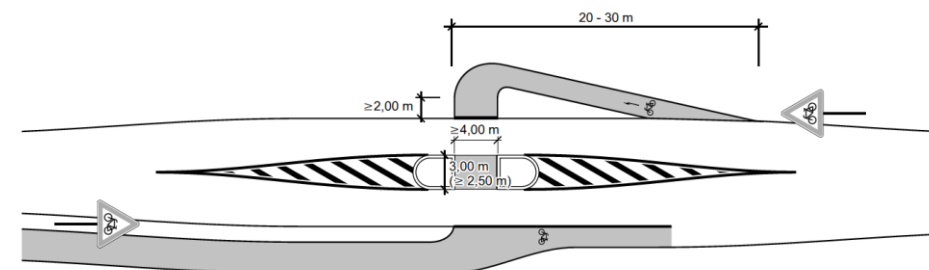


Abbildung 6.10: Beispiel für eine Überquerungshilfe mit Mittelinsel beim Wechsel der Führungsform aus der ERA (Bild 79, S. 73)

6.5 Maßnahme an der Leintelstraße

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und evtl. Tempo 30 auf der Leintelstraße

Situation heute:

Die Leintelstraße ist von großer Bedeutung für den Schülerradverkehr (Grund- und Werkrealschule in der Zeppelinstraße) sowie für den Freizeitradverkehr (Filstalradroute). Zwischen der Krapfenreuter Straße und der Herz Jesu Kirche gilt bereits Tempo 30.

Maßnahme:

Für die gesamte Leintelstraße werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung empfohlen. Aufpflasterungen sollen den motorisierten Verkehr abbremsen und die Aufmerksamkeit erhöhen. Sie sind nur soweit erhöht, so dass gleichzeitig eine gute Überfahrbarkeit gewährleistet wird. Aufpflasterungen sind an fünf Knoten der Leintelstraße vorgesehen: Bachgässle, Hardtstraße, Jahnstraße, Richthofenstraße und in Höhe der Bahnunterführung. Sowie an zwei weiteren Punkten: zwischen Krapfenreuter Straße und Hardtstraße und zwischen Jahnstraße und Richthofenstraße

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 7.500 € für die Aufpflasterung je Knoten

Abbildung 6.11:
Leintelstraße



Abbildung 6.12: Aufpflasterung
eines Knotens im Schulquartier
in Friedrichshafen



6.6 Maßnahme an der L 1152 zwischen Ebersbach und Weiler

Oberflächensanierung der Nebenanlagen

Situation heute:

Die Nebenanlagen an der L 1152 zwischen Ebersbach und Weiler haben zahlreiche Schäden in der asphaltierten Oberfläche.

Maßnahme:

Eine Oberflächensanierung der Nebenanlagen ist kurzfristig erforderlich.

Als langfristige Maßnahme könnte nach Abschluss eines bundesweiten Modellversuchs zur Anlage von Schutzstreifen an Außerortsstraßen ein Schutzstreifen für den bergab fahrenden Radverkehr markiert werden. Zusammen mit der Markierung des Schutzstreifens ist der Bau einer Querungshilfe erforderlich, um die Querung der Landesstraße für den Radverkehr in Richtung Ebersbach zu sichern.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 20.000 € für den problematischsten Abschnitt (ca. 200 m)



Abbildung 6.13: Aktuelle Situation an der L 1152



Abbildung 6.14: Aktuelle Situation an der L 1152

6.7 Maßnahme an der L 1152 bei Roßwälden

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der L 1152 bei Roßwälden

Situation heute:

Zurzeit wird der Radverkehr sehr umwegig durch die Ortslage von Roßwälden geführt.

Maßnahme:

Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (Länge ca. 1.300 m).

Für den nördlichen Abschnitt (ab der Steinbisstraße) ist der Bau des Rad- / Gehwegs mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich. Hier können vorhandene Wege ausgebaut werden.

Schwieriger ist der Bau südlich der Steinbeisstraße. Hier ist eine Konkretisierung der Planung erforderlich.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

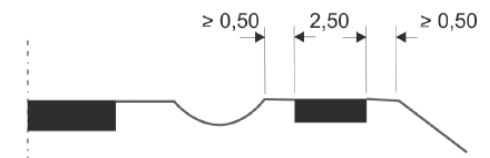
Kosten / Aufwand:

ca. 325.000 €



Abbildung 6.15:
L 1152 bei Roßwälden

a) außerhalb des Entwässerungsbereiches



b) mit Trennstreifen

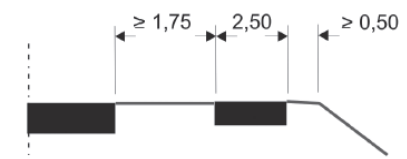


Abbildung 6.16: Vorgaben für
Außerorts-Radwege aus der
ERA (Bild 71, S. 68)

Bild 71: Lage und Maße fahrbahnbegleitender Radwege

6.8 Verbindung zwischen Roßwälden und Hochdorf

Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke

Situation heute:

Die Verbindung zwischen Roßwälden und Hochdorf (Kreis Esslingen) wird zurzeit über einen Wirtschaftsweg geführt. Dieser weist auf einer Länge von 950 m leichte bis mittlere Schäden in der wassergebundenen Fahrbahndecke auf. Eine direktere Verbindung könnte mit einem Radweg an der Kreisstraße geschaffen werden (vgl. Beschreibung der Maßnahme auf der folgenden Seite).

