

13.10.2020

Fachbereich: Technischer Service
 Fachgebiet: Planen & Bauen
 Az.: 650.014

Gremium	Sitzung am	Status	Beratungszweck
Ausschuss für Umwelt und Technik	22.10.2020	nicht öffentlich	Vorberatung
Gemeinderat	17.11.2020	öffentlich	Beschlussfassung

Radwegekonzept

Vorgang:

Beschlussantrag:

Das Radwegekonzept wird als Grundlage für die weiteren Planungen der Radinfrastruktur in Markgröningen angenommen.

Finanzielle Auswirkungen ? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Handlungsfeld: 5 Mobilität Strategisches Ziel: Schlüsselposition: 5110	Verfasser/in: Frau Fröhlich Gesehen: (FBL Herr Schütze)	gez. Rudolf Kürner Bürgermeister
--	---	---	--

Gesamtkosten - der Maßnahme, - der Beschaffung - des Vorhabens im Haushaltsjahr €	Mehrjahresvorhaben Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Gesamtkosten des Vorhabens über die Haushaltsjahre €	Objektbezogene - Einnahmen - Zuschüsse/ - Beiträge - Verkaufserlöse €	Folgekosten - pro Jahr: € - Lebenszykluskosten: €
--	---	--	--

Veranschlagung der Gesamtkosten:

im Ergebnishaushalt Kostenstelle: Sachkonto: Betrag: €	im Finanzhaushalt Investitionsauftrag: Sachkonto: Betrag: €	Eigenbetrieb Wasserwerk Konto: Erfolgsplan WiJ: Betrag: € Vermögensplan WiJ: Betrag: € Sparte Leerrohre: Sparte E-Mobilität:	Eigenbetrieb Abwasserb. Konto: Erfolgsplan WiJ: Betrag: € Vermögensplan WiJ: Betrag: €
--	---	--	--

Sachvortrag:

Das Verkehrsplanungsbüro IGV hat im Auftrag der Stadt Markgröningen ein Radwegekonzept erarbeitet, das auf den im Green-City-Masterplan dargelegten Grundlagen basiert.

Untersucht wurden im Detail die wichtigen Knotenpunkte und angestrebten Hauptverbindungen. Für die Routenführung waren die schon im Green-City-Masterplan dargestellten Ziel- und Quellpunkte (öffentliche Nutzungen, Schulen sowie Einzelhandel und Dienstleistung) maßgeblich. Darüber hinaus wurden weitere Konfliktpunkte, die es für ein durchgängiges Netz zu lösen gilt, untersucht. Abschließend stellt das Konzept vielfältige Standorte dar, die für Radabstellanlagen in der Kernstadt und in Unterriexingen in Frage kommen.

Das vorliegende Konzept basiert auf Erfahrungen aus den Beneluxländern und Dänemark, wo sich die Fahrradplanung an der subjektiven Sicherheit der Radler*innen orientiert, wodurch wesentlich höhere Anteile des Radverkehrs erreicht werden können als hierzulande. Die aktuelle Planungspraxis, Schutzstreifen auf der Straße abzumarkieren, die aber keine physische Barriere zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bieten, fühlt sich insbesondere für Ungeübte, Kinder oder ältere Menschen nicht sicher an. Der aktuelle Fahrradmonitor zeigt, dass es 81 % der Radfahrenden „sehr wichtig oder wichtig“ ist, an einer Straße getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein (ADFC-Fahrradklima-Test 2018). Demzufolge wäre eine getrennte Wegführung, aber zumindest breitere Spuren und ausreichende Pufferzonen, notwendig, um den Radverkehr zu stärken und mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren – auch diejenigen, die heute das Fahrrad noch nicht als Verkehrsmittel nutzen. Leider haben viele Städte das gleiche Problem wie Markgröningen: der Platz ist nicht ausreichend, um an den verkehrsreichen Hauptachsen attraktive Radwege mit physischer Trennung zum Kfz-Verkehr zu schaffen.

Daher ist der Ansatz des vorliegenden Konzepts, Routen abseits der Hauptverkehrsachsen zu finden, die für den Radverkehr dienen können.

Für einige Konfliktpunkte gibt es keine oder keine einfache Lösung. Besonders problematisch ist hier der Altstadtring (Schiller-, Graben-, Graft-Hartmann-, Tammer Straße) aber auch die Vaihinger- und die Unterriexinger Straße. Diese Bereiche werden bei der Wegführung

folglich möglichst umgangen, indem Alternativrouten angeboten werden.

Auch die vorgeschlagenen Routen abseits der Hauptstraßen kommen nicht ohne eine Umverteilung von Flächen vom MIV zum Fahrrad hin aus: Bei der Umsetzung der Fahrradstraßen in der Uhlandstraße dürfte auf der westlichen Straßenseite nicht mehr geparkt werden und auch für andere Maßnahmen fallen Parkplätze weg. Ohne diese Umverteilung ist in vielen Fällen eine angemessene Förderung des Radverkehrs nicht möglich, denn ohne ausreichend Platz kann weder eine objektiv noch eine subjektiv sichere Gestaltung gewährleistet werden.

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist der Aufwand in den meisten Fällen gering (Beschilderung und Markierungen), erfordert jedoch intensive Abstimmungen mit den Straßenverkehrsbehörden im Vorfeld der notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen.

In der Gesamtbetrachtung von Kosten, Nutzen und Umsetzbarkeit lässt sich eine grobe Priorisierung der Maßnahmen vornehmen.

Aus Sicht der Verwaltung gibt es einige Maßnahmen, für die erst die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, bzw. die nicht in unserer Hand liegen oder deren Kosten zu hoch sind und die somit nicht für eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung in Frage kommen.

Zu diesen **langfristig** umsetzbaren Maßnahmen zählen:

- Knotenpunkt Grabenstraße/Münchinger Straße/Esslinger Gasse
- Knotenpunkt Münchinger Straße/Möglinger Straße/Schwieberdinger Straße/Friedhofsweg und damit verbunden Bahnhofstraße mit Sudetenstraße und Gartenstraße
- Knotenpunkt Stuttgarter Weg/Münchinger Straße
- Die Verbindung von der Sudetenstraße zum Friedhofsweg
- Fußgängerbrücke über die Vaihinger Straße

Bei einigen Maßnahmen ist von einem größeren Abstimmungsbedarf mit den Verkehrsbehörden inkl. weiteren Untersuchungen auszugehen, weswegen diese als **mittelfristig** umsetzbar einzustufen sind:

- Lichtsignalanlage Tammer Straße
- Querunginsel Auf Hart
- Querung Unterriexinger Straße, Höhe Festplatz
- Querungshilfe Talgrund
- Unterriexingen entlang Markgröninger Straße

Maßnahmen, die **kurzfristig** angestoßen werden könne, die jedoch auch von der Anordnung der Verkehrsbehörden abhängig sind, sind:

- Anbindung Wasserturm Variante 1
- Freigabe Esslinger Gasse gegen Fahrtrichtung,
- Signalisierung Oberes Tor/Unterriexinger Straße
- Nördl. Graf-Hartmann-Straße = Fahrradstraße
- Uhlandstraße = Fahrradstraße
- Freigabe südl. Graf-Hartmann-Straße in beide Richtungen
- Freigabe Gartenstraße in beide Richtungen
- südliche Graf-Hartmann-Straße und Tammer Straße = 30 km/h
- Aufstellfläche an Lichtsignalanlage Paulinenstraße / Tammer Straße

Kurzfristig umsetzbar sind zudem Abstellanlagen für Fahrräder. Die Verwaltung schlägt hierfür als ersten Schritt zwei Standorte vor (siehe Vorlage AUT 104/2020):

- Marktbrunnengässle in der Kernstadt
- Turn- und Festhalle in Unterriexingen

Da insbesondere die Anbindung des Schulgeländes am Benzberg wichtig ist, die angestrebte Lösung hier jedoch noch in weiter Ferne liegt, schlägt die Verwaltung als Verbesserung für den Radverkehr Maßnahmen zur kurzfristige Umsetzung vor:

- Prüfung von baulichen Verbesserungen um das Schulgelände (z.B. Absenkung von Bordsteinen)
- Ausweisung der Schwieberdinger Straße als Fahrradstraße

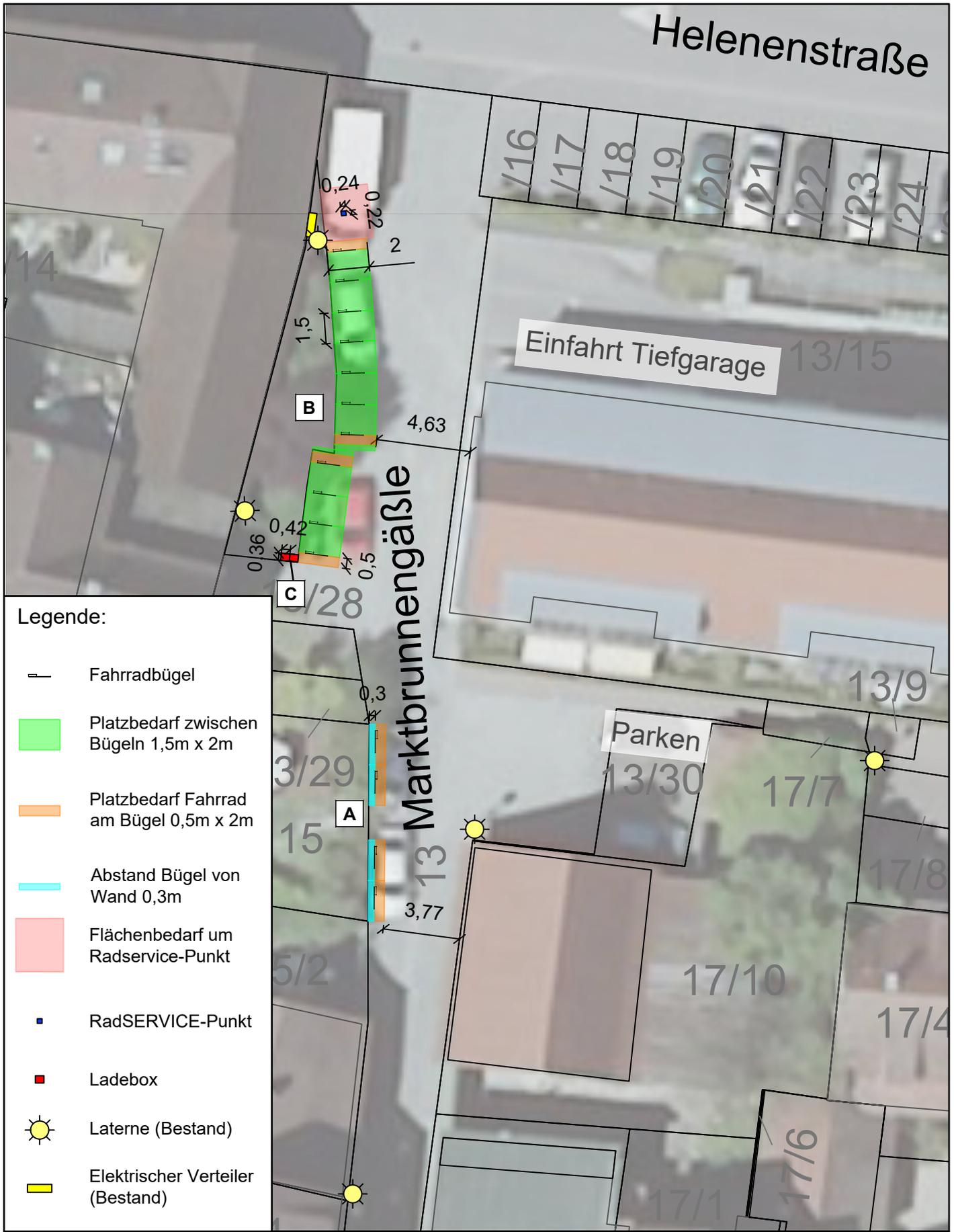
Auch der Antrag der GAL zur Absenkung des Bürgersteigs an der Schwieberdinger Straße zur besseren Anfahrbarkeit des Schulgeländes wurde bei einem Termin vor Ort geprüft. Zu Schulbeginn und vor allem nach Unterrichtsschluss ist die verkehrliche Situation in der Schwieberdinger Straße sehr angespannt: Bis zu fünf (Gelenk)busse fahren die Bushaltestelle in diesem Zeitraum an, dazu kommen die Pkw der Eltern und die Schüler*innen, die zu Fuß kommen bzw. gehen. In diese Zeit fällt naturgemäß auch der hauptsächliche Radverkehr. Da jedoch die komplette Länge der Busbuchten sowie der Straßenabschnitt nördlich

davon von Bussen belegt ist, kann hier aller Voraussicht nach keine sichere Stelle zum Auf- bzw. Abfahren vom Schulgelände angeboten werden.



