

GROSSE KREISSTADT HERRENBERG

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Kurzfassung

18. März 2019

Stadt Herrenberg

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Kurzfassung

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Impressum

Auftraggeber

Stadt Herrenberg
Marktplatz 1
71083 Herrenberg

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-bernard.com
info@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Ing. Alexander Goth
Lisa-Maria Schor, M. Eng.

Aalen, 18.03.2019

INHALT

1	EINLEITUNG	1
1.1	Aufgabenstellung und Grundlagen	1
1.2	Verkehrliches Leitbild	1
1.3	Bisherige und laufende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	1
2	ENTWICKLUNG EINES RADVERKEHRSNETZES	5
3	ANALYSE	8
3.1	Radverkehrsstärken im Stadtgebiet	8
3.2	Unfallgeschehen	8
3.3	Wegweisung	8
3.4	Mängelanalyse	8
4	BETEILIGUNG	11
5	MASSNAHMENKONZEPTION	12
5.1	Maßnahmen	12
5.2	Aufwand der Maßnahmen	13
5.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	15
6	INTEGRATION DES RADVERKEHRS IN DAS GESAMTVERKEHRSSYSTEM	17
7	VORSCHLÄGE ZUR FÖRDERUNG DER „NEUEN MOBILITÄT“	19
7.1	Leih- und Sharing-Systeme	20
7.2	Fahrradparken	21
7.3	Raststationen und Servicepunkte	22
8	ZUSAMMENFASSUNG	23

Fortschreibung des Radverkehrsplans

PLÄNE

Plan 1.1	Radverkehrsnetz, Gesamtstadt
Plan 1.2	Radverkehrsnetz, Kernstadt
Plan 1.3	Radverkehrsnetz, Hauptnetz für „Furchtsame“, Gesamtstadt
Plan 1.4	Radverkehrsnetz, Hauptnetz für „Furchtsame“, Kernstadt
Plan 2.1	Mängelkataster, Gesamtstadt
Plan 2.2	Mängelkataster, Kernstadt
Plan 3.1-1	Sofortmaßnahmen, Gesamtstadt
Plan 3.1-2	Sofortmaßnahmen, Kernstadt
Plan 3.2	Maßnahmen Modellstadt, Kernstadt
Plan 3.3	Maßnahmen Innenstadtring, Kernstadt
Plan 3.4-1	Zubringerrouen, Gesamtstadt
Plan 3.4-2	Zubringerrouen, Kernstadt
Plan 3.5-1	Weitere flächendeckende Maßnahmen, Gesamtstadt
Plan 3.5-2	Weitere flächendeckende Maßnahmen, Kernstadt

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BW	Baden-Württemberg
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GIS	Geoinformationssystem(e)
IMEP	Integrierter Mobilitätsentwicklungsplan
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride (Parken und Reisen)
RVK	Radverkehrskonzept

1 EINLEITUNG

1.1 Aufgabenstellung und Grundlagen

Ein Radverkehrsplan der Stadt Herrenberg wurde erstmals 1987 vorgelegt und zuletzt im Jahr 2000 fortgeschrieben. Im Zusammenhang mit dem Integrierten Mobilitätsentwicklungsplan (IMEP) 2030 und den darin formulierten Zielen des verkehrlichen Leitbilds der Stadt Herrenberg wird der derzeit gültige Radverkehrsplan aus dem Jahr 2000 fortgeschrieben.

Dabei soll der Handlungsrahmen der nächsten 10 bis 15 Jahre bestimmt werden.

1.2 Verkehrliches Leitbild

Das verkehrliche Leitbild der Stadt Herrenberg, das der Gemeinderat im Oktober 2018 beschlossen hat, nennt u. a. folgendes Handlungsziel:

- Intensivierung einer ganzheitlichen sowie integrierten Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Um diese Ziele zu erreichen, ist unter anderem die systematische Förderung des Radverkehrs notwendig. Zugleich soll durch Förderung der ÖV-Nutzung und des Zufußgehens verhindert werden, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sich gegenseitig schwächen.

1.3 Bisherige und laufende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

In der Folge des Radverkehrsplans aus dem Jahr 1987 und dessen Fortschreibung 2000 hat die Stadt Herrenberg eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um den Radverkehr zu fördern.

Darüber hinaus wurde seitens des Landes das RadNETZ Baden-Württemberg initiiert, das landesweit einheitliche Standards für Alltagsrouten und Radfernwege defi-

niert. Auf dem Gebiet der Stadt Herrenberg werden 29 infrastrukturelle Maßnahmen gelistet.

Die Wegweisung im Zuge der Strecken des RadNETZes BW wird durch das Land optimiert. Für den Landkreis Böblingen wurde die Neubeschilderung 2018 abgeschlossen. Im Rahmen des Projektes RadKULTUR in Baden-Württemberg wurden zehn Reparaturstationen (RadSERVICE) eingerichtet.

Der Landkreis Böblingen hat im Jahr 2014 ein Radverkehrskonzept vorgelegt, das ein kreisweites Radnetz definiert und auf dem Gebiet der Gemeinde Herrenberg 61 infrastrukturelle Maßnahmen darstellt.

Mit diesen beiden Konzepten sind insgesamt 90 infrastrukturelle Maßnahmen auf dem Stadtgebiet konzeptionell gelistet. Diese Maßnahmen sind zum Teil in der Fortschreibung des städtischen Radverkehrsplans integriert und weiterentwickelt.

Zur allgemeinen Förderung des Radverkehrs ist Herrenberg seit 2012 Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK) in Baden-Württemberg.

Im Jahr 2013 hat die Stadt am Pilotprojekt „Alltagsradwege Herrenberg“ teilgenommen. Im Rahmen eines Modellprojekts für die Radschulwegplanung hat das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung mit dem ADFC Herrenberg und weiteren Projektpartnern ein WebGIS-basiertes Planungsinstrument entwickelt, das auf die Mitarbeit der Schülerinnen und Schüler setzt. Dieses Planungsinstrument war in modifizierter Form als Onlineplattform in der Lage, aufschlussreiche Informationen für die Alltagsradwege in Herrenberg zu liefern. Ca. 700 Bürger trugen ihre Wege zum Einkaufen, zur Arbeit und zu Freizeitaktivitäten online ein. So ergab sich ein Bild der tatsächlich gefahrenen Radwege in Herrenberg, das wertvolle Anregungen für die weitere Planung gab. Die Ergebnisse des Aktivitätstracking wurden bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt. Darüber hinaus listete der ADFC Herrenberg 45 Defizite und Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Radinfrastruktur in der Kernstadt und den Stadtteilen auf.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Für die beiden Schulzentren Markweg und Längenholz liegen Geh- und Radschulwegpläne vor.

Die ADFC-Broschüre „Radverkehr vor Ort - Herrenberg“ vom Sommer 2013 listet Positiv- und Negativbeispiele der Herrenberger Radinfrastruktur auf.

2014 hat die Stadt erstmals am ADFC-Fahrradklimatest teilgenommen. Die Stadt erreichte bei 82 Umfragen-Teilnehmern eine Note von 3,9 auf einer Skala von 1 bis 6. Städte gleicher Größenklasse (< 50.000 Einwohner) erreichten im Mittel die Note 3,6. Im Landesvergleich bedeutet dies Platz 31 von 41 in der Stadtgrößenklasse.

Als wesentliche Schwächen treten besonders hervor:

- Schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt
- Kein zügiges Radfahren möglich
- Ungenügende Breite der Radverkehrsanlagen
- Ungenügende Berücksichtigung der Radfahrer an Lichtsignalanlagen

Beim Fahrradklimatest 2016 wurden die Note 4,0 und der Platz 46 von 65 in der entsprechenden Stadtgrößenklasse in Baden-Württemberg erreicht. Zu 2014 gibt es kaum Veränderungen.

2016 hat die Stadt Herrenberg erstmals an der Aktion STADTRADELN, einer Kampagne des Klima-Bündnis, dem größten Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas teilgenommen. Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunalpolitiker und Kommunalpolitikerinnen radeln vom 01. Mai bis zum 30. September drei Wochen am Stück um die Wette und sammeln Radkilometer für den Klimaschutz sowie für eine vermehrte Radverkehrsförderung in ihrer Heimatkommune. In Herrenberg lief die dreiwöchige Aktion vom 12.06.16 bis 02.07.16. Die Aktion findet seitdem jährlich statt. Im Rahmen dieser Aktion wurden in Herrenberg durch 579 Teilnehmer 93.409 km geradelt, im Schnitt pro Teilnehmer 161 km. Im Jahr 2017 radelten 361 Teilnehmer 55.738 km.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Verleihsysteme von Pedelecs oder E-Bikes bieten Personen ein Angebot, welche kein eigenes besitzen und dessen Nutzung erwägen. Im Rahmen eines Förderprojektes der Region Stuttgart ist am Herrenberger Bahnhof eine E-Bike-Verleihstation eingerichtet worden. Damit nimmt die Stadt an einem kommerziellen E-Bike-Verleihsystem teil.

2 ENTWICKLUNG EINES RADVERKEHRSNETZES

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele, wie z. Bsp. Wohnstandorte oder Arbeitsplatzschwerpunkte, innerhalb der Stadt und in den Stadtteilen ermittelt. Auf dieser Grundlage wurde ein Wunschliniennetz entwickelt, dass alle stadtweiten relevanten Verbindungen als Luftlinie darstellt.

Auf der Grundlage des Wunschliniennetzes wurde im nächsten Bearbeitungsschritt das Zielnetz des Radverkehrs erstellt. Dafür wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt, d. h. jeder Achse wurde eine tatsächliche Route zugeordnet.

Im Sinne einer Zielkonzeption sind an das künftige Radverkehrsnetz der Stadt Herrenberg folgende Anforderungen zu stellen:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- die Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort,
- das Angebot unterschiedlicher Führungsformen für furchtsame und weniger furchtsame Radfahrer
- eine in Anlage und Breite zukunftsfähige Infrastruktur (Pedelec, Lastenrad, Anhänger)
- eine optimale Führung an Knotenpunkten und Querungen (Reduzierung von Wartezeiten, verkehrsabhängige Steuerung z. B. durch Kontaktschleifen)
- die weitest mögliche Trennung von Fuß- und Radverkehr (bei hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen)
- eine einfache und intuitiv erkennbare Radverkehrsführung.

Die Routen des so konzipierten Radverkehrsnetzes wurden in ein Hauptnetz 1. und 2. Ordnung, in ein Nebennetz und in ein Freizeitnetz klassifiziert. Ebenfalls wurden touristische Routen sowie überregional bedeutsame Radverkehrsnetze, wie das kreisweite Netz und das RadNETZ Baden-Württemberg, in die Planung des städtischen Radverkehrsnetzes miteinbezogen.

PLAN 1.1-2 Die Ergebnisse des Netzkonzeptes sind in den Plänen 1.1 bis 1.2 dargestellt.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Das Radverkehrsnetz der Stadt Herrenberg soll darüber hinaus den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen Rechnung tragen. Grundsätzlich werden bei der Planung vier Arten von Radfahrenden unterschieden (vgl. Roger Geller: „Four Types of Cyclists¹“):

- 60 % interessiert, aber besorgt („Furchtsame“)
- 6,5 % begeistert und überzeugt
- 0,5 % stark und furchtlos
- 33 % auf keinen Fall radfahrend

Mit 60 % stellt die Nutzergruppe „interessiert, aber besorgt“ die Mehrheit in der Bevölkerung. Bei dieser Gruppe besteht grundsätzlich Interesse Rad zu fahren, sie wird aber häufig durch fehlende separat geführte Radverkehrsinfrastruktur davon abgehalten. Sie bevorzugt besonders sichere und stressarme Radverkehrsrouten. In dieser Nutzergruppe ist das Potenzial am höchsten, durch geeignete Maßnahmen „neue“ Radfahrer zu gewinnen. Dies ist auch die Position des ADFC². Begeistert und überzeugte bzw. starke und furchtlose Radfahrer fahren dagegen auch auf weniger geschützten Radverkehrsanlagen bzw. auf der Fahrbahn im Mischverkehr.