Maßnahme:

Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke.
(400 m in Roßwälden und 550 m in Hochdorf)

Akteure:

Stadtverwaltung, Nachbargemeinde Hochdorf

Kosten / Aufwand:

Abschnitt im Landkreis Göppingen: ca. 18.000,00 €

Abschnitt im Landkreis Esslingen: ca. 25.000,00 €

Abbildung 6.17: Aktuelle Situation am Wirtschaftsweg zwischen Roßwälden und Hochdorf



Abbildung 6.18: Aktuelle Situation am Wirtschaftsweg zwischen Roßwälden und Hochdorf



Verbindung zwischen Roßwälden und Hochdorf

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1422 zwischen Roßwälden und Hochdorf

Situation heute:

Die Führung des Alltagsradverkehrs über den Wirtschaftsweg ist umwegig. An der K 1422 gibt es keine Radverkehrsanlagen. Trotz der teilweise sehr hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs nutzen einige Radfahrer bereits diese Strecke.

Maßnahme:

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1422.
(Neubau auf einer Länge von insgesamt 1.100 m,
davon 800 m im Landkreis Esslingen)

Ab Roßwälden wird der Radverkehr zunächst über den Gairenweg geführt. Die letzten 200 m bis zur K 1422 müssen neu asphaltiert werden.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Nachbargemeinde Hochdorf, Straßenverkehrsbehörden der Kreise Göppingen und Esslingen

Kosten / Aufwand:

Abschnitt im Landkreis Göppingen (500 m): ca. 125.000,00 €

Abschnitt im Landkreis Esslingen (800 m): ca. 200.000,00 €

Abbildung 6.19:
K 1422 zwischen
Roßwälden und
Hochdorf



Abbildung 6.20: K 1422
zwischen Roßwälden
und Hochdorf



6.9 Fahrradstraßen in Ebersbach

Einrichtung von 3 Fahrradstraßen (Haldenbergstraße, Martinstraße und ein Abschnitt der Strutstraße)

Situation heute:

Die Haldenbergstraße ist für den Radverkehr zum Schulzentrum eine wichtige Verbindung. Die Straße ist als Anliegerstraße eingerichtet. Sie wird aber oft auch von anderen Kfz-Fahrern genutzt.

Maßnahme:

Zur Sicherung des Schülerradverkehrs wird die Haldenbergstraße als Fahrradstraße eingerichtet. Die Anlieger können die Straße weiter nutzen.

Darüber hinaus sollen zwei weitere Straßen als Fahrradstraßen gekennzeichnet werden. Es handelt sich um die Martinstraße sowie die Strutstraße (ab Gewerbegebiet).

Über beide Straßen wird die Filstal-Radroute geführt.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises,

Kosten / Aufwand:

ca. 2.000 € für die Einrichtung einer Fahrradstraße
(Beschilderung und Fahrradpiktogramme)



Abbildung 6.21:
Schülerradverkehr
auf der
Haldenbergstraße



Abbildung 6.22:
Die Haldenbergstraße
dient Kfz-Fahrern
als Abkürzung.

6.10 Roßwälder Straße zwischen Sulpach und Weiler

Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung

Situation heute:

Die Roßwälder Straße zwischen Sulpach und Weiler wird u.a. vom Schülerradverkehr aus Weiler und Roßwälden genutzt. Für den Abschnitt der Roßwälder Straße außerhalb der Ortschaft gilt eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Zu Konflikten zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr kommt es an dem Abzweig zur Radfahrer- und Fußgängerbrücke.

Maßnahme:

Aufpflasterung des Knotens am Abzweig zur Radfahrer- und Fußgängerbrücke. Aufpflasterungen sollen den motorisierten Verkehr abbremsen und die Aufmerksamkeit erhöhen. Sie sind nur soweit erhöht, so dass gleichzeitig eine gute Überfahrbarkeit gewährleistet wird.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 7.500 € für die Aufpflasterung des Knotens



Abbildung 6.23: Roßwälder Straße zwischen Sulpach und Weiler



Abbildung 6.24: Aufpflasterung eines Knotens im Schulquartier in Friedrichshafen

6.11 Verbindung zwischen Bünzwangen und Albershausen

Querungshilfe in der Ortseinfahrt von Bünzwangen

Situation heute:

Ein gemeinsamer Rad- / Gehweg an der K 1417 zwischen Bünzwangen und Albershausen endet in der Ortseinfahrt von Bünzwangen. Der Radverkehr in die Ortsmitte von Bünzwangen muss ungesichert die Kreisstraße queren.