Weitere Möglichkeiten der Verbesserung rund um das Schulgelände werden jedoch noch untersucht. So sollte z.B. die Einfahrt in den parallel zum Finkenweg laufenden Feldweg von der Münchinger Straße kommend verbessert werden.

Helenenstraße



Markgrünungen - Abstellanlagen

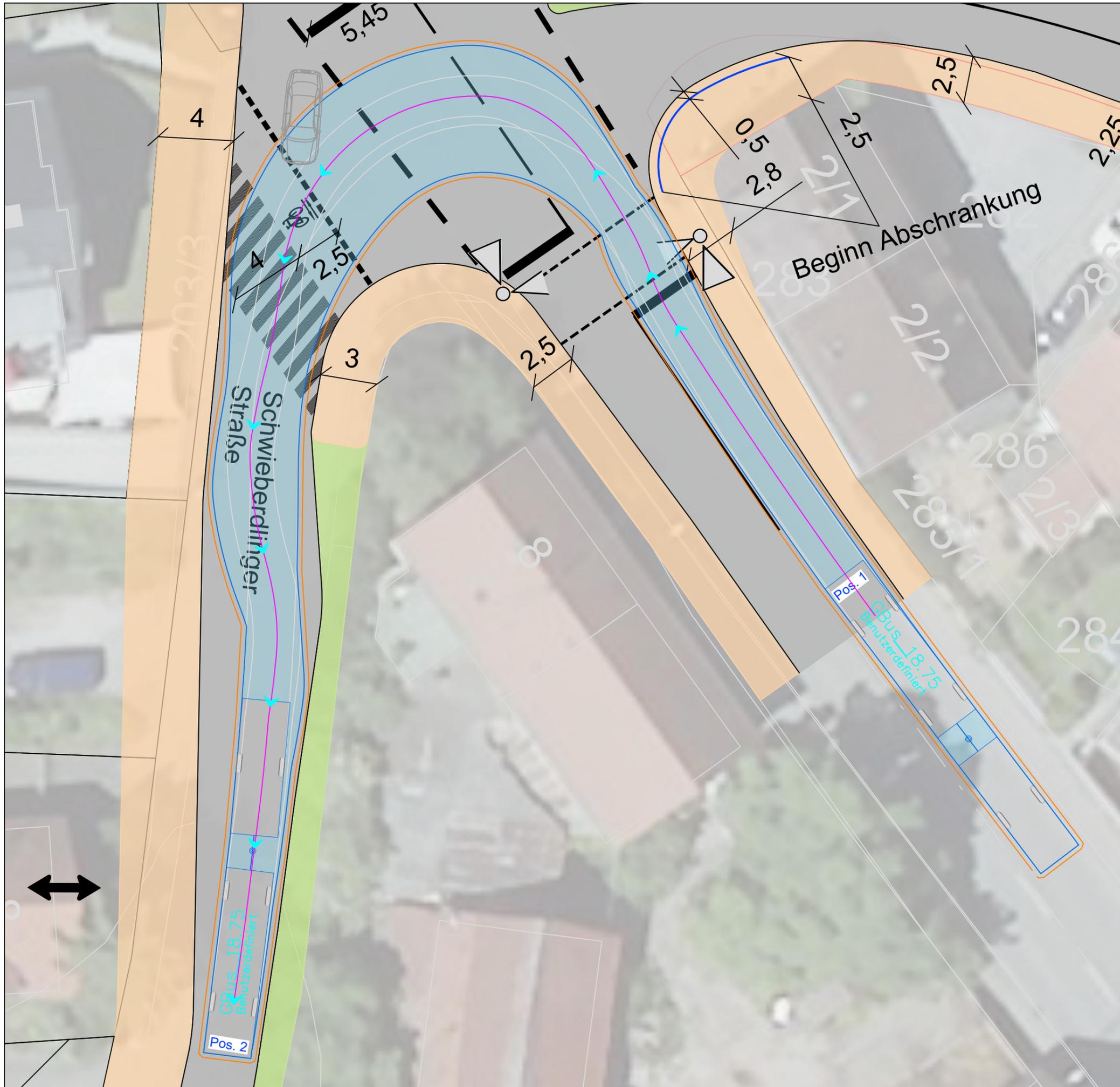
Planung Abstellanlagen Standort 1 Marktbrunnengäßle

Maßstab 1:250

Stand 06.10.2020

Plan P-05





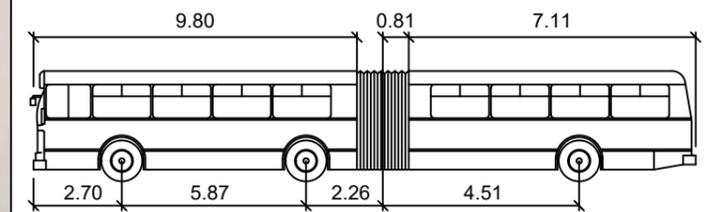
Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Stadt Markgröningen Ausarbeitung Konfliktpunkte Radwegekonzept

Prüfung der Befahrbarkeit
mit dem Bemessungsfahrzeug
18,75 m - Bus

Geschwindigkeit 10 km/h
Sicherheitsabstand 25 cm (orange)

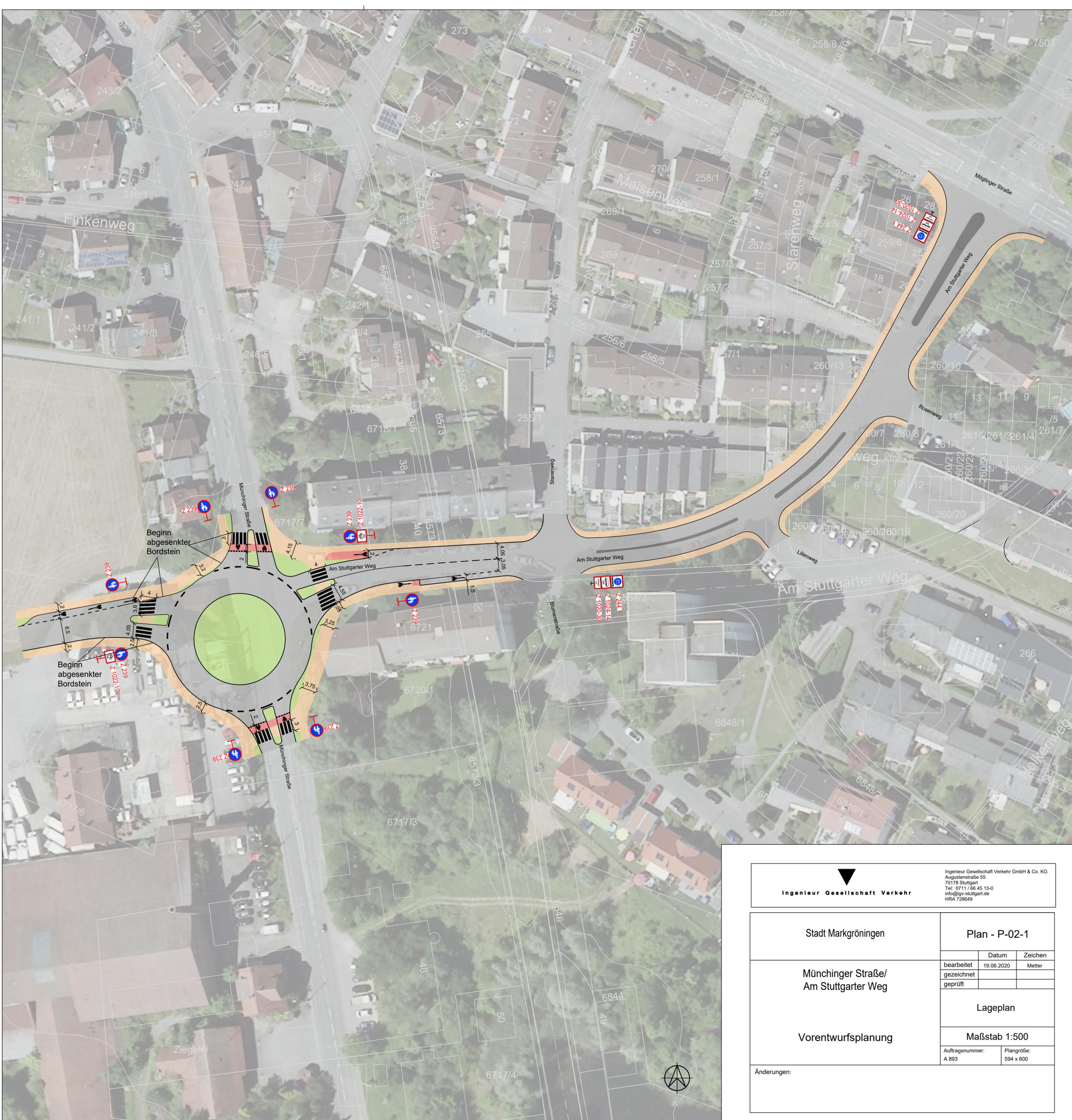
Gelenkbus 18.75 m



Breite der Zugmaschine : 2,50 m
Breite des Aufliegers : 2,50 m
Zeit zwischen den Lenkeinschlägen: 6,0 s
Lenkwinkel: 35,9°
Gelenkwinkel: 70,0



Plan	Index	
SK-01		
	Datum	Zeichen
bearbeitet	03.04.2020	Genkinger
gezeichnet		
geprüft		
Lageplan Münchinger Straße Schwieberdinger Straße		
Maßstab 1:200		
Auftragsnummer: A 893	Plangröße: 420 x 297 mm	Datei :
Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG Augustenstraße 55 70178 Stuttgart Tel: 0711 / 66 45 13-0 info@igv-stuttgart.de HRA 728649		




Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG
 Augustenstraße 55
 70178 Stuttgart
 Tel: 0711 / 66 45 13-0
 info@igv-stuttgart.de
 HRA 728649

Stadt Markgröningen	Plan - P-02-1	
Münchinger Straße/ Am Stuttgarter Weg	bearbeitet	Datum
	gezeichnet	Zeichen
	geprüft	Metter
Lageplan		
Maßstab 1:500		
Auftragsnummer:	Plangröße:	
A 893	594 x 600	

Änderungen:

Stadt Markgröningen Ausarbeitung Konfliktpunkte Radwegekonzept

Knotenpunkt
Münchinger Straße/Am Stuttgarter
Weg
mit Planung Kreisverkehr von
Thomas und Partner