PLAN 1.3-4 Vor diesem Hintergrund wurde für das Stadtgebiet Herrenberg zusätzlich ein Radverkehrsnetz mit Hauptrouten für Furchtsame („interessiert, aber besorgt“) entwickelt. Dieses setzt sich aus Zubringerrouen von den Stadtteilen bzw. Nachbarkommunen in die Kernstadt, aus wichtigen Querverbindungen und aus einem Innenstadtring zusammen. Das Hauptnetz für Furchtsame verläuft überwiegend abgesetzt von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen auf Nebenstraßen, um den Ansprüchen nach stressarmen, besonders sicheren Radverkehrsanlagen genügen zu können (Pläne 1.3 und 1.4).

Trotz sehr hoher Verkehrsstärken am Reinhold-Schick-Platz und den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen (Nagolder Straße, Horber Straße, Hindenburgstraße, See-straße) sind im Bestand keine bzw. keine ausreichend komfortablen Radverkehrsanlagen vorhanden.

¹ Geller, Roger: Four Types of Cyclists, Portland Office of Transportation 2005

² vgl. auch Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC): So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr (Version 1.0), Berlin 2018

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Als Alternative zum stark belasteten Reinhold-Schick-Platz soll daher vor allem für interessierte, aber besorgte Radfahrer ein komfortabel zu befahrender, verkehrsarmer Rad-Innenstadtring geschaffen werden. Die Führung des Rings abseits der Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt das Bedürfnis der Radfahrer nach stressarmen, besonders sicheren Radverkehrsanlagen, welche im Bereich des Reinhold-Schick-Platzes aufgrund begrenzter Platzverhältnisse nicht zu realisieren sind.

Für den Rad-Innenstadtring wird der Verlauf über folgende Straßen vorgeschlagen:

- Bahnhofstraße,
- Bismarckstraße,
- Richthofenstraße,
- Moltkestraße,
- Schulstraße,
- Spitalgasse,
- Badgasse,
- Hirschgasse,
- Seeländer-Areal,
- Aischbachstraße,
- Schäferlinde,
- Kalkofenstraße.

Der Verlauf des Innenstadtrings ist in den Netzplänen der Kernstadt kenntlich gemacht. Die Einrichtung und Ertüchtigung des Rad-Innenstadtrings ermöglicht es allen Radfahrern zusammenhängend, zügig und sicher zu den wesentlichen Bereichen der Kernstadt und dem Bahnhof zu gelangen.

Das so ausgearbeitete Radverkehrsnetz ist das Ergebnis einer intensiven Diskussion mit der Verwaltung, dem ADFC, dem Gemeinderat, den VertreterInnen von Interessengruppen im Mobilitätsforum und weiteren Beteiligten.

In einem weiteren Schritt wurden durch eine Vor-Ort-Befahrung punktuelle und streckenbezogene Mängel erfasst und analysiert.

3 ANALYSE

3.1 Radverkehrsstärken im Stadtgebiet

Da im Bestand keine Daten zu Radverkehrsstärken vorlagen, wurden im April 2018 an zwölf signifikanten Querschnitten im Stadtgebiet Zählungen mittels Videotechnik und Seitenradar durchgeführt. Dabei wurde das stärkste Radverkehrsaufkommen mit 736 Radfahrern von 6:00 bis 19:00 in der Marienstraße erhoben, gefolgt von 633 Radfahrern im Gutleuthaustal zwischen Gültstein und Schulzentrum und 618 Radfahrern im Schießtäle auf Höhe der Hausnummer 20. Alle drei Straßen weisen eine hohe Bedeutung im Schülerradverkehr auf.

3.2 Unfallgeschehen

Anhand der von der Polizei geführten Unfalltabellen über Dreijahreszeiträume konnten Unfallstatistiken für die Jahre 2014 bis 2016 ausgewertet und räumlich lokalisiert werden. Demnach ereigneten sich in der Gesamtstadt Herrenberg insgesamt 88 Unfälle innerhalb des dreijährigen Betrachtungszeitraums. Eine räumliche Unfallkonzentration ist im Kernstadtbereich, vor allem auf stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen, erkennbar. Neben der Unfallhäufung im Zuge der o. g. Strecken konnte auch am zentralen Knotenpunkt Reinhold-Schick-Platz eine vermehrte Unfallhäufigkeit festgestellt werden. Der Radverkehr ist derzeit in diesen Bereichen nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt.

3.3 Wegweisung

Die Erarbeitung eines vollständigen und dem Stand der Technik entsprechenden Wegweisungskonzepts erfordert eine eigene umfangreiche Betrachtung, welche nicht Bestandteil dieser Untersuchung war. Allerdings lässt sich feststellen, dass sich die in Herrenberg in Teilen vorhandene Wegweisung in einem veralteten, in weiten Teilen nicht dem aktuellen Standard entsprechenden Zustand befindet.

Die Wegweisung im Zuge der Strecken des RadNETZes BW wird durch das Land optimiert. Für den Landkreis Böblingen wurde die Neubeschilderung 2018 abgeschlossen.

3.4 Mängelanalyse

Zur Bearbeitung der Aufgabe war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Zur Mängelerfassung wurden daher Bestandteile des Radverkehrsnetzes befahren. Zusätzlich wurden die in den Beteiligungsrunden mit dem ADFC und weiteren Beteiligten genannten und diskutierten Mängel in den Radverkehrsplan aufgenommen.

Die Mängel wurden kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Diese Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur können in GIS-basierten Anwendungen verwendet werden.

Die erfassten Mängel wurden in folgenden Mängelkategorien unterschieden:

Mängelkategorie	Anzahl Mängel
StVO-Beschilderungsmangel	13
besondere Gefahrenstelle	28
fehlende/unzureichende Furtmarkierung	16
Mangel am Knotenpunkt	29
Netzlücke - Baumaßnahme	1
keine Infrastruktur	38
Querungsdefizit - Zweirichtungsradweg	4
Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand	4
Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand	12
Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand	0
unzureichende Breite	19
umwegige/unkomfortable Führung	3
Oberflächenmangel	6
Ausstattungsdefizit	8
Summe	181

Tabelle 1: Anzahl der Mängel nach Kategorie

PLAN 2.1-2 Insgesamt wurden 181 Mängel erfasst. Eine Gesamtübersicht der Mängel befindet sich im Plan 2.1, für die Kernstadt in Plan 2.2.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Die Mängel verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Gemarkungen:

- | | |
|-----------------------------|------------|
| • Oberjesingen: | 6 Mängel |
| • Kuppingen: | 10 Mängel |
| • Affstätt: | 4 Mängel |
| • Kernstadt: | 108 Mängel |
| • Haslach: | 8 Mängel |
| • Gültstein: | 29 Mängel |
| • Mönchberg: | 10 Mängel |
| • Kayh: | 5 Mängel |
| • gemarkungsüberschreitend: | 1 Mangel |

4 BETEILIGUNG

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Integrierten Mobilitätsentwicklungsplans (IMEP) in Form von drei Mobilitätsforen, einem Planungscafé, einem Runden Tisch Rad und eines Abstimmungstermins mit der Jugenddelegation. Darüber hinaus wurde im Jugendforum im Februar 2018 über Mobilitätsthemen berichtet und diskutiert.

Die Mobilitätsforen (Oktober 2017, Januar bzw. November 2018) dienten als Arbeitsgremium zur Beteiligung der institutionalisierten Öffentlichkeit (politische Parteien, Institutionen, Gemeinderäte etc. sowie der wichtigsten Vertreter der Verwaltung). Zusätzlich wurde in zwei weiteren Abstimmungsterminen (August bzw. September 2018) und beim Runden Tisch Rad im Februar 2019 mit dem ADFC und weiteren Beteiligten intensiv über die Netz- und Maßnahmenkonzeption diskutiert.

Im Planungscafé konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger in kleineren Gruppen an sechs Thementischen, u.a. zum Thema Radverkehr, diskutieren und Ziele, Ideen und Vorschläge für die Entwicklung des Radverkehrs in Herrenberg sammeln. Das Planungscafé wurde im Februar 2018 durchgeführt. Die Ergebnisse des Planungscafés wurden hinsichtlich der Relevanz für das Radverkehrskonzept bewertet und beantwortet. Eine Zusammenstellung ist auf der Internetseite der Stadt Herrenberg veröffentlicht.

Da das Rad als Verkehrsmittel insbesondere im Schülerverkehr eine bedeutende Rolle spielt, erfolgte im November 2018 eine Abstimmung mit der Jugenddelegation.

Alle Anregungen und Stellungnahmen wurden zusammengefasst und bei der weiteren Planung berücksichtigt.

5 MASSNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmen

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse für das zu realisierende Netz. Insgesamt wurden 181 Maßnahmen hieraus abgeleitet.

Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Die einzelnen Maßnahmenblätter sind in der ausführlichen Fassung dieses Berichts dokumentiert.

Neben den Nennungen aus den Beteiligungen wurden auch die Hinweise aus den Schulwegeplänen der Stadt Herrenberg bei der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Schulwegepläne sind für die Schulzentren Längenholz und Markweg sowie für die Grundschulen Kayh und Mönchberg vorliegend. Insgesamt sind für zwölf der in den Schulwegeplänen genannten Gefahrenstellen infrastrukturelle Verbesserungsvorschläge im Maßnahmenkataster enthalten:

- Punktmaßnahmen: 14, 34/35, 102, 104, 105, 106, 107, 108
- Streckenmaßnahmen: 54, 56, 58, 59

Die berücksichtigten Gefahrenstellen aus den Schulwegeplänen wurden auf den Maßnahmenblättern im Bemerkungsfeld kenntlich gemacht.

Am Reinhold-Schick-Platz und den zuführenden Achsen wäre aufgrund der Verkehrsstärken eine Separierung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen oder Radwegen wünschenswert. Da die Platzverhältnisse für Radfahrstreifen oder Radwege nicht ausreichen, verbleibt als Lösungsmöglichkeit nur die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Teilseparierung). An Haltelinien vor Lichtsignalanlagen sollten vorgezogene Aufstellbereiche für Radfahrer angeboten werden. Erste Planungen zur Führung des Radverkehrs am Reinhold-Schick-Platz und den zuführenden Achsen wurden im Jahr 2011 durchgeführt. Die Maßnahmen sind im beigefüg-

ten Übersichtsplan dargestellt (vgl. Anlage 3). Sie sprechen vor allem die Nutzergruppe „begeistert und überzeugt“ an.

Für eine komfortable und sichere Führung der eher furchtsamen Radfahrer im Bereich des Reinhold-Schick-Platzes ist die Ertüchtigung des Innenstadtrings durch folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bahndurchstich Aischbach – Seeländer Areal (inkl. geeigneter Zuwegung)
- Einrichtung von Fahrradstraßen in den Bereichen Aischbachstraße, Schäferlinde und Kalkofenstraße
- Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen im Bereich Bismarck-, Richthofen- und Moltkestraße
- Ertüchtigung des Innenstadtrings (markierungstechnische Maßnahmen) im Bereich Schulstraße, Spital-, Bad- und Hirschgasse
- Optimierung der Radverkehrsführung in der Bahnhofstraße und im Schießtälchen
- Einrichtung von sicheren und zügigen Querungen über die Hauptverkehrsstraßen (Horber Str., Nagolder Str., Hindenburgstraße, Seestraße).