Maßnahme:

Bau einer Querungshilfe, um die Querung der Kreisstraße für den Radverkehr in Richtung Bünzwangen-Ortsmitte zu sichern.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 15.000 €



Abbildung 6.25:
Radwegende an der
K 1417 in der Ortseinfahrt
Bünzwangen.



Abbildung 6.26:
Querungshilfe in der
Ortseinfahrt von Fried-
richshafen-Kluffern

7 Maßnahmen in der zweiten Priorität

7.1 Stuttgarter Straße (Filswiesenstraße – Zubringer zur B 10)

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der Stuttgarter Straße

Situation heute:

Zurzeit wird der Radverkehr über eine Nebenstraße der Stuttgarter Straße geführt. Der Straßenbelag hat zahlreiche Schäden und muss erneuert werden.

Maßnahme:

Die Anliegerstraße, die parallel zur Stuttgarter Straße verläuft, soll zurück gebaut werden. Stattdessen ist auf dem gesamten Abschnitt ein 3 m breiter Radweg geplant (Länge ca. 400 m). Die Anlieger erreichen ihre Grundstücke über Zufahrten, die über den neuen Radweg führen. Optimale Sichtbeziehungen müssen gewährleistet werden.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 100.000 €



Abbildung 7.1:
Nebenstraße der
Stuttgarter Straße

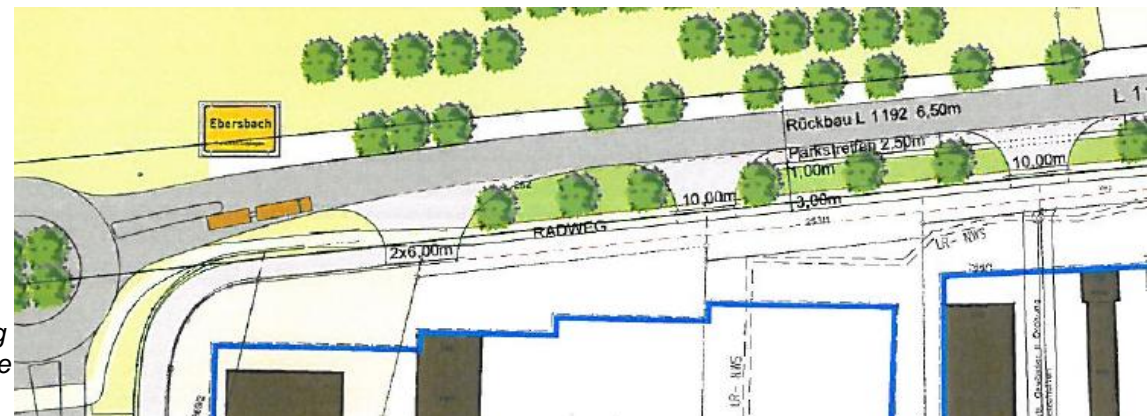


Abbildung 7.2: Planung
eines Radwegs anstelle
der Nebenstraße

7.2 Stuttgarter Straße (Filswiesenstraße)

Geteilte Querungshilfe auf der Stuttgarter Straße

Situation heute:

Zurzeit wird der Radverkehr über eine Nebenstraße der Stuttgarter Straße geführt. Mit dem Bau des gemeinsamen Rad-/ Gehwegs (vgl. Maßnahme 7.1) muss auch eine sichere Überleitung zwischen der neuen Radverkehrsanlage und der Stuttgarter Straße hergestellt werden.

Maßnahme:

Bau einer geteilten Querungshilfe, um für den Radverkehr eine sichere Überleitung zum neuen Rad- /Gehweg und zur Filswiesenstraße zu schaffen.