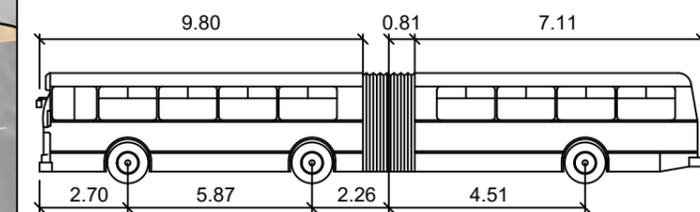
Plan		Index
P-02-2		
	Datum	Zeichen
bearbeitet	19.06.2020	Metter
gezeichnet		
geprüft		
Lageplan		
Maßstab 1:500		
Auftragsnummer: A 893	Plangröße: 420 x 297 mm	Datei :
Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG Augustenstraße 55 70178 Stuttgart Tel: 0711 / 66 45 13-0 info@igv-stuttgart.de HRA 728649		

Stadt Markgröningen Ausarbeitung Konfliktpunkte Radwegekonzept

Prüfung der Befahrbarkeit
mit dem Bemessungsfahrzeug
18,75 m - Bus

Geschwindigkeit 10 km/h
Sicherheitsabstand 25 cm (orange)

Gelenkbus 18.75 m

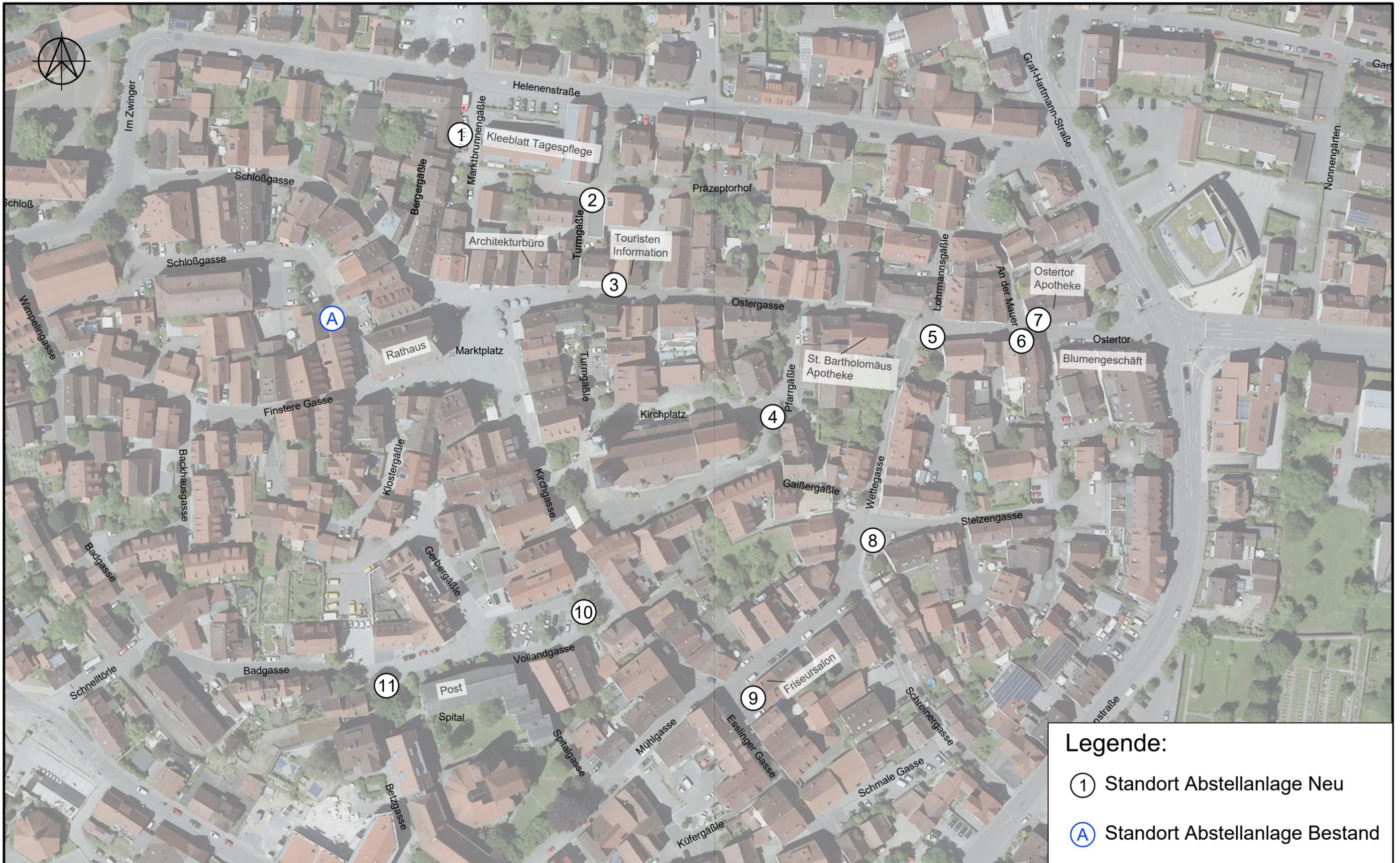


Breite der Zugmaschine : 2.50 m
Breite des Aufliegers : 2.50 m
Zeit zwischen den Lenkeinschlägen: 6.0 s
Lenkwinkel: 35.9°
Gelenkwinkel: 70.0



Plan	Index	
SK-02		
	Datum	Zeichen
bearbeitet	19.06.2020	Genkinger
gezeichnet		
geprüft		
Lageplan Münchinger Straße Am Stuttgarter Weg		
Maßstab 1:500		
Auftragsnummer: A 893	Plangröße: 420 x 297 mm	Datei :
Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG Augustenstraße 55 70178 Stuttgart Tel: 0711 / 66 45 13-0 info@igv-stuttgart.de HRA 728649		



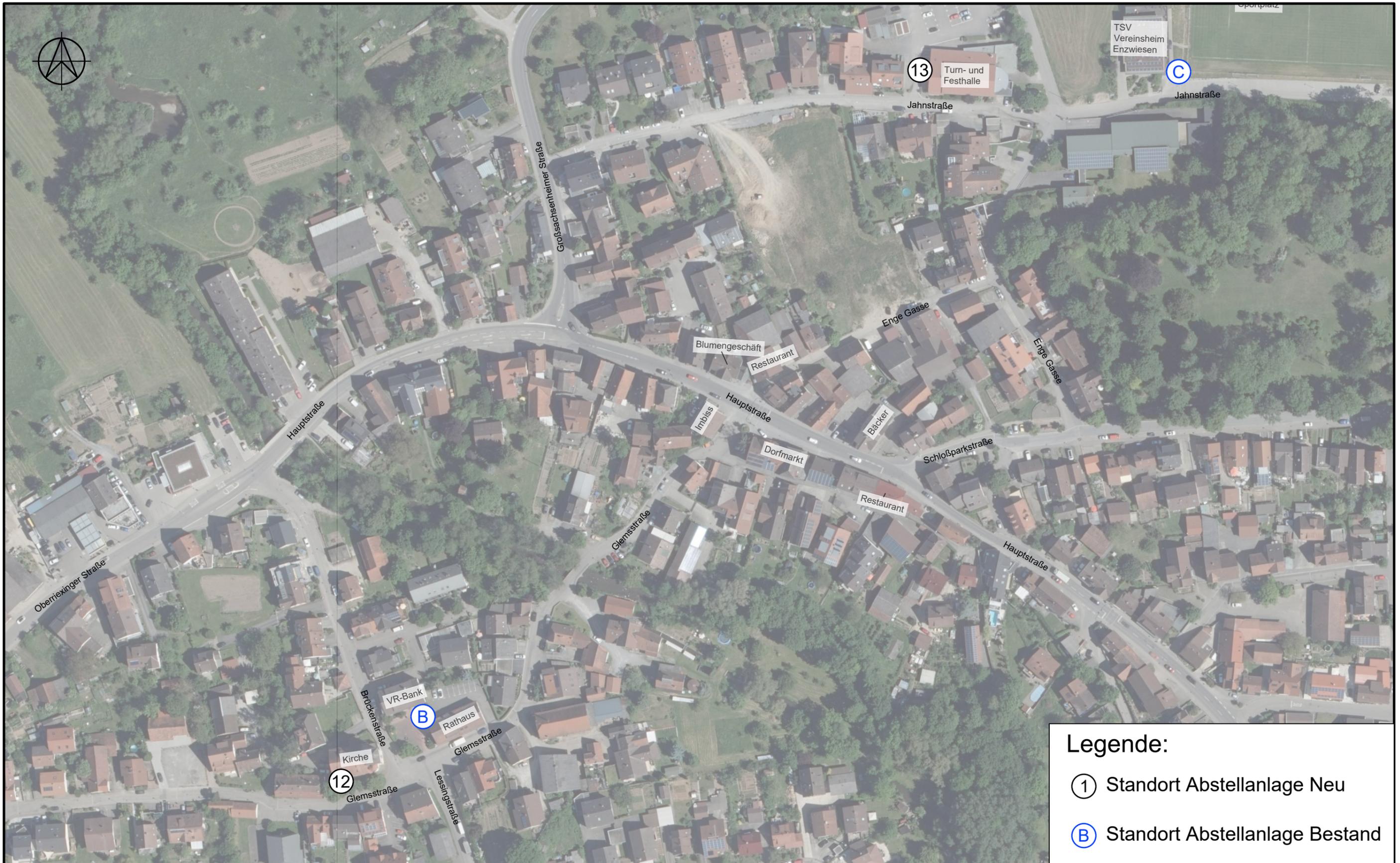


- Legende:**
- ① Standort Abstellanlage Neu
 - Ⓐ Standort Abstellanlage Bestand

Markgröningen - Abstellanlagen
Übersicht der Standorte der Abstellanlagen in der Innenstadt

Stand: 30.07.2020
Maßstab: 1:1500

Anlage 03



Legende:

- ① Standort Abstellanlage Neu
- Ⓑ Standort Abstellanlage Bestand

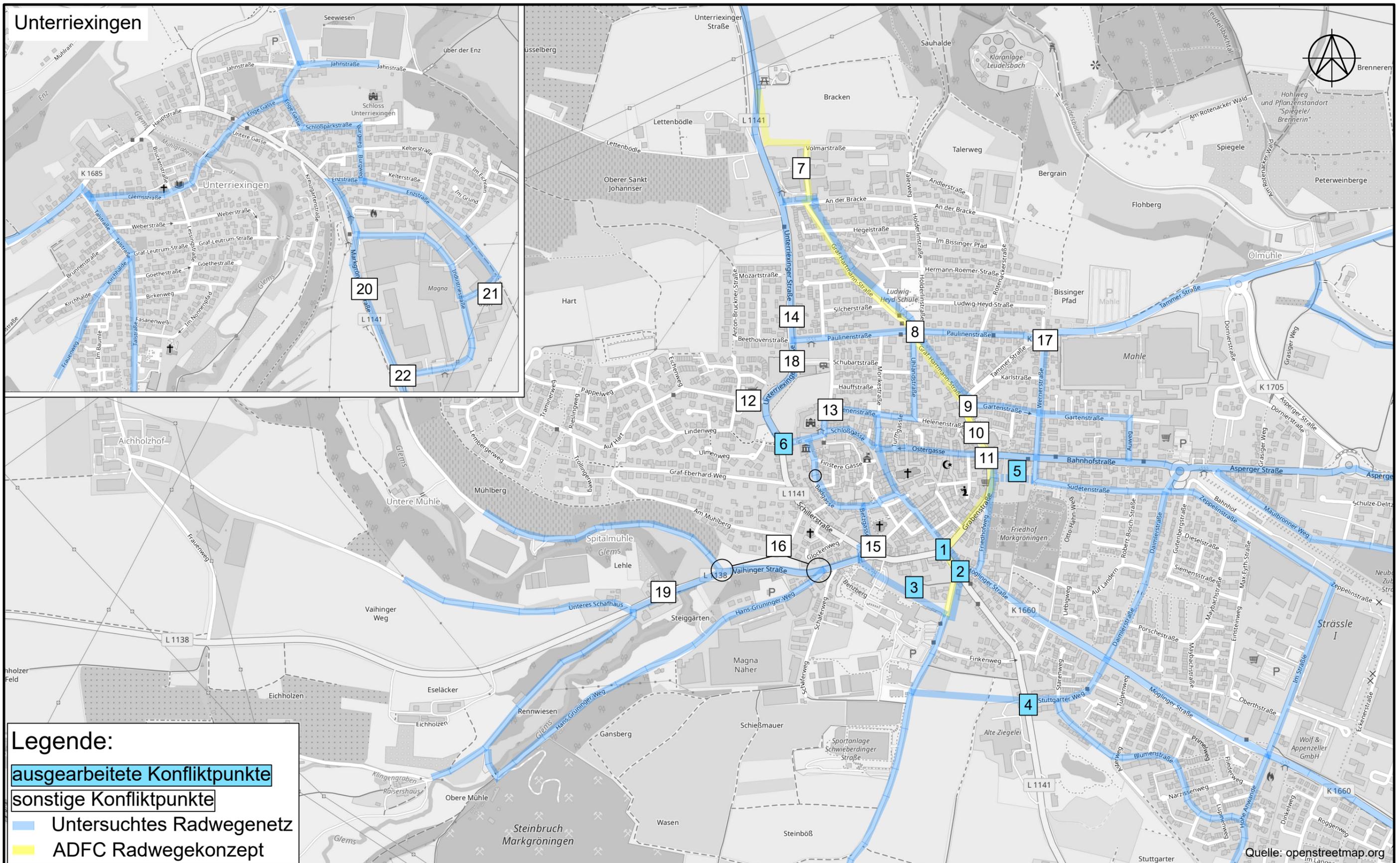
Markgröningen - Abstellanlagen
Übersicht der Standorte für Abstellanlagen in Unterriexingen

Stand: 19.08.2020
Maßstab: 1:2000

Anlage 04



<small>Ingenieur-Gesellschaft Vetschky GmbH & Co. KG Augsburgerstraße 55 72178 Stuttgart 65 Tel: 07141 166 45 13-0 info@ingves-gaertel.de HRA 729549</small>									
Stadt Markgröningen	Plan - 03								
Bahnhofstraße Gartenstraße Sudetenstraße Grabenstraße	<table border="1"> <tr> <th>Datum</th> <th>Zeichen</th> </tr> <tr> <td>bearbeitet 12.10.2020</td> <td>Gemkingler</td> </tr> <tr> <td>gezeichnet</td> <td></td> </tr> <tr> <td>geprüft</td> <td></td> </tr> </table>	Datum	Zeichen	bearbeitet 12.10.2020	Gemkingler	gezeichnet		geprüft	
Datum	Zeichen								
bearbeitet 12.10.2020	Gemkingler								
gezeichnet									
geprüft									
Vorentwurfsplanung	Lageplan								
	Maßstab 1:500								
	<table border="1"> <tr> <th>Aufsatznummer:</th> <th>Plangröße:</th> </tr> <tr> <td>A.893</td> <td>614 x 1300</td> </tr> </table>	Aufsatznummer:	Plangröße:	A.893	614 x 1300				
Aufsatznummer:	Plangröße:								
A.893	614 x 1300								
Änderungen:									



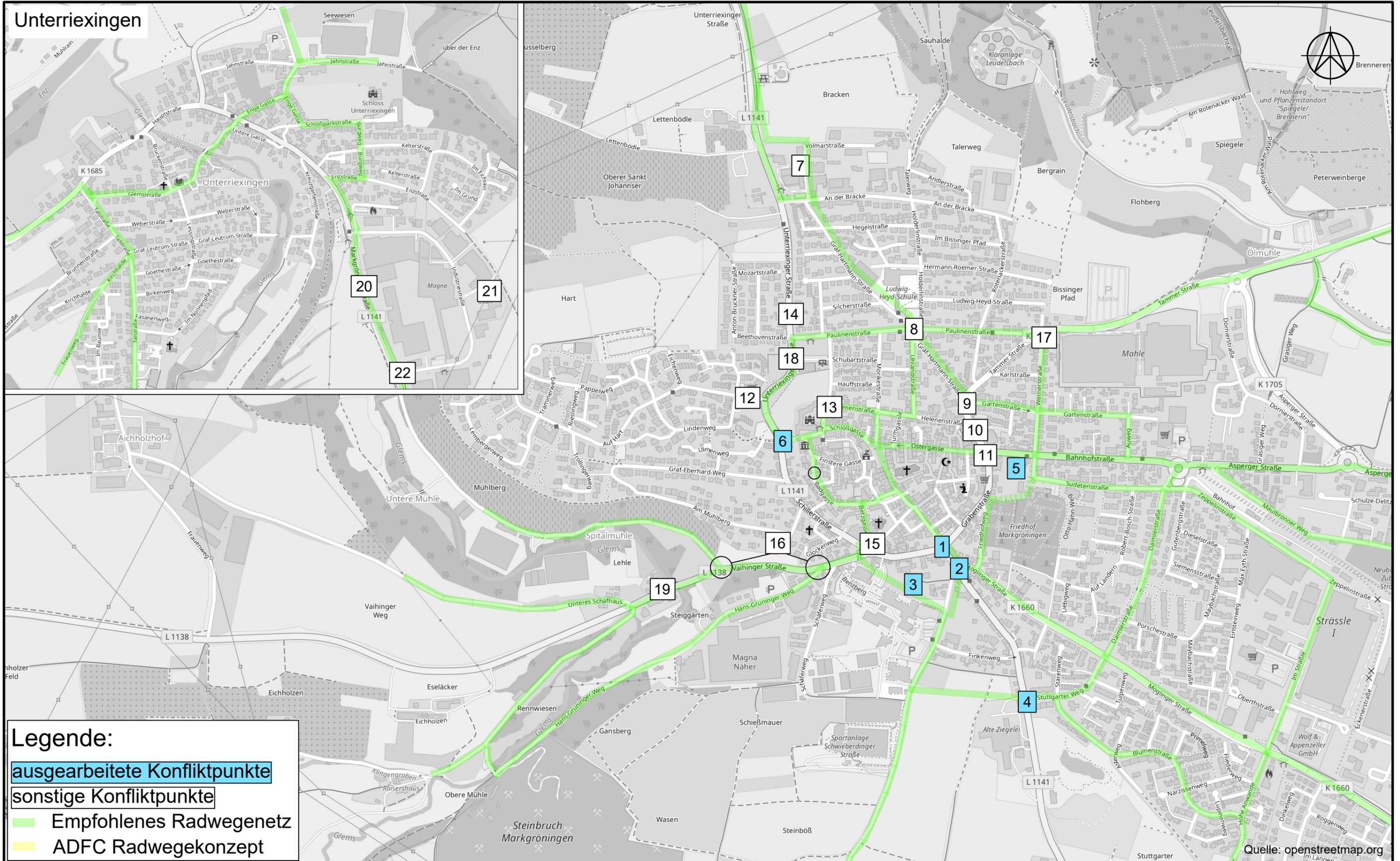
Stadt Markgröningen - Radwegekonzept
Übersicht aller Konfliktpunkte und untersuchtes Radwegenetz

Stand: 06.10.2020
 unmaßstäblich

Anlage 01

Quelle: openstreetmap.org

Unterriexingen



Legende:

- ausgearbeitete Konfliktpunkte
- sonstige Konfliktpunkte
- Empfohlenes Radwegenetz
- ADFC Radwegekonzept



Ingenieur Gesellschaft Verkehr



IGV GmbH & Co. KG

Augustenstr. 55 · 70178 Stuttgart

Tel. 0711 / 66 45 13 - 0 · Fax - 22

<http://www.igv-stuttgart.de>

Stadt Markgröningen

Fortschreibung Radwegkonzept Ausarbeitung Konfliktpunkte Endbericht

Oktober 2020



Inhaltsverzeichnis

1 Anlass.....	4
2 Planungsgrundsätze.....	5
3 Konfliktpunkte und Weiterentwicklung des Radwegenetzes...7	
4 Abstellanlagen.....	41
5 Fazit.....	65



Anlagenverzeichnis

Anlage 01	Übersichtskarte aller Konfliktpunkte und untersuchtes Radwegenetz
Anlage 02	Weiterentwickeltes Radwegenetz
Anlage 03	Übersicht der Standorte für Abstellanlagen in der Innenstadt
Anlage 04	Übersicht der Standorte für Abstellanlagen in Unterriexingen
Plan P-01	Planung Münchinger Straße/Schwieberdinger Straße/Möglinger Straße/Grabenstraße/Esslinger Tor
Plan P-02-1	Planung Münchinger Straße/Am Stuttgarter Weg
Plan P-02-2	Vergleich Planung Münchinger Straße/ Am Stuttgarter Weg mit Planung Kreisverkehr von Thomas und Partner
Plan P-03	Planung Bahnhofstraße/Gartenstraße/Sudetenstraße
Plan P-04	Planung Unterriexinger Straße/Oberes Tor/Schillerstraße
Plan P-05	Planung Abstellanlagen Standort 1 Marktbrunnengäßle
SK-01	Schleppkurve 18.75m Bus an der Münchinger Straße/Schwieberdinger Straße
SK-02	Schleppkurve 18.75m Bus an der Münchinger Straße/ Am Stuttgarter Weg



1. Anlass

Die Stadt Markgröningen arbeitet daran, die Luftqualität und die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern.

Bereits im Jahr 2018 wurden mit dem Green City Plan Saubere Luft 2018 erste Maßnahmen erarbeitet. Darin sieht die Stadt u.a. vor, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu stärken. In diesem Zusammenhang wurden bereits ein erster Entwurf für ein Radwegkonzept erstellt und skizzenhafte Darstellungen von Problembereichen sowie mögliche Standorte für Radabstellanlagen entworfen.

Dieses Konzept wurde nun weiterentwickelt und mögliche Standorte für Radabstellanlagen festgelegt. Die Ergebnisse werden nachfolgend vorgestellt.



2. Planungsgrundsätze

Die heute gültige Radverkehrsrichtlinie ERA, nach der die meisten vorhandenen Radwegeabschnitte geplant werden, sieht den Radverkehr als Fahrverkehr und siedelt ihn damit auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr an. Um dem Radverkehr mehr Sicherheit auf der Fahrbahn zu gewährleisten, werden häufig Markierungen in Form von Schutzstreifen angebracht. Diese Schutzstreifen bieten allerdings nur sehr bedingt wirklichen Schutz, da durch die Markierung die Überhohlabstände häufig geringer sind als bei Fahrbahnen ohne Schutzstreifen. Auch die Möglichkeit bei Bedarf den Schutzstreifen mit einem Pkw zu überfahren kann zu einem Unsicherheitsgefühl bei den Radfahrenden führen. Der Anteil des Radverkehrs stagniert daher in vielen Städten und Gemeinden trotz des Ausbaus dieser Art der Radinfrastruktur.

Eine Stärkung des Radverkehrs gelingt jedoch nur mit einer Abkehr von der bisherigen Radwegeplanung und damit auch der ERA. Zahlreiche Beispiele in den Beneluxländern und in Dänemark zeigen, dass bei einer Radwegeplanung, die die **subjektive Sicherheit des potentiellen Nutzers** in den Vordergrund stellt, erheblich höhere Radanteile von bis zu 40 % erzielbar sind.