Darüber hinaus wird für eine durchgängige Erkennbarkeit in regelmäßigen Abständen die Markierung eines einheitlichen Rad-Innenstadtring-Logos auf der Fahrbahn bzw. dem Radweg empfohlen. Dies unterstützt die Bündelung des Radverkehrs und verdeutlicht anderen Verkehrsteilnehmern, dass auf den sichtbar gemachten Strecken vermehrt mit Radverkehr zu rechnen ist. Zusätzlich wird vorgeschlagen, das Rad-Innenstadtring-Logo in Form einer Beschilderung im Zuge des Innenstadtringes anzubringen.

5.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten (siehe Tabelle 2) basieren aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dienen als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Die Kosten für den Bau des Fahrradparkhauses am Bahnhof, den Bahndurchstich (Netzlücke - Baumaßnahme) und den Umbau der Unterführung Friedrich-Fröbel-Straße sind in der Kostenaufstellung nicht enthalten. Diese Maßnahmen weisen eine höhere Komplexität auf, sodass eine seriöse Kostenschätzung nur auf Basis eines detaillierteren Planungsstandes möglich ist.

Eine Differenzierung der Kosten der Baulastträger entsprechend der Kategorie der Maßnahmen ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Bund	Land	Kreis	Stadt Herrenberg	Über-greifend	Summe
Sofortmaßnahme	12.700 €	52.600 €	88.700 €	148.600 €	3.000 €	305.600 €
Mangel am Knotenpunkt	100.000 €	51.500 €	300.000 €	194.000 €	310.000 €	955.500 €
Netzlücke – Baumaßnahme	-	-	-	-	-	-
keine Infrastruktur	161.600 €	655.150 €	511.100 €	751.900 €	35.100 €	2.114.900 €
Querungsdefizit	141.500 €	25.000 €	156.000 €	115.000 €	75.000 €	512.500 €
unzureichende Breite	198.500 €	89.200 €	382.500 €	183.800 €	0 €	854.000 €
umwegige / unkomfortable Führung	105.300 €	0 €	0 €	19.300 €	0 €	124.600 €
Oberflächenmangel	0 €	0 €	337.900 €	183.400 €	0 €	521.300 €
Ausstattungs-mangel	0 €	0 €	0 €	45.400 €	0 €	45.400 €
Summe	719.600 €	873.500 €	1.776.200 €	1.641.400 €	423.100 €	5.433.800

Tabelle 2: Differenzierung der Kosten nach Baulastträger

Die Zuordnung zum Baulastträger dient als Orientierungshilfe. Sie ist für jede Einzelmaßnahme gesondert festzulegen.

Die Gesamtkosten belaufen sich gemäß Grobkostenschätzung auf rund 5,4 Mio. EURO. Auf die Stadt Herrenberg kommen Kosten in Höhe von ca. 1,6 Mio. EURO zu.

Nachhaltige Verkehrspolitik erfordert eine langfristige Finanzierungssicherheit. Diese berücksichtigt sowohl Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten als auch anderweitige Folgekosten (z. B. Erneuerungskosten). Die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 für „Einsteiger“ zur Finanzierung des Radverkehrs werden im oberen Bereich mit 15,00 bis 18,00 €/Einwohner angesetzt. Dieser Betrag, für die Stadt Herrenberg rund 500.000 € pro Jahr, sollte mittelfristig im Haushaltsplan festgeschrieben werden.

5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Netzbedeutung/Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt. Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme insgesamt maximal acht Punkte vergeben werden. Entsprechend der erreichten Gesamtpunktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- hohe Dringlichkeit (6 - 8 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4 - 5 Punkte)
- niedrige Dringlichkeit (1 - 3 Punkte)

Die als *Sofortmaßnahmen* eingestuften Maßnahmen sind von der Priorisierung ausgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kostenumfang umsetzbar sind. Darüber hinaus werden Maßnahmen mit besonders hoher Dringlichkeit aufgrund einer besonderen Gefahrenlage als Sofortmaßnahmen eingestuft.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen gliedern sich in folgende Priorisierungen:

- 57 Sofortmaßnahmen
- 53 Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit
- 44 Maßnahmen mit mittlerer Dringlichkeit
- 27 Maßnahmen mit nachrangiger Dringlichkeit

Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter/gemeindlicher Belange angepasst werden.

Für die Stadt Herrenberg empfiehlt sich eine Umsetzung der Maßnahmen gemäß nachfolgender Reihenfolge:

1. Sofortmaßnahmen
2. Maßnahmen im Zusammenhang mit den Modellstadt-Projekten
3. Maßnahmen im Zuge des Innenstadtrings
4. Maßnahmen auf dem Hauptnetz für „Furchtsame“
(Zubringerrouen/Querverbindungen)
5. Alle weiteren flächendeckenden Maßnahmen

PLAN 3.1-3.5 Diese Prioritäten bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind in den Plänen 3.1-1 bis 3.5-2 dargestellt.

Eine Evaluation bzw. ein Monitoring ist alle 5 Jahre vorgesehen.

6 INTEGRATION DES RADVERKEHRS IN DAS GESAMTVERKEHRSSYSTEM

Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur ist zur Förderung des Radverkehrs im Sinne des verkehrlichen Leitbilds die Integration des Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem erforderlich, um die gewünschte Wegeverlagerung zu erreichen und intermodale Wegeketten zu ermöglichen bzw. zu stärken. Zugangshemmnisse zum Radverkehrssystem sind abzubauen, Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Die nachfolgend gelisteten Maßnahmen führen zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation in Herrenberg:

- Anlage weiterer bedarfsgerechter und innovativer Fahrradabstellmöglichkeiten, die den spezifischen Ansprüchen der Nutzer entsprechen;
- Errichtung eines Fahrradparkhauses am Bahnhof;
- Prüfung und Weiterentwicklung einer flächendeckenden und integrierten, Wegweisung für den Radverkehr (gemäß dem Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen);
- Erweiterung der Fahrradmitnahme in den Stadtbussen, vor allem Linie 782 (Waldfriedhof);
- aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von Presseveröffentlichungen zur Erhöhung des Bewusstseins für den Radverkehr;
- Fahrradaktionstage und Events für Einheimische und Touristen (z.B. mit Fahrrad-Codierung zur Diebstahlsicherung);
- Erarbeitung einer Fahrradstellplatzsatzung;
- Ernennung eines städtischen Radverkehrsbeauftragten (m/w);
- Organisation eines (E-) Lastenradverleihs bzw. eines Lastenrad-Liefersystems;
- Ausweitung des bestehenden E-Bike-Leihangebots durch Ausleih- und Rückgabemöglichkeiten an zusätzlichen Stellen;
- Einrichtung eines sog. „Scherbentelefon“;
- ganzjährige Möglichkeit der Nutzung des Wegenetzes durch zuverlässigen Winterdienst;

Fortschreibung des Radverkehrsplans

- effektive Kontrolle von Parkverstößen auf Radverkehrsanlagen sowie Geschwindigkeitskontrollen.

Darüber hinaus kommt der Einbindung von Unternehmen und Institutionen für ein fahrradfreundliches Klima in der Gesellschaft eine hohe Bedeutung zu:

- Vorbildfunktion Stadtverwaltung: z. B. Pedelecs als Dienstfahräder, Lastenräder;
- Stadtverwaltung als anerkanntes „fahrradfreundliches Unternehmen“;
- Förderung der Anerkennung von Betrieben zu „fahrradfreundlichen Unternehmen“;
- Förderung der Anerkennung von Schulen zu „fahrradfreundlichen Schulen“;
- Förderung von Radverkehrsprojekten wie z. B. „Schulradler“.

7 VORSCHLÄGE ZUR FÖRDERUNG DER „NEUEN MOBILITÄT“

Die z. T. mangelhafte Infrastruktur, die bewegte Topografie sowie Entfernungen von teilweise mehr als vier Kilometern zwischen einwohnerstarken Stadtteilen und der Kernstadt stehen bislang einer noch häufigeren Nutzung des Fahrrads auf täglichen Wegen in Herrenberg entgegen. Darüber hinaus hat das Fahrrad in kleineren Städten keine Tradition, wie beispielsweise in manchen größeren Arbeiter- oder Studentenstädten (z. B. Bremen, Münster oder Freiburg).

Längere Entfernungen und steile Anstiege stellen bei der Nutzung von Pedelecs, S-Pedelecs oder E-Bikes jedoch kein Hindernis mehr dar. Darüber hinaus ermöglichen (E-)Lastenfahrräder einen sicheren Transport von Einkaufswaren, Utensilien für Ausflüge und die Mitnahme von Kindern. Mit dieser technischen Innovation ergibt sich auch in Herrenberg die Chance, die Nutzung des Fahrrades stärker im Alltag zu etablieren. Weil die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs in vielerlei Hinsicht Vorteile gegenüber dem Fahrrad ohne Elektrounterstützung hat, können dadurch Personen für das Radfahren begeistert werden, die dem Rad bisher kritisch gegenüberstanden.

Zusammenfassend bieten das E-Bike oder das Pedelec die Chance, Steigungen und Entfernungen ohne Kraftaufwand sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu überwinden. Aufgrund dessen ist der Aspekt „E-Mobilität“ Bestandteil des Radverkehrskonzeptes der Stadt Herrenberg und soll Chancen und Potenziale zur Stärkung der E-Mobilität sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr aufzeigen.

Ein Ausbau von Ladestationen an bedeutsamen Zielstandorten ist die Voraussetzung für die Förderung der E-Mobilität. Ladestationen sind außerdem für durchreisende E-Bike- und Pedelec-Nutzer zur Verfügung zu stellen. Ein dauerhafter Zugang zu den Ladestationen ist zu gewährleisten. Zudem sind die Nutzer von E-Bikes und Pedelecs aufgrund der höheren Geschwindigkeiten besonders auf die Einhaltung der in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 genannten Mindestbreiten und -breiten angewiesen um die Verkehrssicherheit zu erhalten.

7.1 Leih- und Sharing-Systeme

Wegeketten können flexibel und schnell geschlossen werden, wenn Ausleihe und Rückgabe der E-Bikes auch an anderen Standorten als am Bahnhof ermöglicht werden könnte. Es sollte daher angestrebt werden, weitere Standorte zum Entleihen bzw. zur Rückgabe der E-Bikes in das System zu integrieren.

Im Rahmen des integrierten Mobilitätsentwicklungsplans wird vorgeschlagen, die E-Bike-Station am Bahnhof zu einer vollwertigen Mobilitätsstation zu erweitern. Ferner werden sogenannte Mobilitätspunkte und Willkommensinseln vorgeschlagen. An solchen Standorten ist es denkbar, das Entleihen und Zurückgeben von E-Bikes zu ermöglichen. Insbesondere Stationen am Stadtrand (z. B. Freibadparkplatz) können dazu beitragen das Pkw-Verkehrsaufkommen in der Kernstadt zu reduzieren.

Als geeignet werden folgende Standorte angesehen:

- Schienenhaltepunkte Zwerchweg und Gültstein (Mobilitätspunkte)
- Seeländer-Areal
- Seelesplatz
- Parkplatz Stadthalle
- Bronntor, Ausgang Badgasse oder Ausgang Bronngasse
- Parkhaus an der Hindenburgstraße
- Parkhaus an der Horber Straße
- Hasenplatz
- Parkplatz Längenholz
- in den Stadtteilen
- künftig: Herrenberg Süd

Als geeigneter Standort für die Organisation eines E-Lastenradverleihs werden darüber hinaus der westliche Graben oder der Seelesplatz angesehen. Die Verleihstation könnte hier in Kombination mit einer Packstation bzw. Quartiersbox errichtet werden und Nutzern als alternatives Transportmittel zur Verfügung stehen. Empfohlen wird eine Verleihstation mit etwa 5 Lastenrädern. Ferner können E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder über private Anbieter als klassischer Verleih in Geschäften vermietet werden.