Abbildung 7.3:
Stuttgarter Straße /
Filswiesenstraße



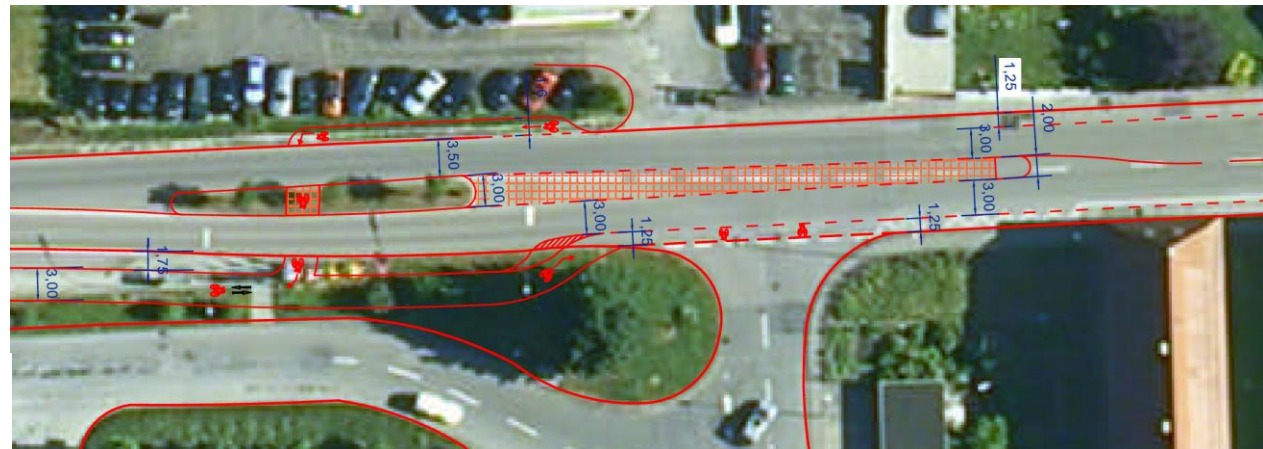
Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei,
Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regie-
rungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit
Dienstszitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 10.000 €

Abbildung 7.4: Vorentwurf
Auflösung des Radweges
an der Stuttgarter Straße



7.3 Stuttgarter Straße (Fischerstraße – Kreisverkehr)

Tempo-30 zwischen Fischerstraße und Kreisverkehr

Situation heute:

Dre Abschnitt der Stuttgarter Straße zwischen Fischerstraße und Kreisverkehr wurde kürzlich neu gestaltet. Mit breiteren Gehwegen wurde die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Fahrbahnbreite wurde entsprechend reduziert.

Maßnahme:

Zur Sicherung des Radverkehrs und querender Fußgänger sollte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Diese Geschwindigkeit entspricht auch neuen Gestaltung dieses Abschnitts der Stuttgarter Straße. Diese Maßnahme sollte auch für den ebenfalls vor einigen Jahren in ähnlicher Weise umgestalteten Abschnitt der Hauptstraße zwischen Kreisverkehr und Karlstraße gelten.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei,
Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 € (Kosten für Beschilderung)



Abbildung 7.5: Stuttgarter Straße

7.4 Maßnahme an der Hauptstraße (Kreisverkehr an der Fabrikstraße)

Führung von der Fahrbahn auf den Rad-/ Gehweg bzw. vom Rad-/ Gehweg auf die Fahrbahn

Situation heute:

Der Radverkehr zwischen Ebersbach-Mitte und dem Kreisverkehr an der Fabrikstraße wird auf neu eingerichteten Schutzstreifen geführt (vgl. Maßnahme 6.1). Auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der K.-Zinser-Straße erfolgt eine Führung des Radverkehrs auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen (in Richtung UHINGEN ist dieser bereits vorhanden, in Richtung EBERSBACH-MITTE wird dies mit der Realisierung der Maßnahme 6.2 möglich sein).

Maßnahme:

Baulich und markierungs-technisch angelegte Führung des Radverkehrs nach dem Kreisverkehr wieder auf den Rad-/ Gehweg (Radverkehr in Richtung UHINGEN) sowie vor dem Kreisverkehr vom neuen Rad- / Gehweg (vgl. Maßnahme 6.2). auf die Fahrbahn.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 3.000 €



Abbildung 7.6:
Kreisverkehr Hauptstraße
/ Fabrikstraße

Musterlösung
Radverkehrsführung an Knotenpunkten
Kreisverkehr
Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

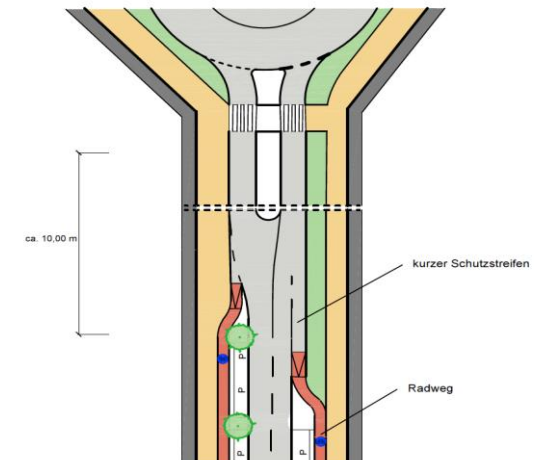


Abbildung 7.7: Musterlösung für die Führung des Radverkehrs an einem Kreisverkehr

Maßnahme an der Hauptstraße (Kreisverkehr an der Fabrikstraße)

Zufahrt zum Kreisverkehr für den Radverkehr aus Richtung Unterführung Leintelstraße

Situation heute:

Der Radverkehr zwischen dem Kreisverkehr (Hauptstraße / Fabrikstraße) und der Leintelstraße nutzt einen gemeinsamen Rad- / Gehweg, der durch eine Bahnunterführung verläuft.