Die IGV plant in der Regel nicht nach der ERA, sondern nach den vorherig genannten Planungsgrundsätzen. Hilfreich ist hierzu auch: Thiemo Graf: Handbuch – Radverkehr in der Kommune, in dem diese Planungsphilosophie mit vielen Beispielen und Lösungsansätzen dargelegt wird.

Prinzipiell gilt es bei der Radverkehrsplanung immer individuell die Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit einer Planungsmaßnahme abzuwägen. Ein Beispiel hierfür:

Laut den „Hinweisen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ der FGSV kann prinzipiell auf Radwege oder ähnlichen Einrichtungen (z. B. Markierungen von Schutzstreifen) in Tempo-30-Zonen verzichtet werden und den Radfahrern ist die Benutzung der Straßen zuzumuten. Dies kann auf kurzen Streckenabschnitten auch durchaus sinnvoll sein. In Straßen, die viele Einmündungen haben und entsprechend rechts-vor-links geregelt sind, kann dies allerdings, den Verkehrsfluss und das subjektive Sicherheitsempfinden durch ständige Anfahr- und Abbremsvorgänge stark beeinflus-



sen. Durch die Deklaration einer bevorrechtigten Fahrradstraße kann dies umgangen werden und eine flüssige Fahrt und Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfinden gewährleistet werden.

Bei der Planung eines Radwegenetzes, ist neben der Sicherheit, die durchgängig gegeben sein muss, auch die Erkennbarkeit wichtig. Die Radfahrenden müssen erkennen, wo Radwege verlaufen, eine lückenlose Kennzeichnung ist daher unabdingbar.

Des Weiteren ist ein wichtiger Baustein für die Akzeptanz eines Radwegenetzes, neben der Qualität der Routen selbst, vor allem auch die sicheren Abstellmöglichkeiten an den Zielorten. Zentrale Abstellmöglichkeiten, an denen das Rad länger abgestellt wird, sollten überdacht sein und partiell abschließbare Unterstellmöglichkeiten sowie eine Ladeinfrastruktur beinhalten.



3. Konfliktpunkte und Weiterentwicklung des Radwegenetzes

3.1 Grundlagen

In diesem Kapitel werden die im Green City Plan festgestellten Problemstellen und sonstige Konfliktpunkte behandelt und das zu untersuchende Radwegenetz dementsprechend überarbeitet, um dies auch für unsichere Radfahrende attraktiv zu gestalten.

Anlage 01 dient dabei als Übersichtskarte des untersuchten Radwegenetzes und der auftretenden Problemstellen. Die Konfliktpunkte 1 bis 6 wurden detailliert untersucht und ausgearbeitet und sind in den Plänen P-01 – P-04 und SK-01, SK-02 dargestellt. Die Planungen dazu werden nachfolgend ausführlich erläutert (Kapitel 3.2). Im Anschluss erfolgen Kurzbeschreibungen zu den sonstigen festgestellten Problemstellen 7-22 mit möglichen Lösungsansätzen (Kapitel 3.3).

Auf Grundlage der festgestellten Problemstellen und unter der Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsempfinden der potenziellen Nutzer wurde das Radwegenetz weiterentwickelt, es ist in Anlage 02 einzusehen.

Vorgeschlagene Maßnahmen bzw. Lösungsansätze einiger Konfliktpunkte waren beispielsweise die Einführung von Fahrradstraßen und die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Die Voraussetzungen zur Einführung dafür werden nachfolgend kurz beschrieben.

Fahrradstraße

- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr vorgesehene Straßen und werden durch Zeichen 244.1 angezeigt.





- In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist festgelegt:
 - *„I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.*
 - *II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Kraftfahrzeuge oder schnellere Elektroräder). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“*

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen beträgt 30km/h. Auch wenn der Kfz-Verkehr durch das entsprechende Zusatzzeichen zugelassen wird, ist der Radverkehr priorisiert, indem z.B. das Nebeneinanderfahren erlaubt ist. Häufig bekommt eine Fahrradstraße zusätzlich Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen, um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr zu erreichen.

- Durch Fahrradstraßen können Lücken im Radverkehrsnetz einfach und kostengünstig geschlossen werden. Zudem bieten sie durch ihre Gestaltung und Außenwirkung weiteres Potential, Verkehre vom Auto auf das Rad zu verlagern.



- Eine beispielhafte Darstellung einer Fahrradstraße ist in Abbildung 4 dargestellt.



Beispiel einer Fahrradstraße (Quelle: ADFC Hamburg)

Freigabe von Einbahnstraßen für das Radfahren in Gegenrichtung

- Zu Zeichen 220 Einbahnstraße heißt es in der VwV-StVO als Punkt IV:
Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, kann Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn:
 - a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
 - b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,
 - c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.



3.2 Detaillierte Untersuchung der im Green City Plan dargestellten Problemstellen

- 1.) Knotenpunkt Grabenstraße/Münchinger Straße/Esslinger Gasse
- 2.) Knotenpunkt Münchinger Straße/Möglinger Straße/Schwieberdinger Straße/Friedhofsweg
- 3.) Weg über Schulgelände

Siehe hierzu Plan P-01, SK-01

Zu berücksichtigende Rahmenbedingungen

- Abriss der gekennzeichneten Gebäude (gelb)
- Verbreiterung des Fußwegs auf der westl. Seite der Münchinger Straße (zwischen Grabenstraße und Schwieberdinger Straße)
- Vorentwurf Wohnquartier Grabenstraße – Benzberg
- Erhalt der Höhlenbäume im Bereich des Esslinger Tors
- LP-08 des Prüfauftrags der Fraktionen zu Verbesserungsmaßnahmen der relevanten Knotenpunkte vom 28.11.2018
- Kauf des Grundstücks 202/3
- Schwieberdinger Straße in Zukunft zur Einbahnstraße
- 18,75 m Gelenkbusse, die vom Süden der Münchinger Straße in die Schwieberdinger Straße abbiegen (Linie 533)
- Radabstellanlagen auf dem Schulgelände bleiben weiterhin an den momentanen Standorten

Der aus der Altstadt vom Esslinger Tor kommende Radverkehr wird gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr über die Lichtsignalanlage an der Grabenstraße auf den Fußweg „Radfahrer frei“ (4 m) westlich der Münchinger Straße geführt. In entgegengesetzter Richtung ist die Führung in die Esslinger Gasse über das Esslinger Tor mittels einer lichtsignalisierten Querung und anschließender Fahrradpforte sichergestellt.

Vom Fußweg „Radfahrer frei“ westlich der Münchinger Straße aus, wird der Radverkehr zur Schwieberdinger Straße geleitet. Dort besteht die Möglichkeit weiter auf dem für Radfahrer freigegebenen Fußweg zu bleiben und in die Schwieberdinger Straße zum



neu geplanten Wohnquartier bzw. dem Hans-Grüninger-Gymnasium zu fahren. Alternativ kann geradeaus über eine Furt die Schwieberdinger Straße gequert werden und weiter vom Fußgängerweg („Radfahrer frei“) der südlichen Straßenseite (2,5-3 m) der Schwieberdinger Straße aus, lichtsignalisiert, die Münchinger Straße überquert werden. Vom östlichen Fußweg („Radfahrer frei“) (2,5 m) der Münchinger bzw. der Möglinger Straße wird der Radverkehr wartepflichtig über eine Radfurt über die Möglinger Straße auf den nördlich davon gelegenen Fußweg „Radfahrer frei“, geführt. Von dort aus kann der Radverkehr über einen abgesenkten Bordstein weiter in den Friedhofweg verkehren. Von einer Ausweisung des Friedhofwegs als Fahrradstraße wird abgesehen, da dies auf einem so kurzen Streckenabschnitt ohne Kreuzungspunkte mit anderen Straßen keinen Nutzen mit sich bringt. Die beschriebene Radverkehrsführung gilt für beide Fahrrichtungen.

Aktuell queren Fußgänger häufig die Möglinger Straße im Bereich des Knotenpunkts entlang der Münchinger Straße auf Höhe der geplanten Abbiegestreifen des Kfz-Verkehrs. Um dies künftig zu unterbinden, sind Abschränkungen (Geländer) in einem Abstand von 0,5 m vom Straßenrand vorzusehen.

Die Befahrbarkeit mit einem 18,75 m Gelenkbus vom Süden der Münchinger Straße in die Schwieberdinger Straße wurde mittels einer Schleppkurve geprüft (SK-01).

Zu 3.) Weg über Schulgelände

Eine Führung des Radverkehrs über das Schulgelände ist zum einen nicht gewünscht und zum anderen aufgrund der damit verbundenen Umwege wenig sinnvoll. Um dennoch eine Ost-West Anbindung für ein durchgängiges Radroutennetz zu schaffen und gleichzeitig die viel befahrene Grabenstraße zu umgehen, ist eine für die Öffentlichkeit durchlässige Anbindung über das neu geplante Wohnquartier Grabenstraße - Benzberg zu empfehlen.



4.) Knotenpunkt Stuttgarter Weg/Münchinger Straße

Siehe hierzu Plan P-02-1, P-02-2, SK-02

Zu berücksichtigende Rahmenbedingungen

- Planung des Kreisverkehrs von Thomas und Partner
 - Außenkanten der Planung müssen eingehalten werden
 - Anpassungen am Kreisverkehr dürfen vorgenommen werden
- ARP-Entwurf Neubaugebiet Ziegelei westlich des Kreisverkehrs
- Radführung im Neubaugebiet ist im Mischverkehr möglich
- 18,75 m Gelenkbusse die von Westen (Neubaugebiet) nach Osten (Am Stuttgarter Weg) verkehren

Der geplante Kreisverkehr am Knotenpunkt Münchinger Straße/Am Stuttgarter Weg ist mit einem Außendurchmesser von 38 m und einem Kreisinseldurchmesser von 24 m geplant. Entsprechend ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) stellt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr eine sichere Lösung dar. Jedoch wird der Kreisverkehr hauptsächlich von Schülern in Ost-West-Richtung genutzt, für die der Busverkehr und das hohe Verkehrsaufkommen auf der Münchinger Straße eine Gefährdung darstellen kann. Um vor allem für unsichere Radfahrer die Strecke attraktiv zu gestalten und neue Nutzer für den Radverkehr zu gewinnen, wird die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr empfohlen (Z 239 „Gehweg“ mit Z 1022-10 „Radfahrer frei“). Hierzu ist eine Mindestbreite von 2,5 m zu berücksichtigen, allerdings kann diese aufgrund der Randbedingungen nicht durchgängig gewährleistet werden. Auf die entsprechenden Engstellen wird im Folgenden im Detail eingegangen. Wo möglich, wurde ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von mindestens 0,5 m vorgesehen, um die Nutzer des Gehwegs vor dem Überstreichen des Fahrbahnrandes durch große Fahrzeuge zu schützen. Des Weiteren wurden die Gehwegbreiten erhöht um die Verträglichkeit zwischen Fußgängern und Radfahrern zu verbessern. An den nördlichen und südlichen Querungen sind Radfurten vorgesehen. Damit der Abstand zwischen äußerem Rand der Kreisfahrbahn und der Furt nicht zu sehr verringert wird, wurden die Fußgängerüberwege von 4 m (Planung Thomas und Partner) auf 3 m verschmälert. Die



Auf- und Abfahrten für den Radverkehr Am Stuttgarter Weg und in Richtung des Neubaugebietes orientieren sich (außer der Auffahrt an der westlichen Engstelle) an den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.

Die Führung als Radweg im nördlichen Bereich ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

Von der Option, die Gehwege als gemeinsamen Geh- und Radweg auszuschildern, wurde abgesehen, da hierbei ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von mind. 0,5m nötig wäre, welcher nicht überall ermöglicht werden kann. Des Weiteren würde die Beschilderung zu einer Benutzungspflicht führen. Dies könnte durch einige Radfahrer, welche die Nutzung der Fahrbahn des Kreisverkehrs bevorzugen würden, als Ärgernis betrachtet werden. Siehe hierzu Plan P-02-1 und SK-02).