Zur Erhöhung der Attraktivität sind auch Kombinationen mit ÖPNV-Tickets notwendig, wie sie derzeit mit der Polygo-Card angeboten werden.

7.2 Fahrradparken

Die tägliche Nutzung von E-Bikes, Pedelecs und hochwertigen herkömmlichen Fahrrädern hängt entscheidend von der Möglichkeit ab, diese diebstahlsicher abzustellen. Infolgedessen sollten gezielt Angebote und Anreize zur Herstellung attraktiver, geeigneter Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern. Hindernisfreie, komfortable Abstellmöglichkeiten sind insbesondere für E-Bikes und Pedelecs notwendig, weil diese schwerer als herkömmliche Fahrräder sind.

Sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder können abschließbare Räume oder Boxen sein, wenn Räder dort länger unbeaufsichtigt stehen. Es bietet sich an, diese mit einer Ladestation zu kombinieren. Für kurze Erledigungen oder Aufenthalte können Fahrradabstellmöglichkeiten ausreichen, an denen die Räder bequem angeschlossen werden können. Die Lage und Ausgestaltung der Abstellmöglichkeiten sollten flächendeckend und vielfältig sein, um ein möglichst breites Spektrum an potenziellen Nutzern zu erreichen. Besonders sind diese an Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln zu installieren. Die Installation von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖV oder im Zuge verkehrswichtiger Wege des Radverkehrs kann nach dem LGVFG³ zu 50 % vom Land Baden-Württemberg gefördert werden.

Es wird empfohlen, am Bahnhof einen vollautomatisierten Biketower (> 200 Stellplätze) im Rahmen einer Mobilitätsstation zu errichten. Zusätzlich sollen auf der untersten Ebene des P+R-Parkhauses in der Kalkofenstraße leicht zugängliche, kostenlose Fahrradabstellanlagen entstehen.

³ Homepage des Landesrechts Baden-Württemberg zur Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG), B III. (3): http://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/7us/page/bsbawueprod.psml/action/portlets.jw.MainAction?p1=2u&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=VVBW-VVBW000016940&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint – Abruf vom 31.08.2017

An den Schulzentren sind die Fahrradabstellanlagen, sofern erforderlich, zu modernisieren. „Felgenklemmer“ sollten dort, wo dies noch nicht erfolgt ist, durch diebstahlsichere, überdachte Abstellmöglichkeiten, wie beispielsweise Anlehnbügel, ersetzt werden. Ferner sollten an weiteren zentralen Standorten Abstellanlagen eingerichtet werden. Infrage kommen v.a. die Standorte der Mobilitätspunkte Gültstein und Zwerchweg. Es wird empfohlen, diese mit je 20 abschließbaren Fahrradboxen mit E-Lademöglichkeit und etwa 50 diebstahlsicheren, überdachten Fahrradstellplätzen auszustatten.

Auch in privaten Wohnanlagen können in Abhängigkeit des Bedarfs und der Flächenverfügbarkeit geeignete Fahrradabstellanlagen (nachträglich) installiert werden.

7.3 Raststationen und Servicepunkte

Servicepunkte und Raststationen ermöglichen es, den Radfahrerinnen und Radfahrern selbstständig Reparaturen durchzuführen. Im Rahmen des Projektes RadKULTUR in Baden-Württemberg wurden in Herrenberg zehn Reparaturstationen (RadSERVICE) eingerichtet. Zusätzlich wird vom ADFC mit dem Rad-Notfallkoffer ein weiteres attraktives Angebot zur Verfügung gestellt.

Raststationen, bei denen ein längerer Aufenthalt angestrebt wird, sind insbesondere für den Freizeit- und touristischen Radverkehr von Relevanz. Diese sollten so ausgestaltet sein, dass neben der Reparatur-, der Lade- und einer attraktiven Abstellmöglichkeit die Radfahrerinnen und Radfahrer durch zusätzliche Angebote zum Rasten eingeladen werden. Geeignete Standorte der bestehenden RadSERVICE-Punkte könnten bei entsprechender Flächenverfügbarkeit ausgebaut werden (z. B. am Waldfriedhof).

8 ZUSAMMENFASSUNG

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Herrenberg weist Netzlücken, Mängel und Gefahrenstellen auf und entspricht oft nicht mehr dem Stand der Technik. Zur wirksamen Förderung des Radverkehrs im Sinne des verkehrlichen Leitbilds sind Verbesserungen in der Radinfrastruktur erforderlich.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden ca. 180 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung wird zwischen Haupt- und Nebennetz sowie einem Freizeitnetz unterschieden. Außerdem wurde für das Stadtgebiet Herrenberg zusätzlich ein Radverkehrsnetz mit Hauptrouten für Furchtsame („Interessiert, aber besorgt“) entwickelt. Dieses setzt sich aus Zubringerrouten von den Stadtteilen bzw. Nachbarkommunen in die Kernstadt, aus wichtigen Querverbindungen und aus einem Innenstadtring zusammen. Das Hauptnetz für Furchtsame verläuft überwiegend abgesetzt von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen auf Nebenstraßen, um den Ansprüchen nach stressarmen, besonders sicheren Radverkehrsanlagen genügen zu können.

Viele Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. der Entfernung von Absperrpfosten, Markierung von Radverkehrsfurten) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung städtischer Straßenräume. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Für die Stadt Herrenberg empfiehlt sich eine Umsetzung der Maßnahmen gemäß nachfolgender Reihenfolge:

1. Sofortmaßnahmen
2. Maßnahmen im Zusammenhang mit den Modellstadt-Projekten
3. Maßnahmen im Zuge des Rad-Innenstadtrings
4. Maßnahmen auf dem Hauptnetz für „Furchtsame“
(Zubringerrouen/Querverbindungen)
5. Alle weiteren flächendeckenden Maßnahmen

Neben den im Maßnahmenkataster aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen müssen ergänzende Maßnahmen den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen, das Potenzial des Radverkehrs sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr zu nutzen. Insbesondere sind hierbei die Förderung und der Ausbau der E-Mobilitätsinfrastruktur hilfreich, aber auch die Herstellung geeigneter Abstellanlagen.

Entscheidend für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist die Schaffung gleichwertiger Bedingungen für alle Verkehrsmittel, die Gewährleistung der Erreichbarkeit aller Ziele mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie die Förderung der Übergänge zwischen mehreren Verkehrsmitteln, z. B. an Mobilitätsstationen und -punkten.

Fortschreibung des Radverkehrsplans

Aufgestellt: Aalen, März 2019

brenner BERNARD ingenieure GmbH

ppa.

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Senior Berater

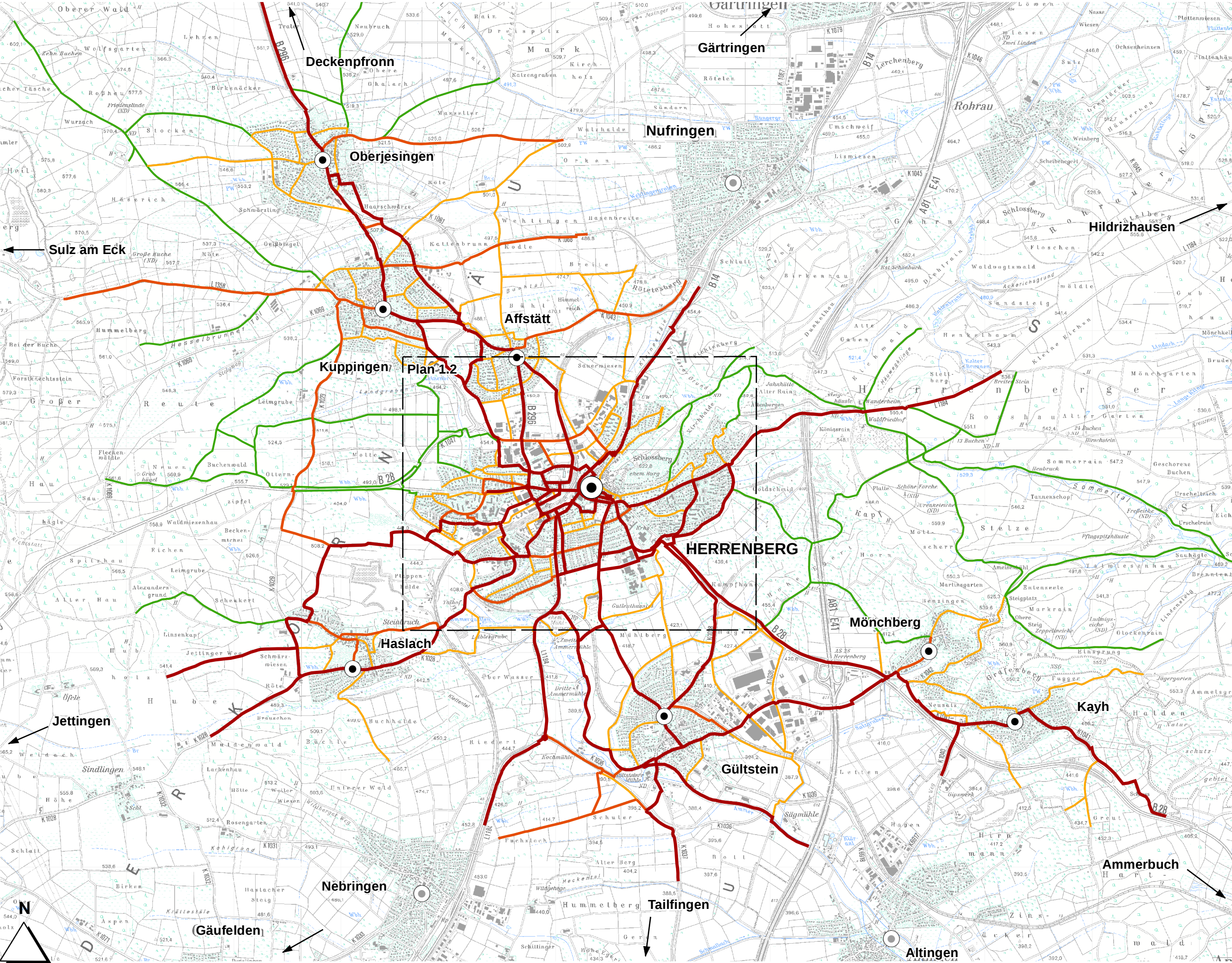
i.V.

Dipl.-Ing. Alexander Goth
Projektleiter

i.A.