Eine direkte Führung auf die Kreisfahrbahn ist nicht vorhanden.

Maßnahme:

Einrichtung einer eigenen Radwegzufahrt, zur Führung des Radverkehrs zwischen dem gemeinsamen Rad- / Gehweg und der Kreisfahrbahn.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises, Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

Kosten / Aufwand:

ca. 3.000 €

Abbildung 7.8: Kreisverkehr Hauptstraße / Fabrikstraße



Abbildung 7.9: Radwegzufahrt an einem Kreisverkehr in Eislingen



7.5 Maßnahme am Knoten Leintelstraße / Martinstraße

Überfahrbare Abbiegehilfe

Situation heute:

Der Radverkehr aus Ebersbach-Mitte erreicht die Filstal-Radrouten über den Knoten Leintelstraße / Martinstraße.

Maßnahme:

Im Radverkehrskonzept des Landkreises ist eine überfahrbare Abbiegehilfe zur Sicherung des Radverkehrs aus Ebersbach-Mitte in Richtung Plochingen vorgeschlagen worden. Für diese Maßnahme ist noch eine Konkretisierung der Planung notwendig, um die genaue Breite der Abbiegehilfe festlegen zu können.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 15.000 €



Abbildung 7.10:
Knoten Leintelstraße /
Martinstraße

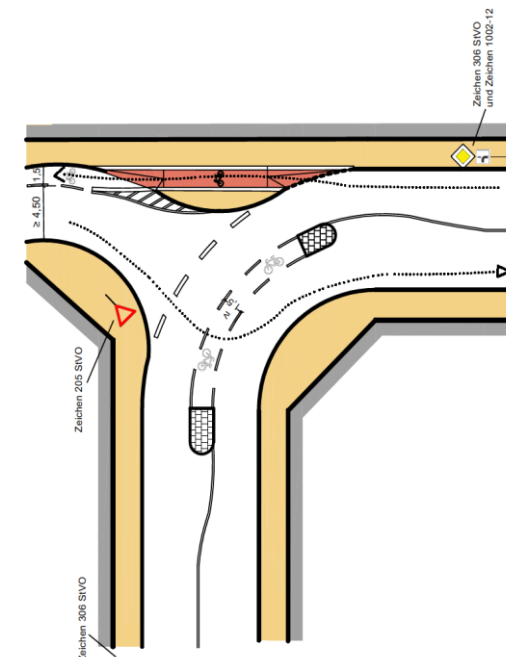


Abbildung 7.11: Musterlösung
für die Sicherung des Radverkehrs
in einem Knoten mit
abknickender Vorfahrt

7.6 Maßnahme an der Strutstraße

Sicherung des Radverkehrs bei der Gleisquerung

Situation heute:

Die Filstal-Radroute Nord wird in Ebersbach nördlich der Bahnlinie geführt. An der Strutstraße besteht nach wie vor das Problem der Gleisquerung.

Maßnahme:

Es ist zu prüfen, ob eine Kunststoffeinlage verwendet und dadurch das problemlose Überfahren der Rillenschienen ermöglicht werden kann.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

Preis muss beim Hersteller angefragt werden.



Abbildung 7.12: Gleisquerung an der Strutstraße

7.7 Maßnahme am Max-Eyth-Weg

Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung

Situation heute:

Aus dem Gewerbegebiet im Bereich der Gottlieb-Haefele-Straße ist es zurzeit nicht möglich über den Max-Eyth-Weg und die Marktstraße nach Ebersbach-Mitte zu fahren.

Der Max-Eyth-Weg ist eine Einbahnstraße in West-Ost-Richtung.

Maßnahme:

Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, um eine Befahrung auch von Ost nach West zu ermöglichen.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 € (Kosten für Beschilderung)



Abbildung 7.13: Luftbild mit Max-Eyth-Weg und Marktstraße

7.8 Maßnahme am Sulpacher Kreisel

Zufahrt für den Radverkehr in den Sulpacher Kreisel

Situation heute:

Der Radverkehr aus Richtung Ebersbach-Mitte wird über einen gemeinsamen Rad- /Gehweg an den Sulpacher Kreisel geführt. Eine direkte Führung auf die Kreisfahrbahn ist nicht vorhanden.