Engstellen:

Die Engstellen und ein direkter Vergleich mit der Planung des Kreisverkehrs von Thomas und Partner sind in Plan P-02-2 dargestellt.

Nordwestliche Engstelle

Der Fußgängerüberweg und die Radfurt führen auf einen engen Bereich des Gehweges. Damit Konflikte an dieser Stelle möglichst vermieden werden, wird empfohlen die Gehwegabsenkung bereits weiter südlich beginnen zu lassen, damit Radfahrer früher von der Furt abfahren und erst an einer breiteren Stelle des Gehwegs mit dem Fußgängerverkehr zusammengeführt werden.

Westliche Engstelle

Der Gehweg musste an dieser Stelle verbreitert werden, damit die 2,5 m Gehwegbreite zur Freigabe für den Radverkehr eingehalten werden können. Dies führt zu einem Versatz der Mittelinsel, welche zusätzlich verkleinert wurde, um die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs sicher zu stellen und zu einer Veränderung des Fahrbahnrandes an der westlichen Ausfahrt. Um den Radfahrern von Westen kommend eine Auffahrt zu ermöglichen, wird empfohlen die Randsteinabsenkung einige Meter westlich des Fußgängerüberwegs beginnen zu lassen.

Östliche Engstelle



Der Gehweg unterschreitet kurzzeitig die 2,5 m Breite, weshalb die Radfahrer zum Absteigen aufgefordert werden sollten. Im Bereich der Abfahrt für den Radverkehr Am Stuttgarter Weg erhöht sich die Gehwegbreite wieder. Dadurch kann der Radverkehr im Anschluss gesichert auf die Fahrbahn einfädeln.

Die Möglichkeit den Radverkehr nicht über die Engstelle fahren zu lassen, sondern direkt auf die Fahrbahn hinter dem Fußgängerüberweg zu leiten wurde verworfen. Dies wurde in der Abwägung als zu gefährlich erachtet, da die Autofahrer den Radfahrer nicht gut im Blick haben und durch andere Vorgänge (Blinken, Abbiegen, Mittelinsel wegen Fußgängern beachten) abgelenkt sind.

Durch die westliche und östliche Engstelle entstehen Eingriffe in die geplante Fahrbahn. Mittels der SK-02 wurde die Befahrbarkeit nach den Eingriffen geprüft.

Zu bedenken gilt es, dass die Führung zahlreichen Zwängen unterliegt und darum keine einheitliche Führung für den Radverkehr möglich ist. Über eine prinzipielle Verkleinerung des Kreisverkehrs und damit einhergehende bessere Platzverhältnisse zur Fuß- und Radführung sollte diskutiert werden.

Die geschilderte Planung stellt einen Zwischenstand dar. Ende 2020 wird die Trasse der Stadtbahn festgelegt, welche unter Umständen zu einer Umplanung des Kreisverkehrs führt. Auch eine Eventuelle Verkleinerung des Kreisverkehrs auf 35 m Außendurchmesser zur besseren Radführung wurde bis nach dem Beschluss über die Stadtbahntrasse zurückgestellt.

Am Stuttgarter Weg

Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h Am Stuttgarter Weg ist davon auszugehen, dass der Radverkehr ohne größere Konflikte im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Sollten sich wider Erwarten dennoch Konflikte ergeben, beispielsweise mit dem ruhenden Verkehr oder an den Knotenpunkten, kann die Einführung einer Fahrradstraße, wie in P-02-1 dargestellt, in Erwägung gezogen werden.



Die Fahrbahn würde dabei in der Mitte durch ein überfahrbares Pflasterband in zwei 3,25 m breite Fahrstreifen geteilt. Durch die Verengung werden niedrige Geschwindigkeiten besser akzeptiert und Radfahrer seltener überholt. Allerdings entfallen auch Parkplätze und Radfahrer sowie Autofahrer müssen hinter haltenden Bussen warten. Eine Führung mittels Schutzstreifen wurde in Erwägung gezogen, jedoch würden hierbei ebenfalls Parkmöglichkeiten entfallen und im Begegnungsfall von Bussen mit anderen Kraftfahrzeugen müsste regelmäßig der Schutzstreifen überfahren werden, wodurch Radfahrer gefährdet werden würden, weshalb die Fahrradstraße die Vorzugslösung in diesem Bereich darstellt.

5.) Bahnhofstraße mit Sudetenstraße und Gartenstraße

Siehe hierzu Plan P-03

Zu berücksichtigende Rahmenbedingungen

- Es wird von einer Führung am Friedhof am südlichen Rand der Grundstücke 296/4, 300 und 300/1 ausgegangen, die Stadtverwaltung führt momentan noch Gespräche mit den Grundstückseigentümern. Bisläng ist nicht absehbar, wann eine endgültige Entscheidung getroffen wird, die Verwaltung hält diese Variante aber für die Wahrscheinlichere.

Zu Beginn wurde geprüft, inwieweit eine Verbreiterung der Schutzstreifen in der Bahnhofstraße zu Radwegen möglich ist. Aufgrund der Platzverhältnisse ist dies jedoch nicht möglich, um dennoch für unsicherer Radfahrer eine sichere Alternative zu schaffen, wurden die Routen nördlich über den Auweg und die Gartenstraße in die Graf-Hartmann-Straße und südlich über die Daimlerstraße, die Sudetenstraße und den neu zu planenden gemeinsamen Fuß- und Radweg (nördlich des Friedhofs) zum Friedhofsweg tiefergehend betrachtet.

Auweg/Gartenstraße

Der Radverkehr der den Kreisverkehr am Menziplatz in westliche Richtung verlässt, wird über den bestehenden Schutzstreifen der Bahnhofstraße in den Auweg geleitet.



Der Radverkehr der vom Auweg in die Bahnhofstraße verkehrt muss die Bahnhofstraße queren und den Kfz-Verkehr kreuzen, um auf den Schutzstreifen in Richtung Kreisverkehr zu gelangen. Eine gesicherte Querung ist mit einer Lichtsignalanlage möglich.

Der Auweg und die Gartenstraße liegen in einem Wohngebiet in einer Tempo-30-Zone. Der Auweg ist zudem nur für den Anliegerverkehr freigegeben, weshalb insgesamt von einem geringen Verkehrsaufkommen auszugehen ist. Da der Streckenabschnitt außerdem nur wenige Kreuzungspunkte mit anderen Straßen hat, wird von einer Führung speziell für den Radverkehr abgesehen. Lediglich der Teil der Gartenstraße zwischen der Wernerstraße und der Tammer Straße, der aktuell als Einbahnstraße in östliche Richtung geführt wird, wird bei der Neuplanung für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

Daimlerstraße/Sudetenstraße/neu geplanter Weg nördlich der Friedhofsmauer

Zwischen der westlichen Zufahrt vom Kreisverkehr am Menziplatz und der Sudetenstraße wird der Radverkehr auf einem großzügig dimensionierten Fußweg, der für Radfahrer freigegeben ist, im westlichen Seitenraum in beide Richtungen geführt. Im Bestand wird der Fußweg oft von Kraftfahrzeugen genutzt, die die Zufahrt westlich des Weges nutzen (Gebäude Bahnhofstraße 46). Die Fahrzeuge verkehren dabei teilweise über den Fußgängerweg zwischen der Daimler- und der Bahnhofstraße. Um die Durchfahrt zu unterbinden, werden wie von der Stadtverwaltung gewünscht, zwei Sperrpfosten vorgesehen.

Die Führung zwischen dem Seitenraum und den Schutzstreifen der Bahnhofstraße ist über einen abgesenkten Bordstein, einen markierten Bereich im Seitenraum und einer wartepflichtigen Radfurt am westlichen Kreisverkehrsarm möglich.

Vom Fußweg „Radfahrer frei“, in die Sudetenstraße wird der Radverkehr über einen abgesenkten Bordstein und Markierungen geleitet. Für den in Richtung West fahrenden Radverkehr wird der Schutzstreifen mit 1,25 m Breite für ca. 20 m weitergeführt, um das Einfädeln auf die Fahrbahn der Sudetenstraße zu erleichtern. Durch die Maßnahme entfallen ca. 5 Parkplätze.



Um den aus Richtung West kommenden linksabbiegenden Radverkehr der Sudetenstraße vor überholendem Kfz zu schützen, wird das neue Verkehrszeichens 277.1 „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ in Erwägung gezogen.



Z 277.1

Alternativ kann die Ausweisung als Einbahnstraße in westliche Richtung zwischen der Daimlerstraße und Robert-Bosch-Straße und eine entsprechende Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung erfolgen.

Die Sudetenstraße liegt in einer Tempo-30-Zone und es gibt nur eine Einmündung von der Robert-Bosch-Straße, weshalb auch hier von der Ausweisung einer speziellen Infrastruktur für den Radverkehr abgesehen wird.

Der Radverkehr kreuzt am westlichen Ende der Sudetenstraße im Kurvenbereich den Gegenverkehr um auf den gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Friedhofweg zu gelangen. Um auf den Radverkehr aufmerksam zu machen, wird eine Rotfärbung der Fahrbahn im entsprechenden Bereich vorgesehen. Für die Auffahrt ist eine Absenkung des Bordsteins vorgesehen, sowie eine Verkleinerung der bestehenden Grünfläche im Seitenraum.

Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr über einen 3 m breiten gemeinsamen Fuß- und Radweg zum östlichen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg in der Grabenstraße geführt. Der gemeinsame Fuß- und Radweg verläuft in westliche Richtung auf den Flurstücken 300/1, 300 und 296/4. Zuerst in West-, dann in Südrichtung, entlang des Grundstücks 309 und weiter in westliche Richtung entlang der Friedhofsmauer in den Seitenraum der Grabenstraße. Bei den Radien der Kurven wurde auf eine möglichst geringe Zerschneidung der Grundstücke und eine gute Befahrbarkeit mit dem Rad geachtet.



Vom Seitenraum der Grabenstraße aus wird über einen in Richtung Süden verlaufenden Gehweg „Radfahrer frei“ der Anschluss zum Friedhofweg geschaffen. Dazu muss die angrenzende Grünfläche verkleinert werden. Die Führung vom Seitenraum auf die Fahrbahn geschieht über einen abgesenkten Bordstein. In dem Bereich, in welchem der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet wird, ist eine Rotfärbung der Fahrbahn, sowie die Beschilderung mit dem Zeichen VZ-138 zu empfehlen. Ca. 9 m südlich der Auffahrt des Radverkehrs ist ein Halteverbot am östlichen Fahrbahnrand vorzusehen, um die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr aus dem Friedhofweg und dem Radverkehr zu verbessern. Der Friedhofweg wurde ausführlicher bei den Konfliktpunkten 1.) - 3.) beschrieben.

6.) Oberes Tor/Unterriexinger Straße

Siehe hierzu Plan P-04

Im nordöstlichen Kreuzungsbereich zwischen der Unterriexinger Straße und dem Oberen Tor wird der Fußweg verbreitert (3-3,5m) und ist für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen freigegeben. Am südlichen Ende des Weges erfolgt eine Richtungstrennung, da das Obere Tor eine Engstelle darstellt, an der schlechte Sichtverhältnisse herrschen und der Radverkehr frühzeitig auf die richtige Seite der Fahrbahn geleitet werden soll. Der in Richtung Oberes Tor fahrende Radverkehr wird deshalb senkrecht auf die Straße geführt und muss sich wartepflichtig (vorfahrtgewährend) in den Verkehr einordnen. Der vom Oberen Tor kommende Radverkehr wird in den Seitenraum geführt und gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr zur Lichtsignalanlage geleitet.