Lisa-Maria Schor, M.Eng.
Projektingenieurin

PLÄNE



Radverkehrsnetz
(Zielnetz)

Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

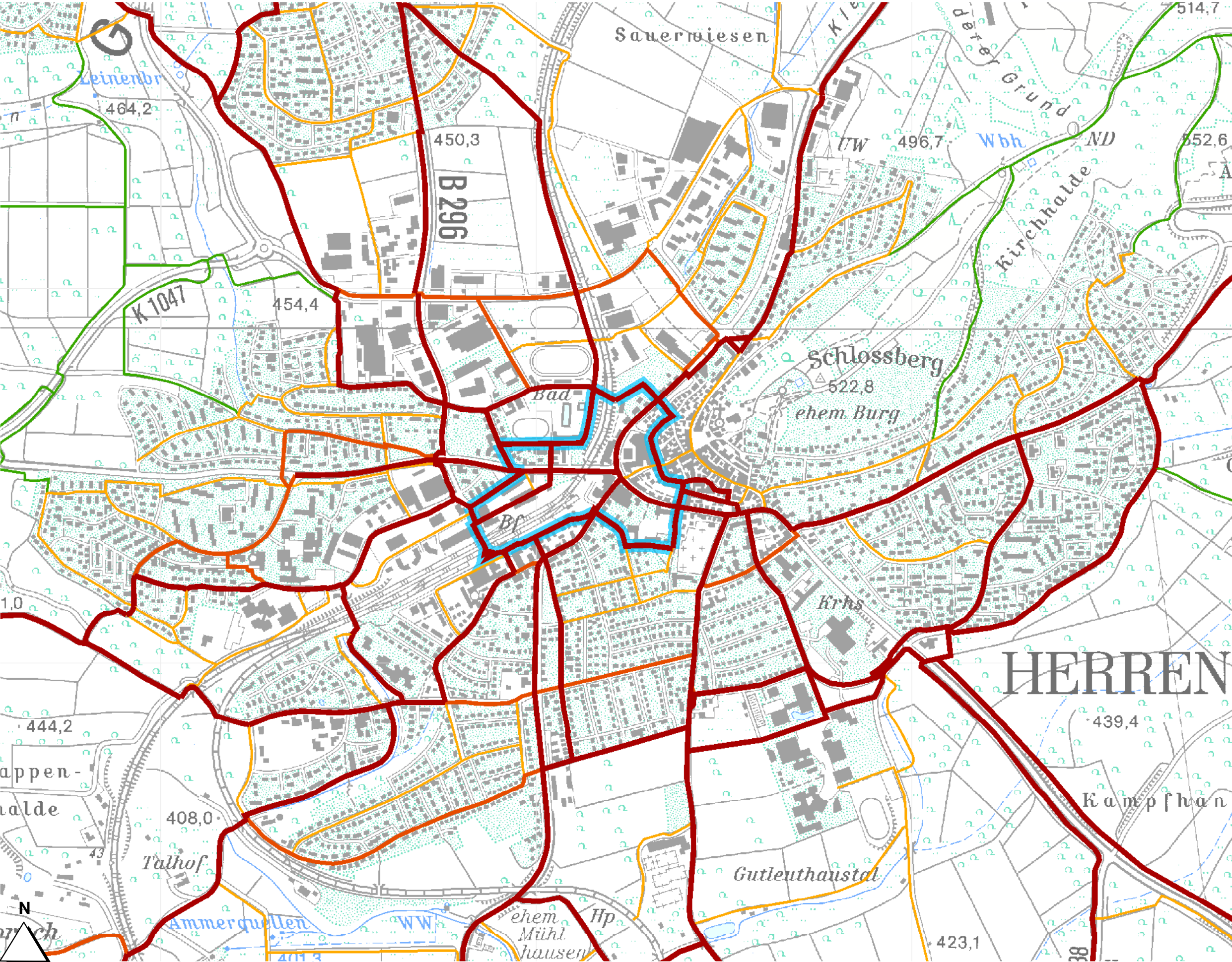
- Kernstadt
- Stadtteil
- Nachbarkommune

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:35.000
0 250 500 1.000m

Plan 1.1





Radverkehrsnetz
(Zielnetz)

Kernstadt

Stand: 05.03.2019

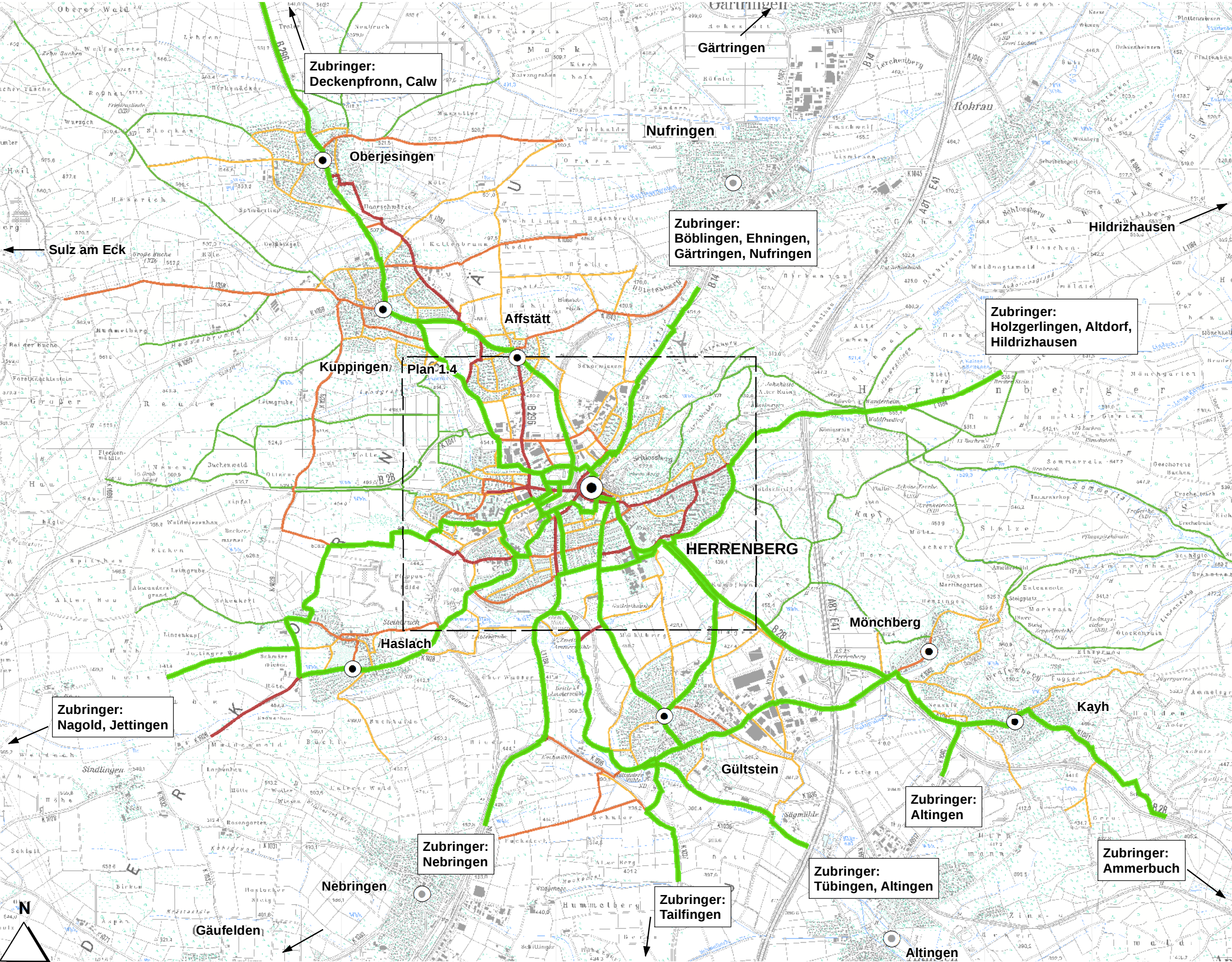
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz
- Innenstadtring (Zielnetz)

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500m

Plan 1.2





Radverkehrsnetz (Zielnetz)

Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Hauptnetz 1. Ordnung

Hauptnetz 2. Ordnung

Nebennetz

Freizeitnetz

Kernstadt

Stadtteil

Nachbarkommune

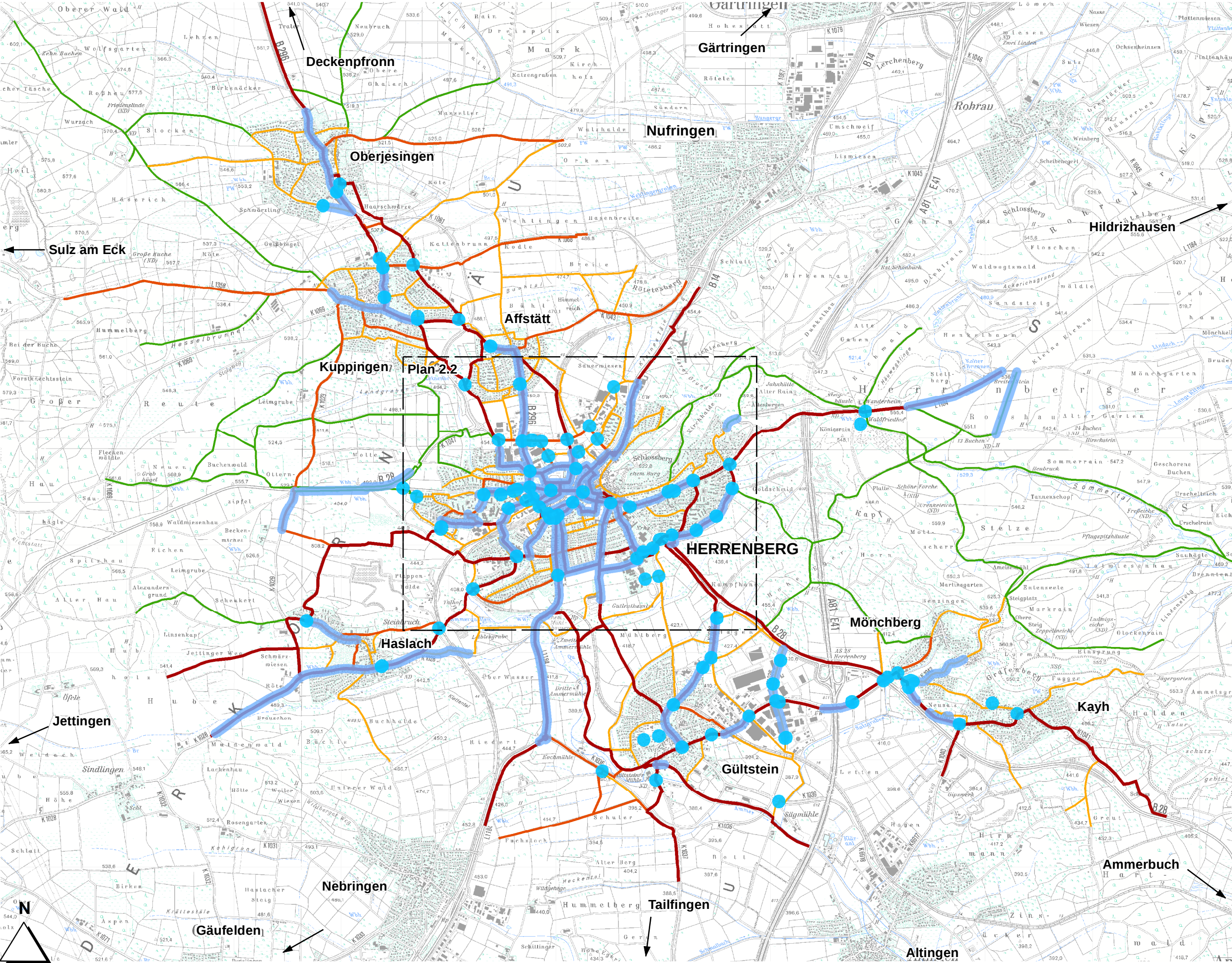
Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lglbw.de, Az.: XXX