Maßnahme:

Einrichtung einer eigenen Radwegzufahrt, zur Führung des Radverkehrs zwischen dem gemeinsamen Rad- / Gehweg und der Kreisfahrbahn.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 3.000 €



Abbildung 7.14:
Sulpacher Kreisel



Abbildung 7.15:
Radwegzufahrt an einem
Kreisverkehr in Eislingen

7.9 Maßnahme an der Bahnstufunterführung in Ebersbach

Verbesserung der Sichtverhältnisse durch die Montage von Verkehrsspiegeln

Situation heute:

Am Bahnhof wurde die neue Unterführung fertiggestellt, die für den Radverkehr aus Richtung Stadtmitte über eine neue Rampe gut zu erreichen ist. Zurzeit fehlt noch die nördliche Rampe.

Maßnahme:

Mögliche Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern können durch die Montage von Verkehrsspiegeln vermieden werden.

Akteure:

Stadtverwaltung, Deutsche Bahn AG

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 €



Abbildung 7.16:
Neue Unterführung am
Bahnhof Ebersbach

7.10 Maßnahme an der L 1152 bei Weiler

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der L 1152 bei Weiler

Situation heute:

Zurzeit wird der Radverkehr umwegig durch die Ortslage von Weiler geführt.

Maßnahme:

Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (Länge ca. 200 m).

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises,
Regierungspräsidium Stuttgart (Baureferat Süd mit Dienstsitz in Göppingen)

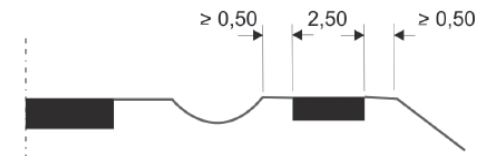
Kosten / Aufwand:

ca. 50.000 €



Abbildung 7.17:
L 1152 bei Weiler

a) außerhalb des Entwässerungsbereiches



b) mit Trennstreifen

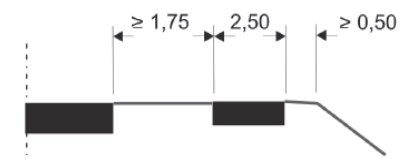


Abbildung 7.18:
Vorgaben für Außerorts-
Radwege aus der ERA
(Bild 71, S. 68)

Bild 71: Lage und Maße fahrbahnbegleitender Radwege

7.11 Maßnahme in der Ortsdurchfahrt Bünzwangen

Alternierender Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt Bünzwangen

Situation heute:

Der Radverkehr in der Ortsdurchfahrt in Bünzwangen wird zurzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Im Kreiskonzept wurde zur Sicherung des Radverkehrs ein alternierender Schutzstreifen vorgeschlagen (Länge ca. 1.300 m).

Maßnahme:

Markierung eines alternierenden Schutzstreifens, d.h. der Schutzstreifen wird nur auf der bergauf führenden Straßenseite markiert, um den langsam fahrenden Radfahrer zu schützen.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

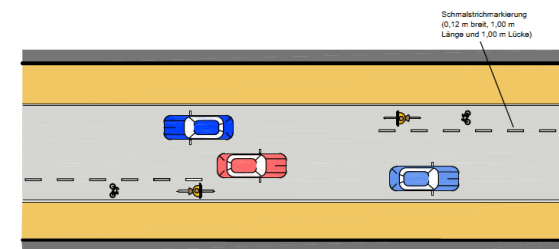
Markierung eines alternierenden Schutzstreifens ca. 16.000 €



Abbildung 7.19:
Ortsdurchfahrt
Bünzwangen

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
alternierender Schutzstreifen



verbleibende Fahrbahn: $\geq 4,50$ m
Schutzstreifen: 1,50 m
Länge der Strecke ohne Schutzstreifen: 22,00 - 25,00 m (bei Tempo 50)
(Länge zwischen 2 alternierenden Schutzstreifen)

Abbildung 7.20:
Musterlösung für einen
alternierenden Schutz-
streifen

7.12 Maßnahme an der K 1418 (Bünzwangen)

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Situation heute:

Der Radverkehr an der K 1418 in Bünzwangen wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird im Kreis-konzept eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h empfohlen.

Maßnahme:

Zur Sicherung des Radverkehrs sollte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden. Außerdem sollte die Fahrbahn entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,50 m). Dies hat den Effekt, dass der motorisierte Verkehr in der Mitte der Fahrbahn fährt und der Radfahrer am Rand der Straße damit sicherer unterwegs ist.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 € (Kosten für Beschilderung) sowie ca. 4.000 € für die Markierung der Seitenstreifen.



Abbildung 7.21: K 1418

7.13 Beleuchtung an wichtigen Verbindungen für den Radverkehr

Optimierung der Führung von wichtigen Verbindungen insbesondere für den Schülerradverkehr

Situation heute:

Die Führung des Radverkehrs z.B. aus den Ortsteilen Roßwälden und Weiler zum Schulzentrum Raichberg führt teilweise über Wirtschaftswege oder über Außerortsstraßen wie die Roßwälder Straße. Diese sind nicht beleuchtet.