Der Fußweg auf der westlichen Seite der Unterriexinger Straße, bleibt wie im Bestand, wobei eine Verbreiterung in Richtung der Fahrbahn prinzipiell möglich ist.

Der Signalgeber der Lichtsignalanlage für den Fußgänger an der Unterriexinger Straße wird mit dem Sinnbild „Radverkehr“ ergänzt, damit dieser die Furt mitbenutzen kann und gesichert die Unterriexinger Straße queren kann. Durch die Lichtsignalanlage werden Konflikte zu Verkehren, zu denen keine Sichtbeziehungen bestehen, möglichst vermieden.



Von einer benutzungspflichtigen Beschilderung der nordöstlichen Führung im Seitenraum wird abgesehen, um Radfahrern die sich sicher fühlen, die Möglichkeit zu bieten auch im Mischverkehr die Straße als Verkehrsweg zu nutzen und unmittelbar in die Straße Oberes Tor einfahren zu können (Plan P-04).

Radführung in der Unterriexinger Straße durch den Park

Aktuell wird der Radverkehr in der Unterriexinger Straße auf der westlichen Straßenseite auf einem Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist, geführt. Das Wohngebiet Auf Hart wird damit an die Altstadt über das Obere Tor angebunden. Auf der östlichen Straßenseite sind schmal dimensionierte Fußwege vorhanden.

Zu prüfen war, ob eine zusätzliche Führung auf der östlichen Straßenseite durch den Park möglich und sinnvoll ist. Eingriffe in den Baumbestand oder die bestehende historische Mauer waren zu vermeiden.

Im Bereich des Parkgeländes ist der Ausbau von einem der dort angelegten Fußwege unter den genannten Restriktionen prinzipiell möglich. Am südlichen Teil der Mauer ist dies aufgrund von Engstellen jedoch erschwert, die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt und der bestehende Fußweg ist zu schmal. Der Umbau wäre entsprechend aufwändig, da die komplette Fahrbahn nach Westen verschoben werden müsste.

Da der auf der westlichen Seite bestehende Fußweg für den Radverkehr freigegeben ist und dieser relativ einfach ausgebaut werden kann, wird empfohlen, den Radverkehr weiterhin auf der westlichen Seite zu führen.

Unabhängig von der Radführung am Parkgelände soll die Beschilderung des gemeinsamen Fuß- und Radweges zwischen dem Lindenweg und der Unterriexinger Straße im Zuge der Erneuerung durch Fußweg „Radfahrer frei“ ersetzt werden, siehe nachfolgende Grafik.



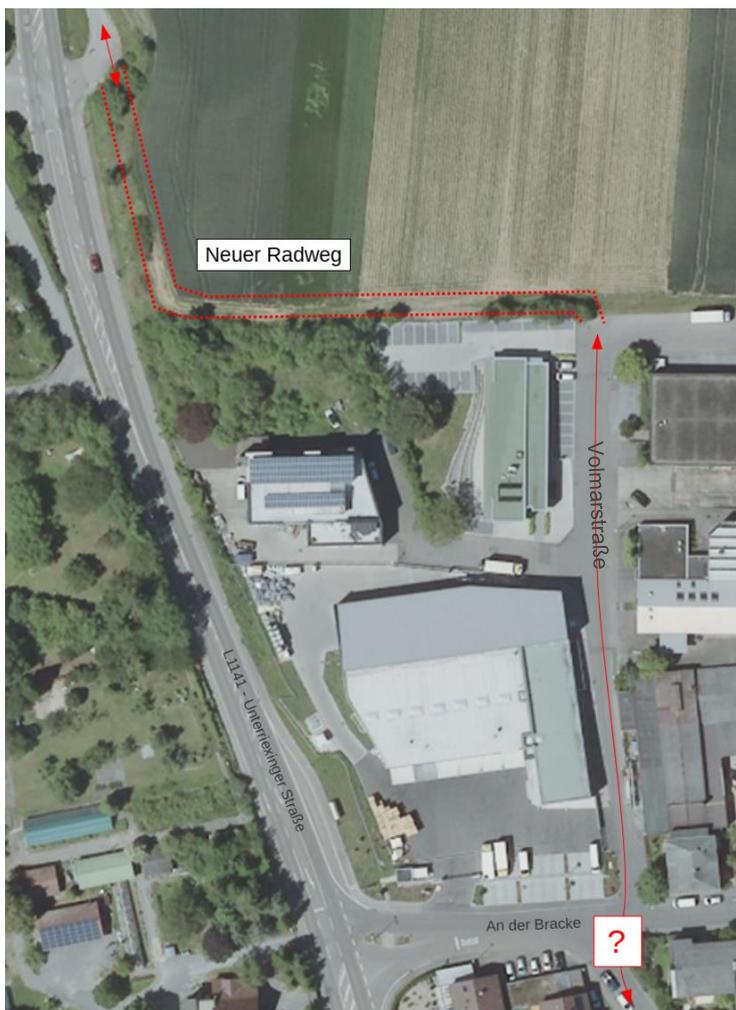
Engstelle Unterriexinger Straße



3.3 Kurzbeschreibung sonstiger Problemstellen

7. Anbindung Wasserturm – Variante 1 – Führung über die Volmarstraße

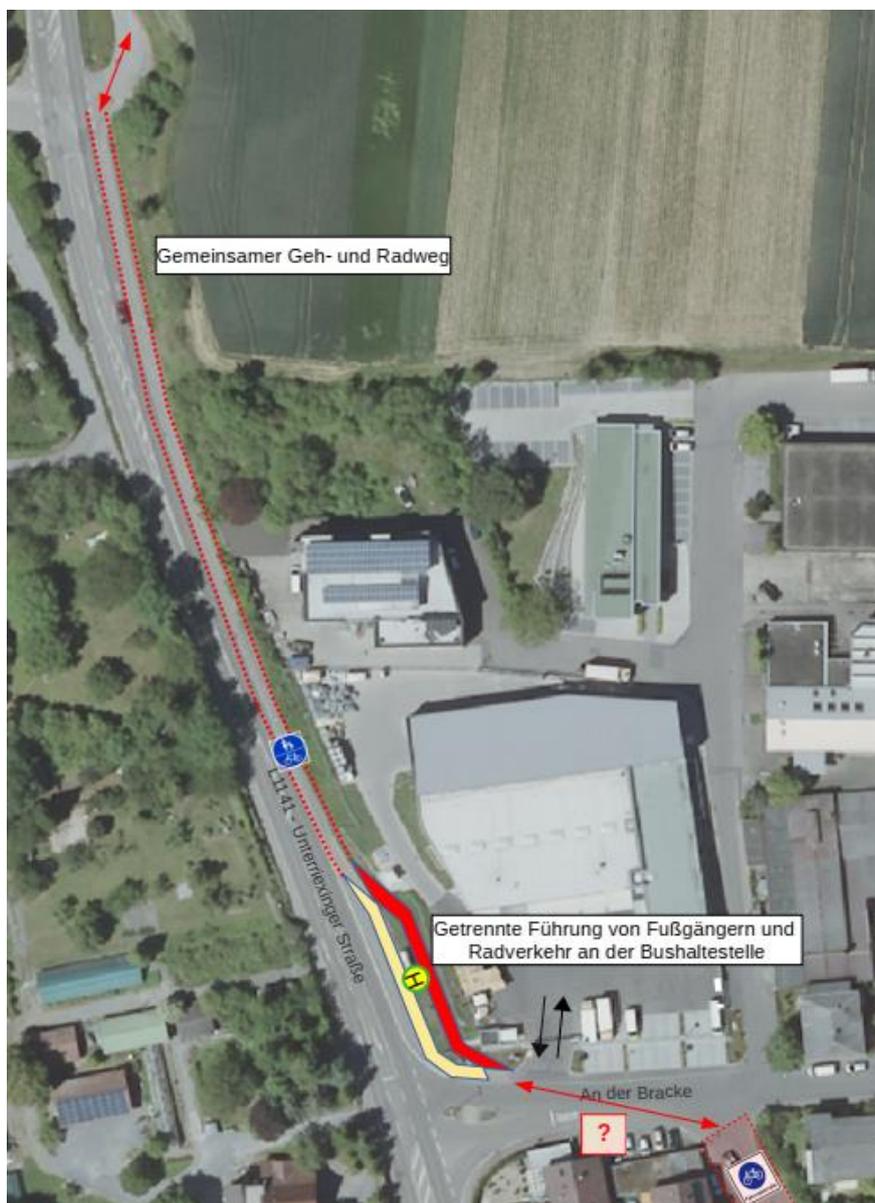
Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Bislang kein Weg zum Wasserturm vorhanden○ Volmarstraße ist eine Sackgasse○ nur teilweise Gehwege vorhanden○ Senkrechtparkstände○ Zufahrten zu Gewerbebetrieben
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Hoher Schwerverkehrsanteil○ schlechte Sichtverhältnisse an den Zufahrten○ ein- und ausparkende Fahrzeuge○ Führung über Kreuzung An der Bracke/Volmarstraße/Graf-Hartmann-Straße unklar○ Steigung○ Ausweisung der Volmarstraße als Fahrradstraße, Kfz und LKW frei, laut Ordnungsamt nicht möglich○ Umsetzung einer Bevorrechtigung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich unklar
Lösungsansatz	<ul style="list-style-type: none">○ Ausbau eines Radweges zwischen Volmarstraße und Wasserturm





Anbindung Wasserturm – Variante 2 – Führung über die Unterriexinger Straße

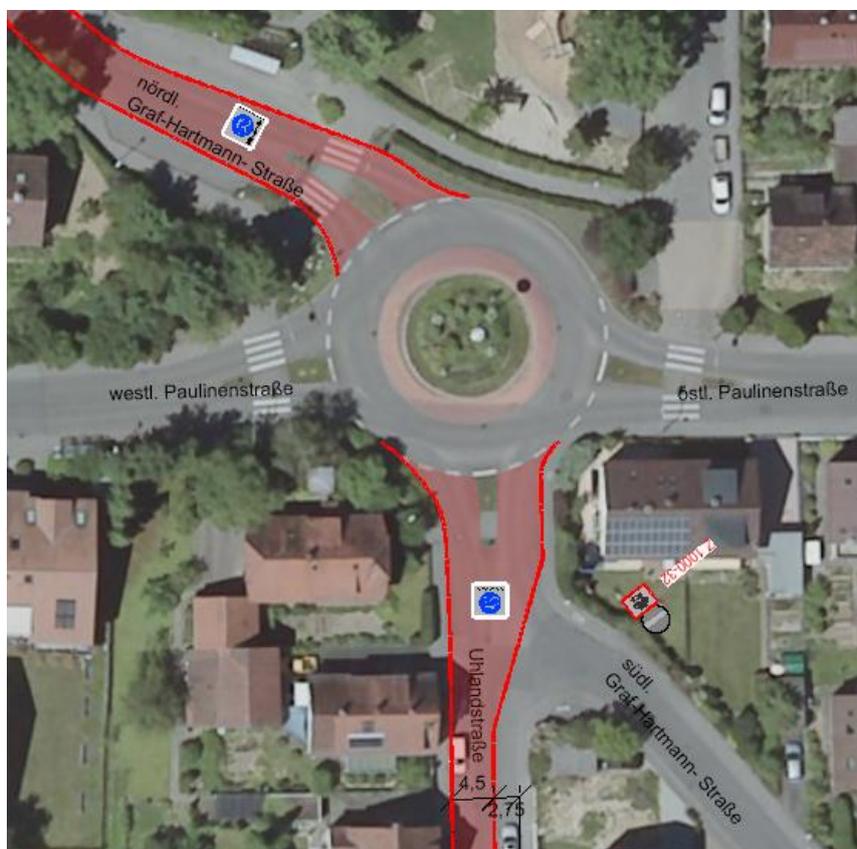
Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Bushaltestelle „Haus Frank“○ Reiner Fußweg in der Unterriexinger Straße
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Führung an der Bushaltestelle,○ Führung über Kreuzung An der Bracke/Volmarstraße/Graf-Hartmann-Straße unklar○ Böschung muss angepasst werden (Stützwände)
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Ausbau zu einem gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Unterriexinger Straße.○ Getrennte Führung von Fußgängern und Radverkehr im Bushaltestellenbereich.