Maßstab: 1:35.000
0 250 500 1.000m

Plan 1.3







Mängel im Radverkehrsnetz Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

- Punkt-mangel
- Strecken-mangel

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

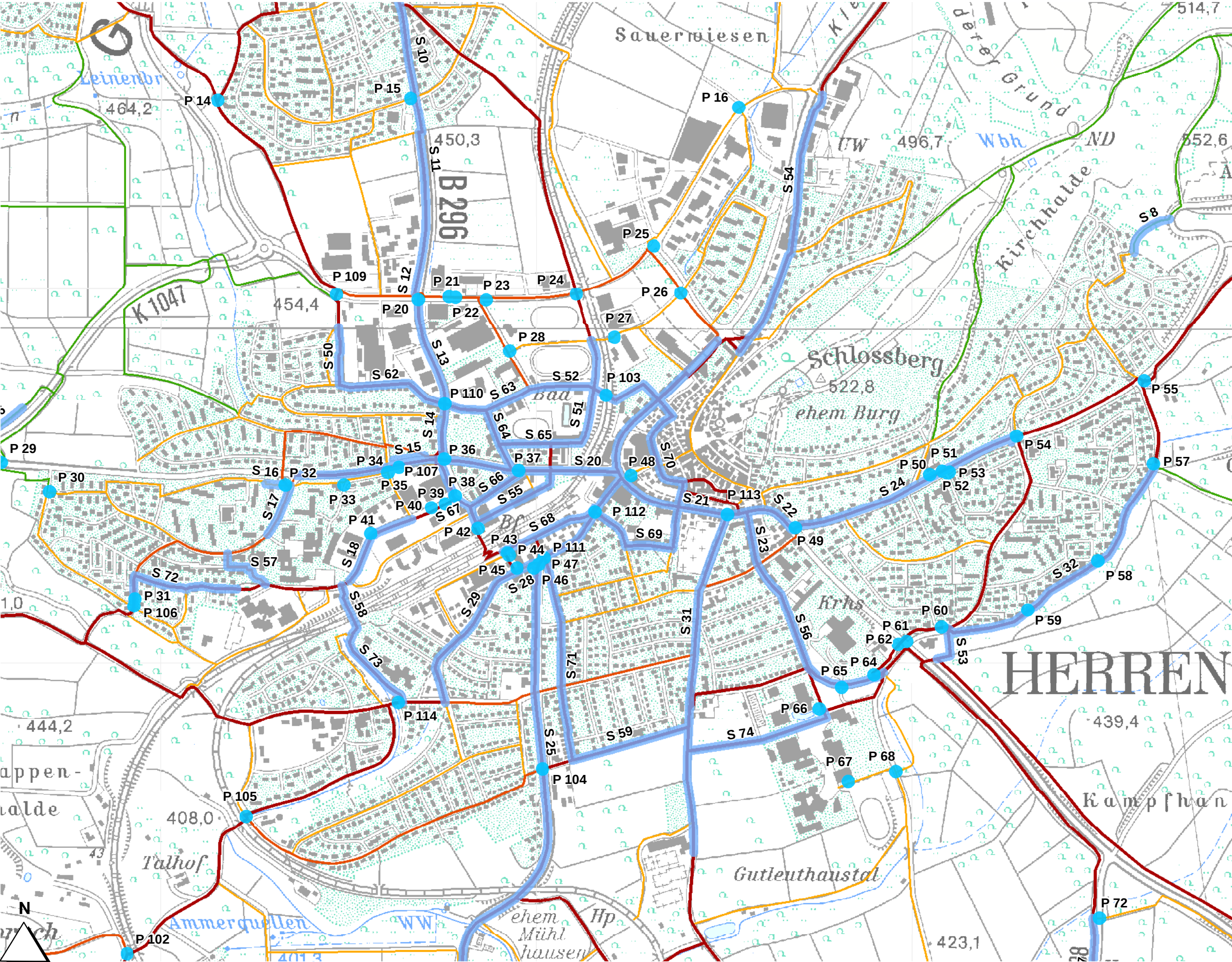
Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:35.000

0 250 500 1.000 m

Plan 2.1





Mängel im Radverkehrsnetz
Kernstadt

Stand: 05.03.2019

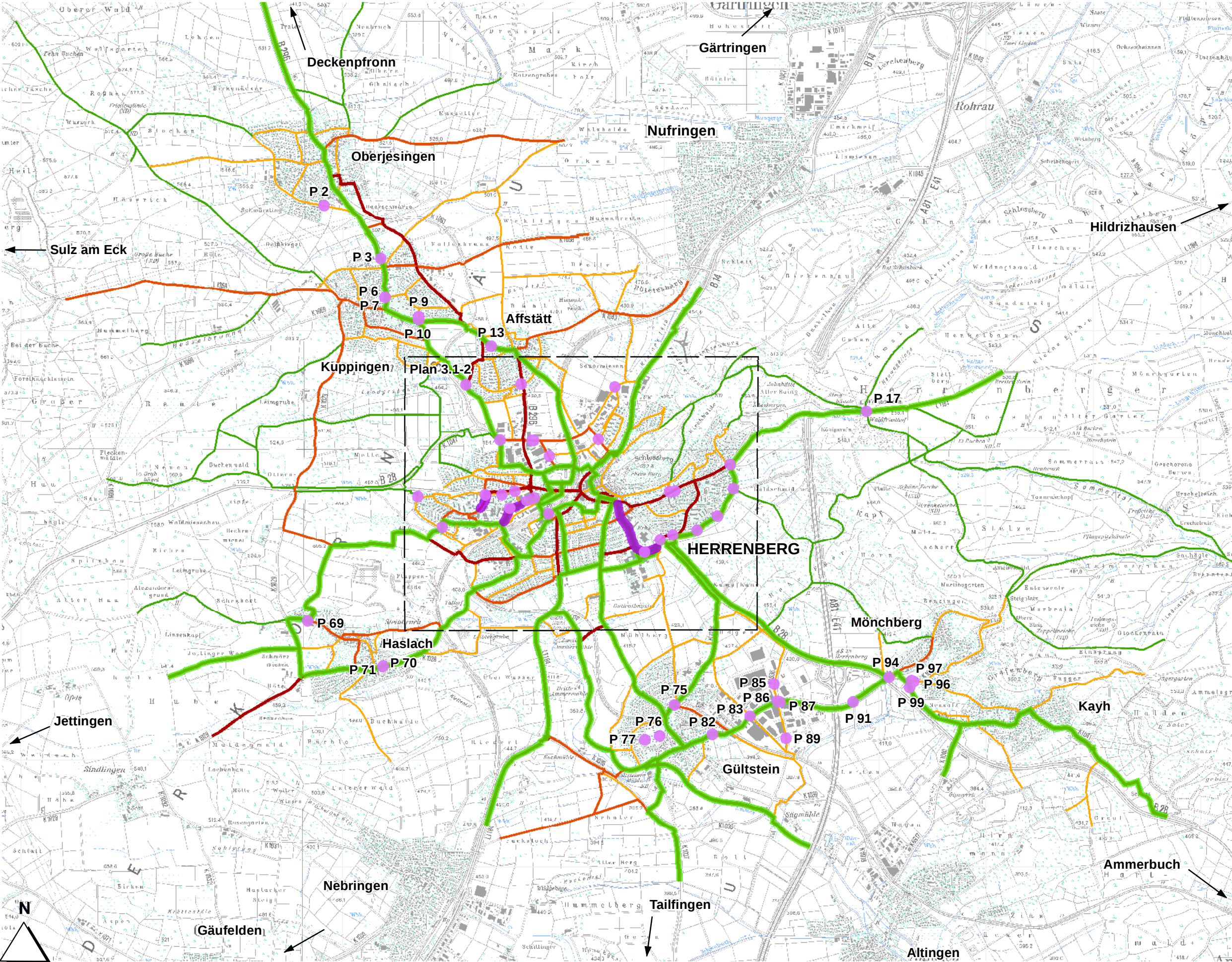
- Punktfehler
- Streckenfehler
- Radverkehrsnetz**
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500m

Plan 2.2





1. Sofortmaßnahmen

Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

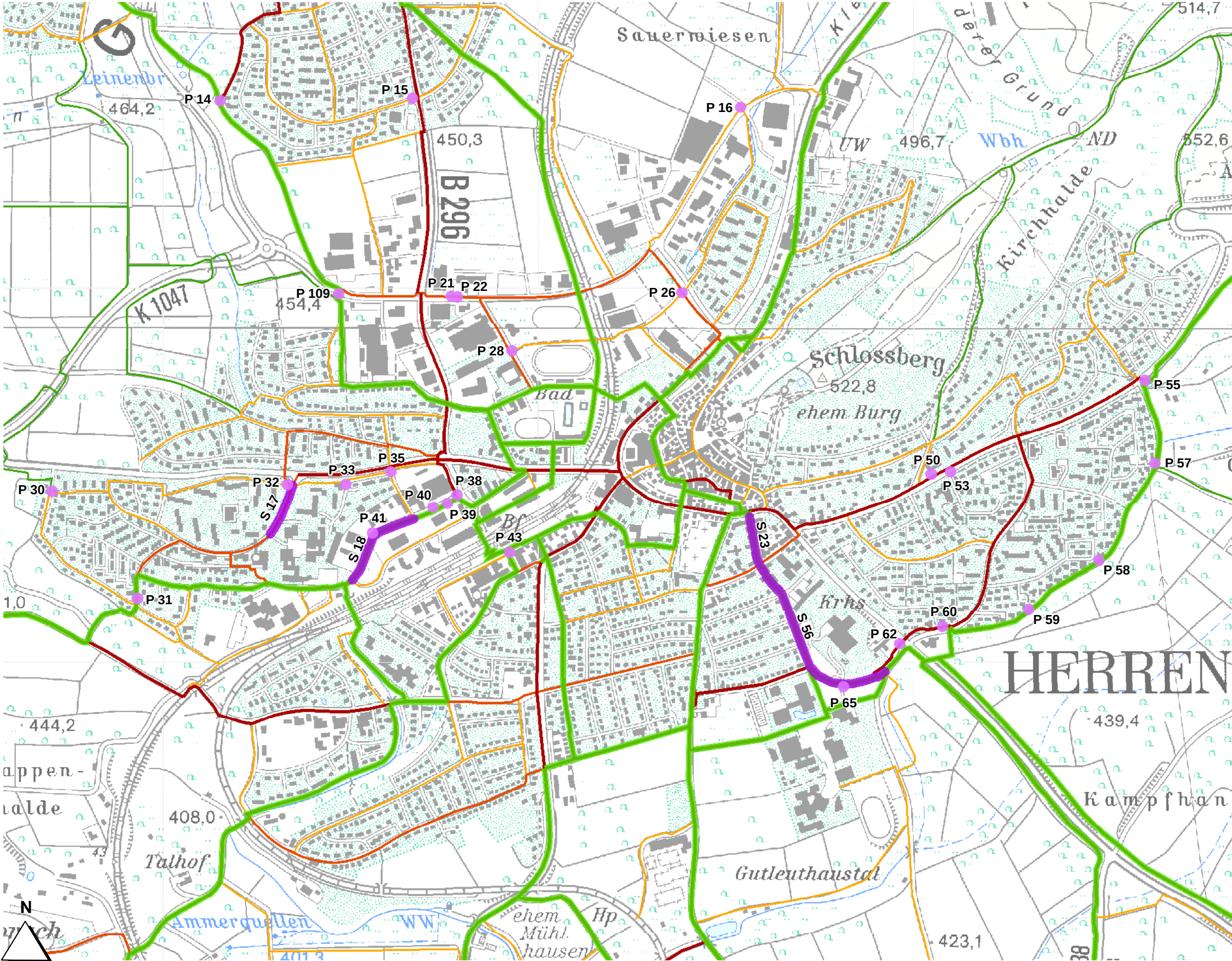
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:35.000
0 250 500 1.000 m