Maßnahme:

Bei wichtigen Verbindungen für den Radverkehr – insbesondere Schülerradverkehr – sollte zur Verbesserung der sozialen Sicherheit eine Beleuchtung der Radwegeverbindung eingerichtet werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen von Roßwälden und Weiler zum Schulzentrum Raichberg.

Akteure:

Stadtverwaltung

Kosten / Aufwand:

ca. 7.500 € pro 100 m (alle 30 m ein Lichtmast)



Abbildung 7.22: Roßwälder Straße zwischen Sulpach und Weiler

8 Maßnahmen in der dritten Priorität

8.1 Maßnahme an der Büchenbronner Straße (bis zur Kirchhackerstraße)

Schutzstreifen bergauf an der Büchenbronner Straße

Situation heute:

Der Radverkehr an der Büchenbronner Straße (K 1413) wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Eine Verbesserung der Führung des Radverkehrs ist insbesondere in dem Abschnitt zwischen der Leintelstraße und der Kirchhackerstraße notwendig.

Maßnahme:

Markierung eines Schutzstreifens bergauf (auf der Nordseite, Länge ca. 200 m), um den langsam fahrenden Radverkehr zu sichern. Dieser Schutzstreifen wird mit dem Regemaß von 1,50 m markiert.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 2.500 €



Abbildung 8.1: Luftbild mit der Büchenbronner Straße zwischen Leintel- und Kirchhacker Straße

8.2 Maßnahme an der Filsbrücke (in Höhe der Uferstraße)

Umbau der Treppe zur Filsbrücke

Situation heute:

In Höhe der Uferstraße gibt es eine Brücke über die Fils.
Diese ist für die Radfahrer aufgrund vorhandener Stufen unkomfortabel.

Maßnahme:

Bauliche Anpassung des Übergangs zwischen Brücke und
Rad- / Gehweg an der Fils.

Akteure:

Stadtverwaltung

Kosten / Aufwand:

ca. 3.000 €



Abbildung 8.2: Treppe zur Filsbrücke

8.3 Optimierung der Fahrradwegweisung in Ebersbach

Anbindung der Stadtteile Bünzwangen, Roßwälden, Sulpach und Weiler

Situation heute:

Mit der Ausschilderung der beiden Führungen der Filstal-Radroute Nord und Süd ist Ebersbach in der West-Ost-Richtung gut ausgeschildert. Eine abzweigende Wegweisung der nördlichen Ortsteile Bünchenbronn und Krapfenreut ist im Rahmen dieser Beschilderungsmaßnahme erfolgt.

Maßnahme:

Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr für die Stadtteile Bünzwangen, Roßwälden, Sulpach und Weiler muss noch ergänzt werden. Außerdem wird die Wegweisung in Ebersbach-Mitte im Bereich Fischerstraße an zwei Standorten optimiert.

Akteure:

Stadtverwaltung, Landratsamt

Kosten / Aufwand:

Etwa 12.500 € für Planung, Material und Montage (für ca. 20 km)



Abbildung 8.3: Fahrradwegweiser der Filstal-Radroute

8.4 Maßnahme an der K 1414 zwischen Bünzwangen und Uhingen

Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1414 sowie einer Querungshilfe am Ortseingang

Situation heute:

Der Radverkehr an der K 1414 zwischen Bünzwangen und Uhingen wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme:

Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (Länge ca. 1.700 m) sowie der Bau einer Querungshilfe in der Ortseinfahrt zur sicheren Überleitung des Radverkehrs.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 450.000 €



Abbildung 8.4: K 1414 am östlichen Ortseingang von Bünzwangen

8.5 Maßnahme an der Büchenbronner Straße (K 1413)

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Situation heute:

Der Radverkehr an der K 1413 zwischen Ebersbach und Büchenbronn wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h oder 70 km/h empfohlen.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 € (Kosten für Beschilderung)

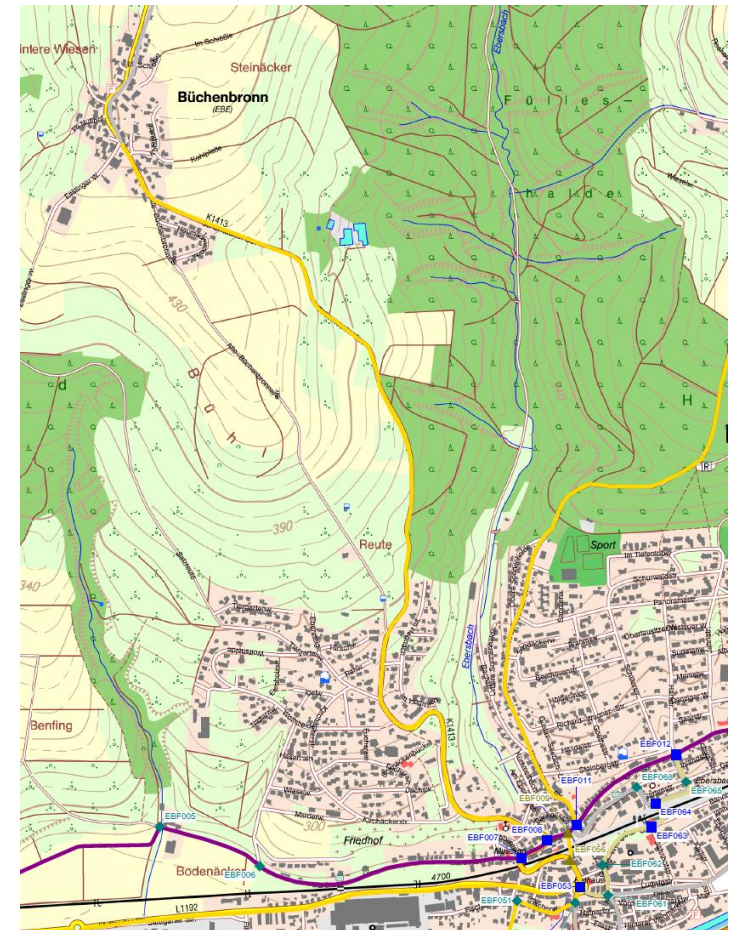


Abbildung 8.5:
K 1413 zwischen Ebersbach und Büchenbronn

8.6 Maßnahme an der Krapfenreuter Straße

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Situation heute:

Der Radverkehr an der Krapfenreuter Straße zwischen Ebersbach und Krapfenreut wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h oder 70 km/h empfohlen.

Akteure:

Stadtverwaltung, Polizei, Straßenverkehrsbehörde des Kreises

Kosten / Aufwand:

ca. 1.000 € (Kosten für Beschilderung)



Abbildung 8.6: Krapfenreuter Straße zwischen Ebersbach und Krapfenreut

8.7 Sanierung von Radwegeverbindungen

Ein Abschnitt der Filstal-Radroute Nord und ein Abschnitt der Filstalradroute Süd

Situation heute:

An zwei wichtigen Radwegeverbindungen in Ebersbach muss die Wegeoberfläche ausgebessert werden: Auf der Filstal-Radroute Nord in Richtung Reichenbach und auf der Filstal-Radroute Süd in Höhe der Kläranlage.

Maßnahme:

Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke für einen Abschnitt der Filstal-Radroute Süd in Höhe der Kläranlage (Länge ca. 400 m).

Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke für einen Abschnitt der Filstal-Radroute Nord in Richtung Reichenbach (Länge ca. 300 m).

Akteure:

Stadtverwaltung

Kosten / Aufwand:

ca. 12.000,00 € (Sanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke für einen Abschnitt der Filstal-Radroute Süd in Höhe der Kläranlage)

ca. 30.000,00 € (Sanierung der asphaltierten Fahrbahndecke für einen Abschnitt der Filstal-Radroute Nord in Richtung Reichenbach)

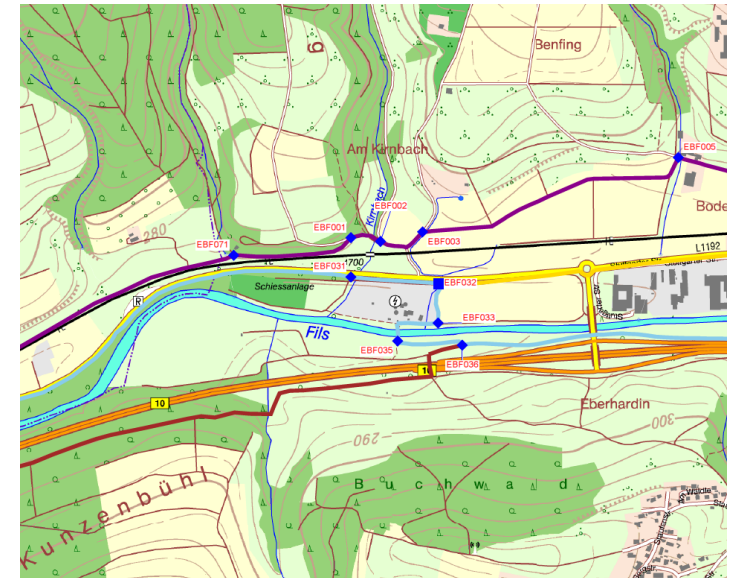


Abbildung 8.7: Verlauf der Filstal-Radrouten Nord und Süd zwischen Ebersbach und Reichenbach