Plan 3.1-1





1. Sofortmaßnahmen

Kernstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

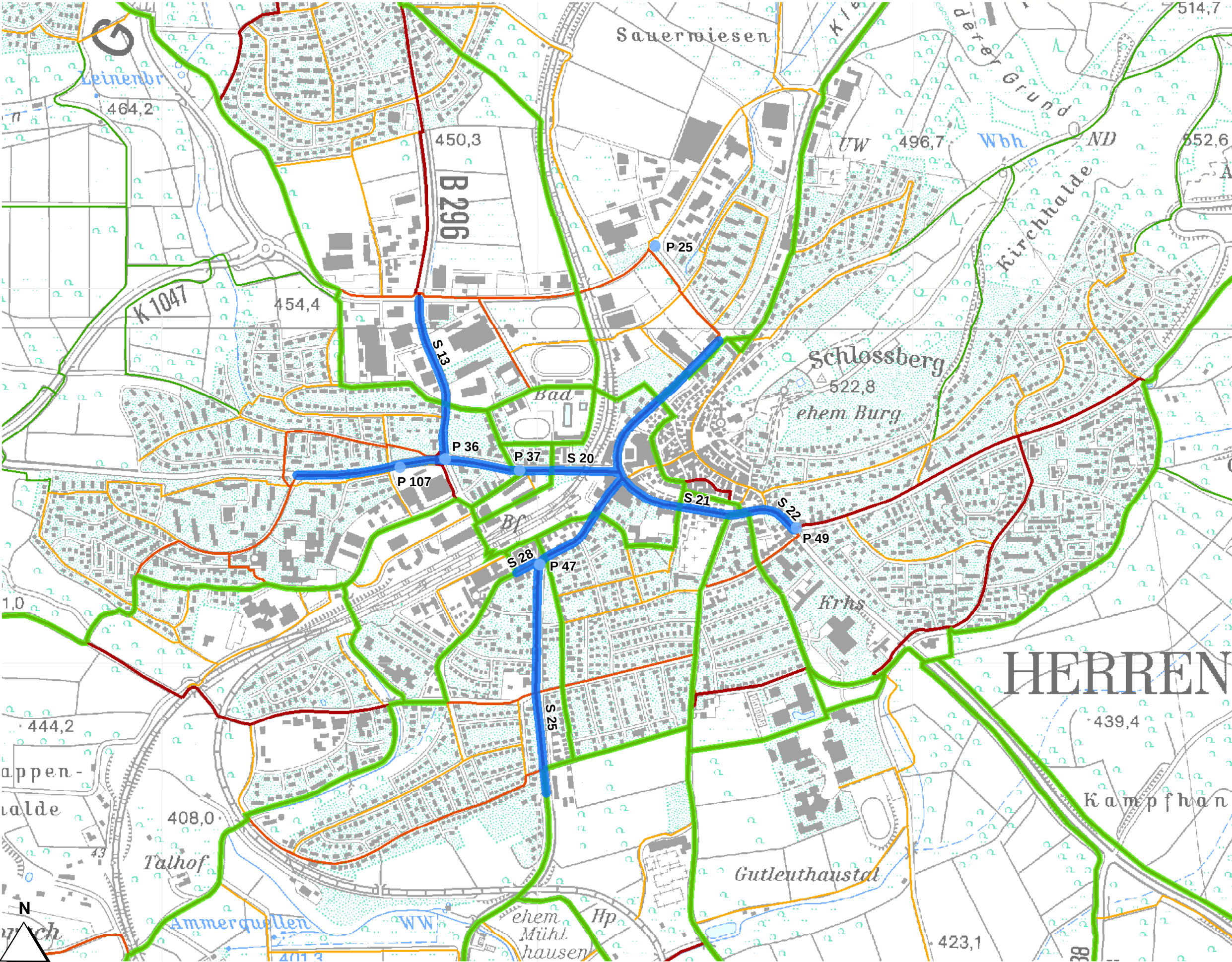
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500 m

Plan 3.1-2





2. Maßnahmen
Modellstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

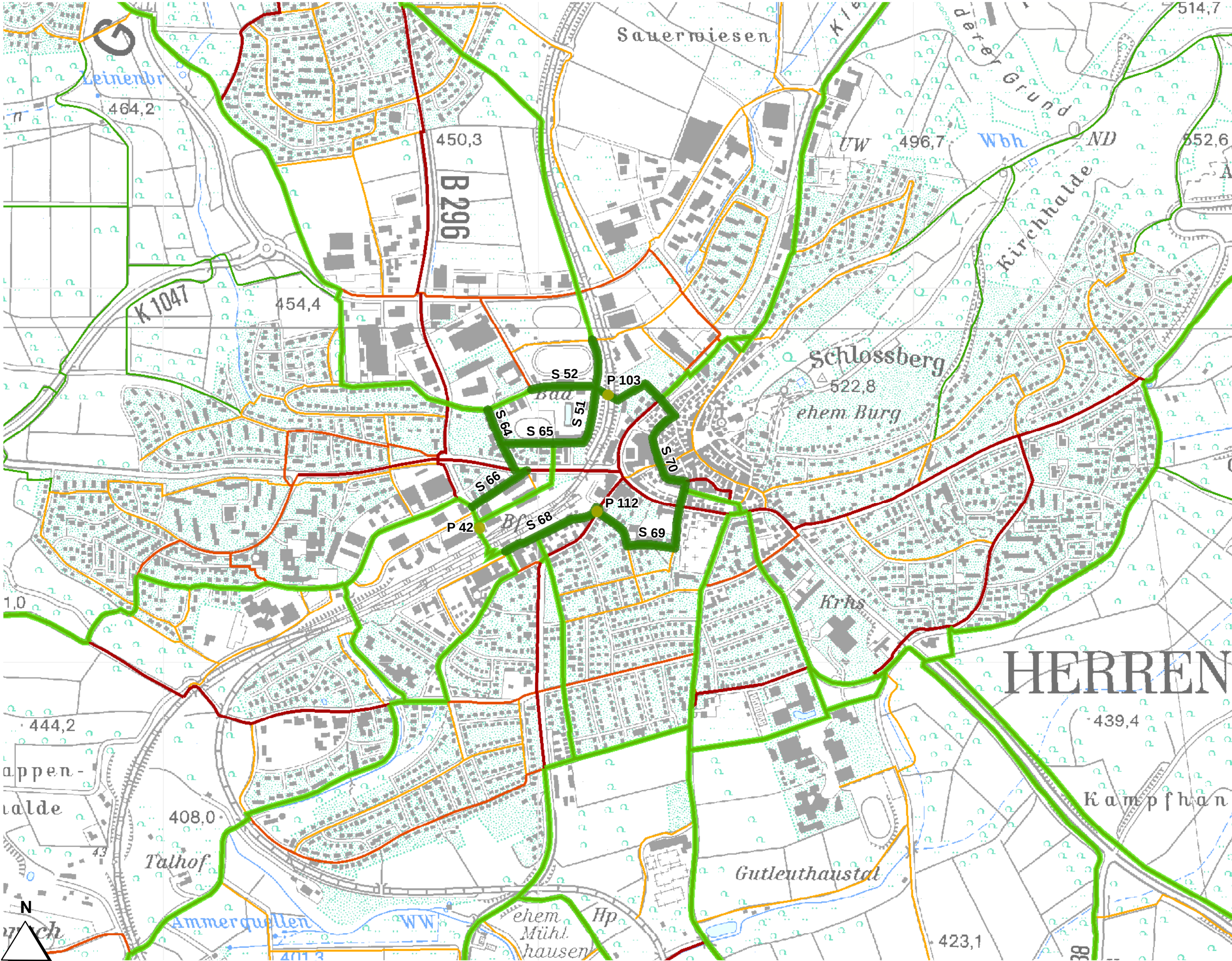
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500 m

Plan 3.2





3. Maßnahmen
Innenstadtring

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

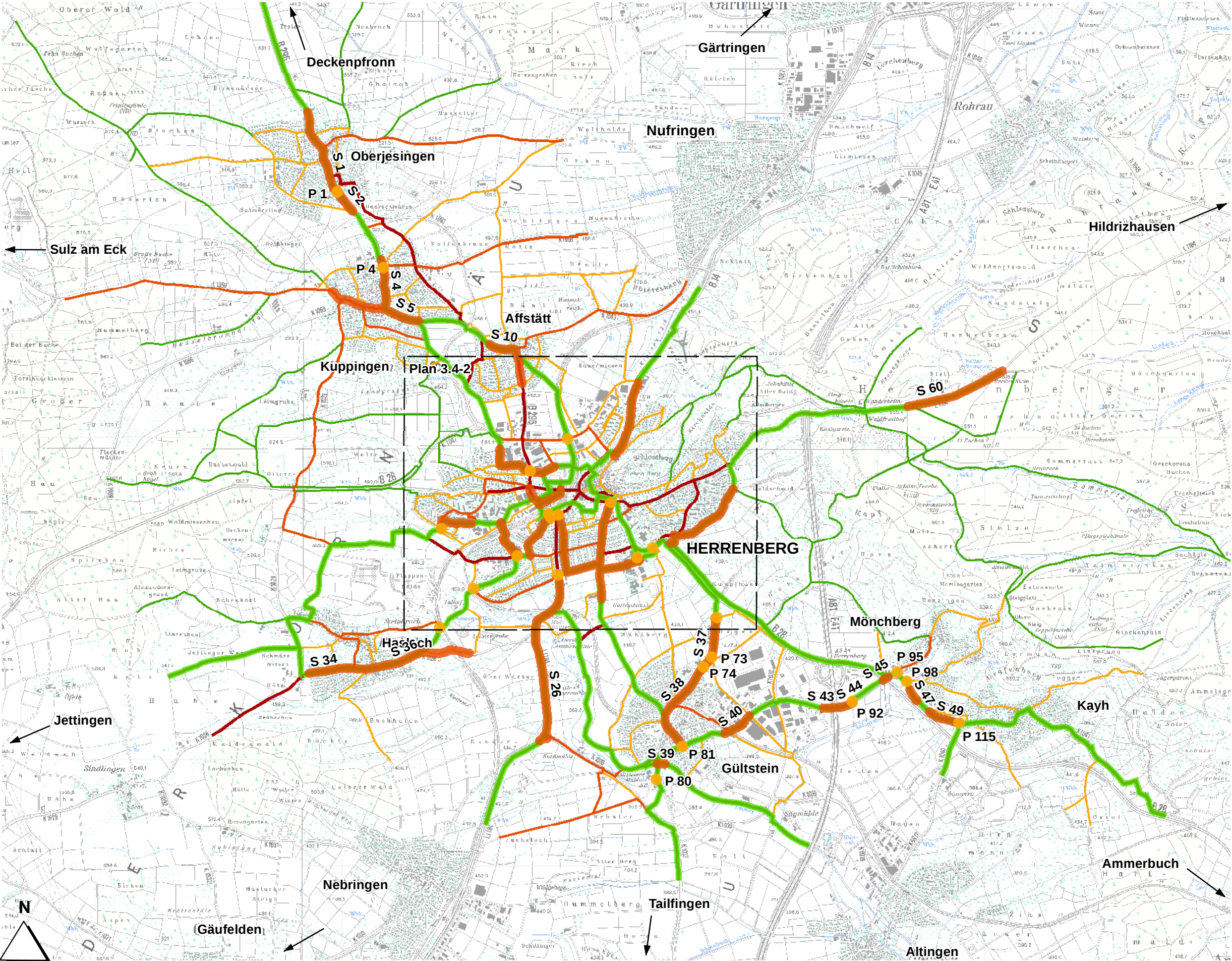
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500 m

Plan 3.3





4. Zubringerrouten

Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

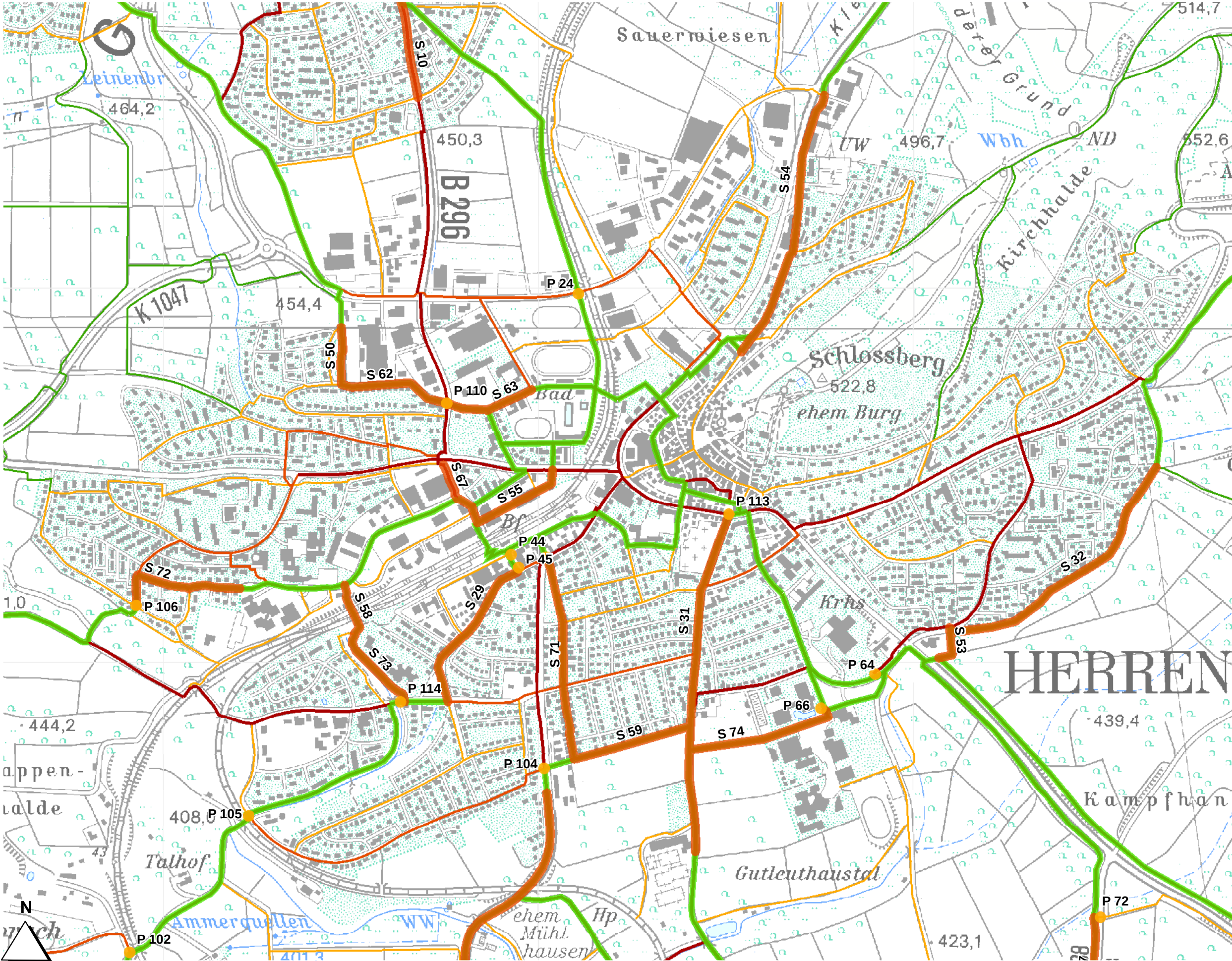
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:35.000
0 250 500 1.000 m

Plan 3.4-1





4. Zubringerrouten

Kernstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

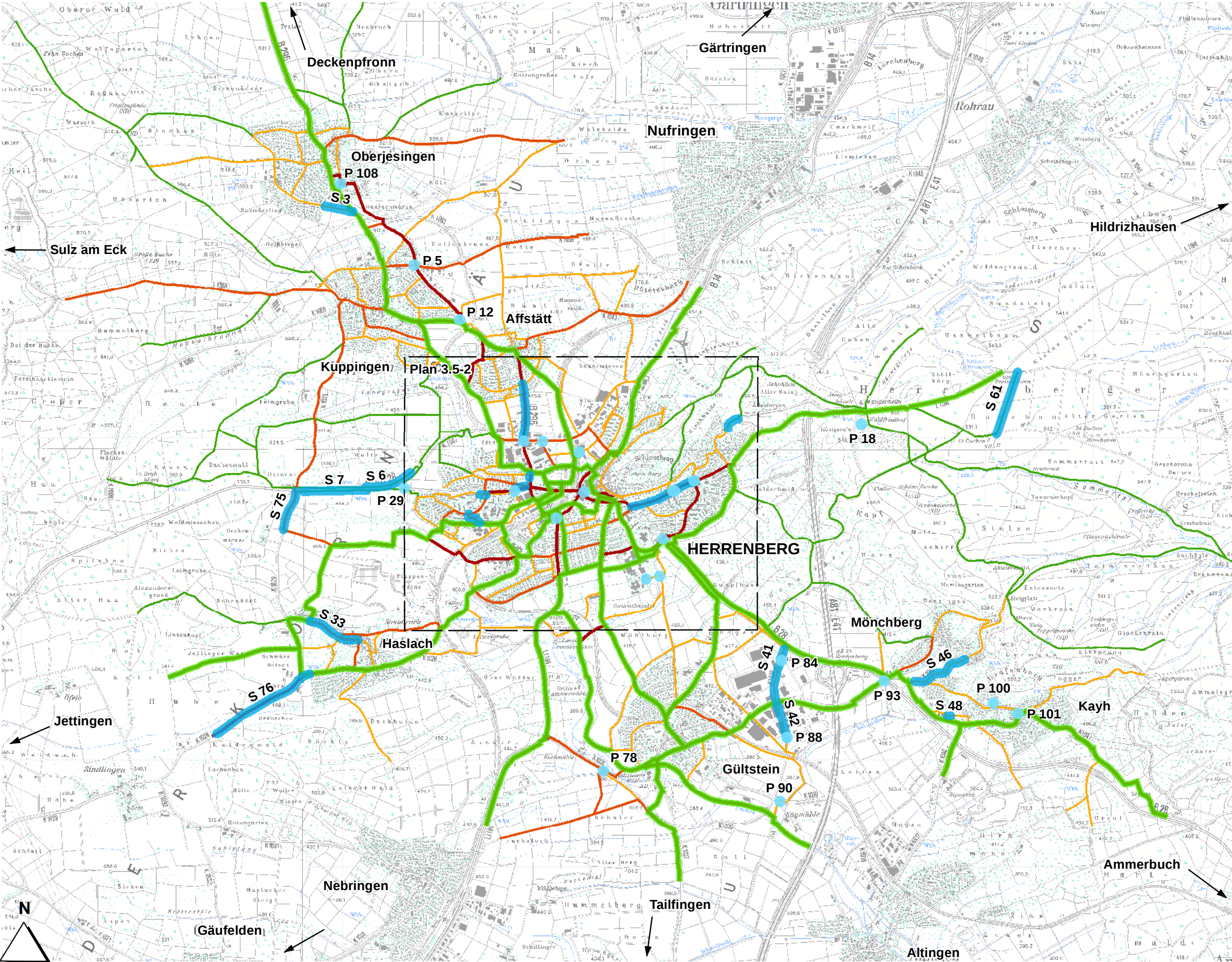
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500 m

Plan 3.4-2





5. Weitere flächen-
deckende Maßnahmen

Gesamtstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

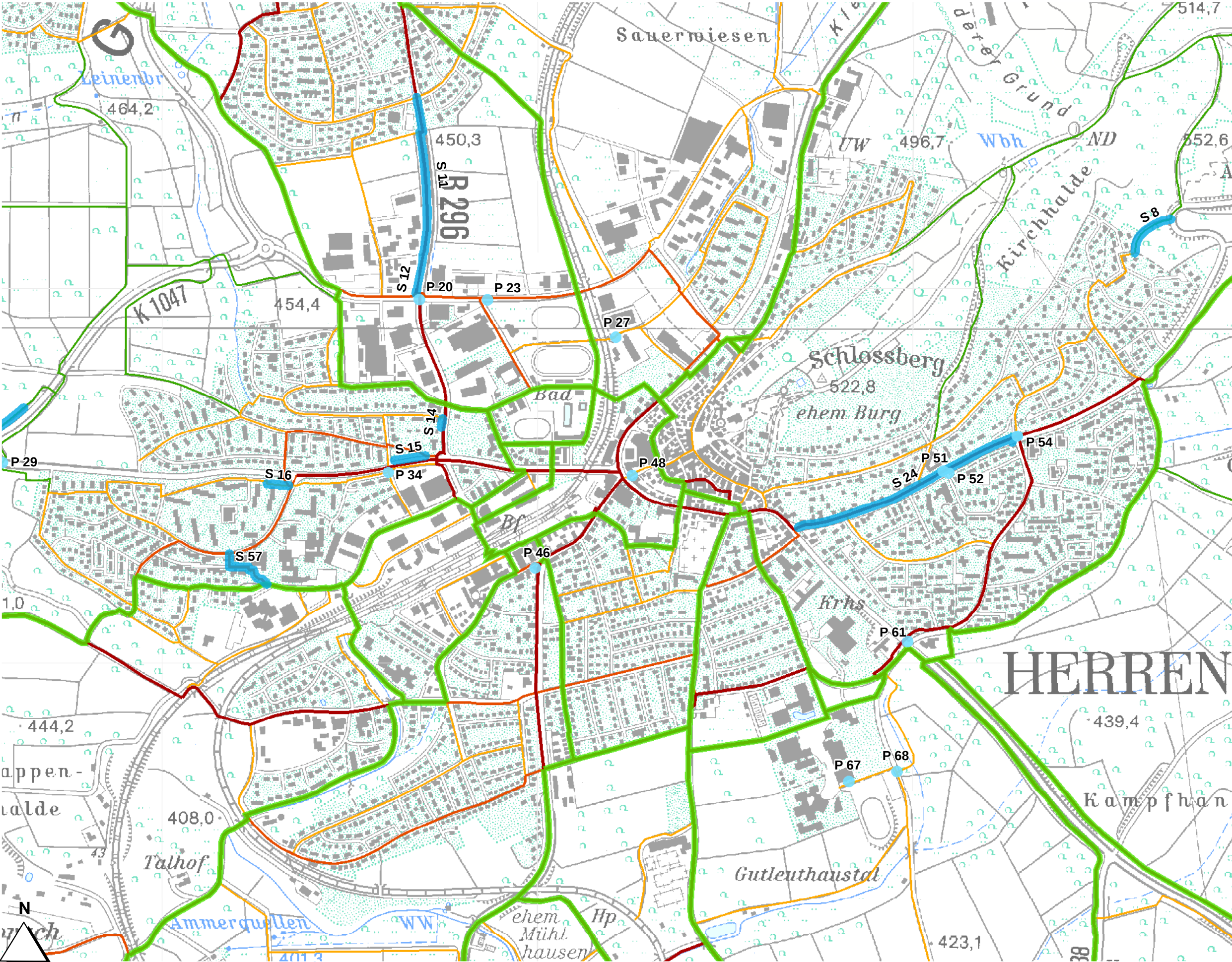
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:35.000
0 250 500 1.000 m

Plan 3.5-1





5. Weitere flächen-
deckende Maßnahmen

Kernstadt

Stand: 05.03.2019

- Punktmaßnahme
- Streckenmaßnahme
- Hauptnetz für „Furchtsame“ („Interessiert, aber besorgt“)

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Nebennetz
- Freizeitnetz

Kartengrundlage:
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Maßstab: 1:10.000
0 125 250 500 m

Plan 3.5-2