8. Ludwig-Heyd-Schule (Kreisverkehr)

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Kreisverkehr mit Querungshilfen an allen Zufahrten○ Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn○ Ludwig-Heyd-Schule ist eine Grundschule, die Schüler kommen nicht mit dem Rad zur Schule, weshalb eine Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem MIV möglich ist○ In Planung: Neuführung Bus von südl. Graf-Hartmann-Straße in westl. Paulinenstraße
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Keine Fahrradstraße im Kreisverkehr möglich○ Aus dem südl. Arm des Kreisverkehrs kommender Radverkehr, der in die südl. Graf-Hartmann-Straße fahren möchte (ADFC gewünschte Wegebeziehung) muss auf den Gegenverkehr der Uhlandstraße achten und wird dadurch ausgebremst (über Eck Führung problematisch)
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Führung des Radverkehrs über die Uhlandstraße und diese als Fahrradstraße ausweisen, mit einseitigem Parkverkehr (östl. Straßenseite)○ Freigabe südl. Graf-Hartmann-Straße in beide Richtungen für den Radverkehr, keine Deklaration als Fahrradstraße notwendig, da keine Einmündungen○ Nördl. Graf-Hartmann-Straße als Fahrradstraße deklarieren mit einseitigem Parken (östl. Straßenseite zwischen An der Bracke und Silberstraße)





9. Gartenstraße/Graf-Hartmann-Straße/Tammer Straße

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Fußgängerüberweg über Tammer Straße○ Geschwindigkeitsbegrenzung auf der südlichen Graf-Hartmann-Straße und der Tammer Straße bei 50 km/h○ Gartenstraße und nordwestliche Graf-Hartmann-Straße sind Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr freigegeben sind○ Neugestaltung der Grundstücke 160 und 162 geplant (aktuell Tankstellengelände)
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Schlechte Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich○ Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich unklar
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Gartenstraße und nordwestl. Graf-Hartmann-Straße für den Radverkehr in beide Richtungen freigeben○ Einrichtung einer Lichtsignalanlage für eine gesicherte Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich. Dabei gilt es zu prüfen, in wieweit dies Auswirkungen auf den MIV (motorisierten Individualverkehr) im Kreuzungsbereich hat○ Herabsetzen der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der südlichen Graf-Hartmann-Straße und Tammer Straße





10. Graf-Hartmann-Straße bis Ostertor

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Neugestaltung der Grundstücke 160 und 162 geplant (aktuell Tankstellengelände)○ Bushaltestellen im Bereich der Graf-Hartmann-Straße
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Kein Rückbau der südlichen Graf-Hartmann-Straße auf zwei Fahrstreifen möglich
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Herabsetzen der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der südlichen Graf-Hartmann-Straße und der Tammer Straße○ Aufgrund beengter Verhältnisse ist keine gesicherte (separierte) Radverkehrsführung zwischen Gartenstraße und Ostertor möglich → gemeinsame Führung mit dem MIV





11. Graf-Hartmann-Straße/Ostergasse/Bahnhofstraße/Grabenstraße

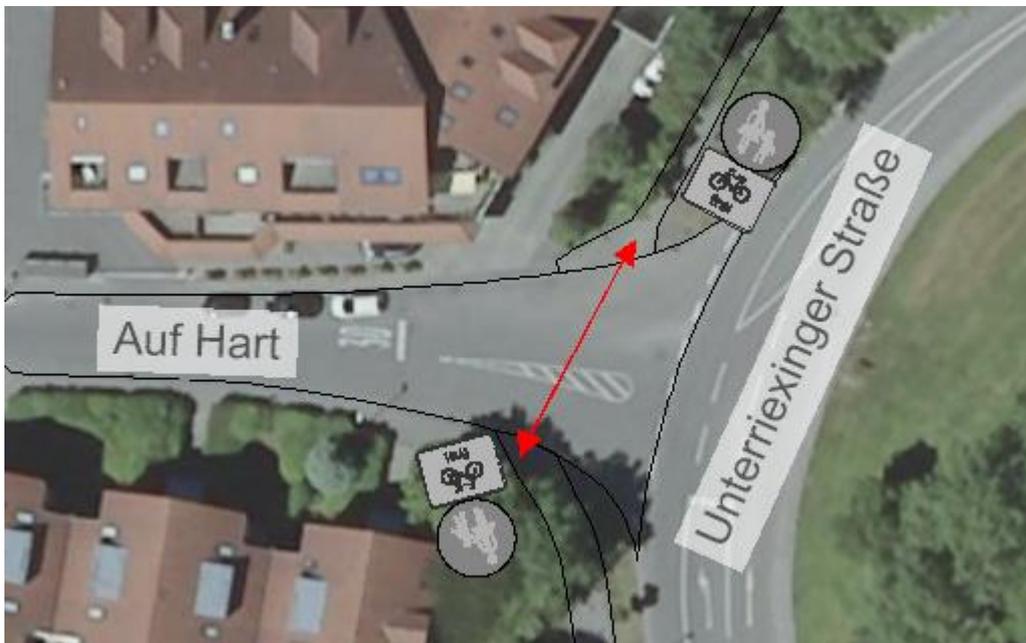
Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Mehrstreifige Straßen im Kreuzungsbereich○ Verbindung in die Innenstadt
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Kein Rückbau der Graf-Hartmann-Straße/Bahnhofstraße/Grabenstraße möglich
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Aufgrund beengter Verhältnisse ist keine gesicherte (separierte) Radverkehrsführung zwischen Bahnhofstraße und Ostertor möglich → gemeinsame Führung mit dem MIV.





12. Auf Hart

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Keine gesicherte Querungsstelle, 13,50 m Breite
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Keine gesicherte Führung für querenden Rad- und Fußverkehr
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Querungsinsel einrichten, dies müsste allerdings noch mit Schleppkurven geprüft werden (Busverkehr Linie 533)





13. Im Zwinger/Helenenstraße

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Wichtige Fahrbeziehung für den Schülerverkehr○ Busverkehr auf der Helenenstraße und Im Zwinger○ Parken am Fahrbahnrand erlaubt 3 m
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ schlechte Sichtbeziehungen bei Zufahrt des Radverkehrs über Tuchgraben zum Helene-Lange-Gymnasium○ Hohes Verkehrsaufkommen durch Hol- und Bringverkehr der Eltern der Schüler○ Flachbordsteine verleiten zum Falschparken im Seitenraum○ Kein verkehrsberuhigter Bereich wegen Verkehrsstärke und zu geringer Aufenthaltsfunktion der Straße möglich
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Hochborde





Blickrichtung aus Im Zwinger in Im Tuchgraben



Blickrichtung aus Im Zwinger in Helenenstraße

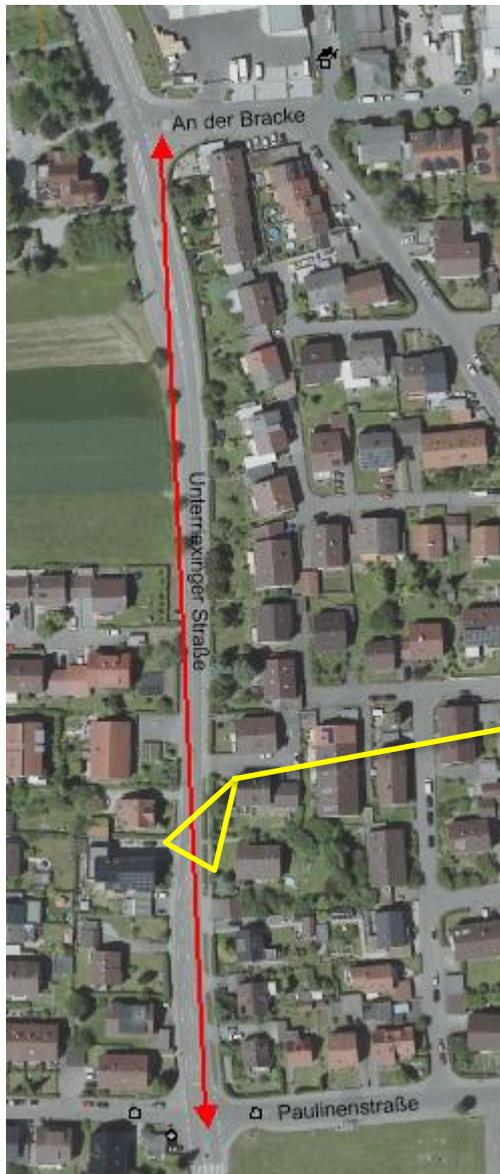


Blickrichtung aus Im Zwinger in Helenenstraße



14. Unterriexinger Straße – An der Bracke bis Paulinenstraße

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Westlicher Gehweg ist durchgehend sehr schmal○ Engstellen auf dem östlichen Gehweg (Beete, Mülltonnen, parkende Fahrzeuge)
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Engstellen○ Keine gesicherte Querungsstelle über die Unterriexinger Straße
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzen○ Querungsstelle schaffen○ Nicht in geplantem Netz enthalten, gemeinsame Führung mit dem MIV für furchtlose Radfahrer

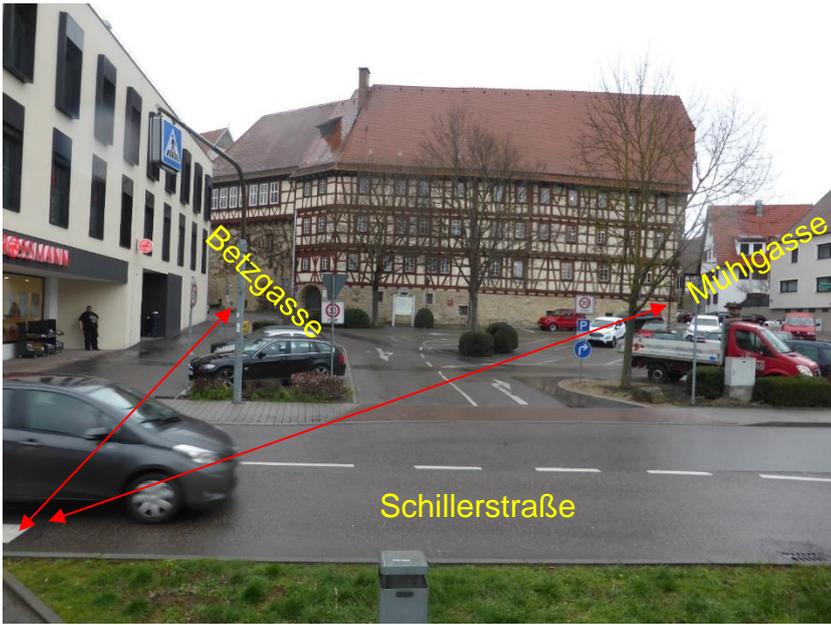




15. Führung über den Parkplatz am Unteren Tor

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Einrichtungsverkehr auf dem Parkplatz○ Geplantes Radwegenetz sieht eine Fahrtbeziehung zwischen der Brücke des Schulgeländes in die Betzgasse und Mühlgasse vor○ Zweirichtungsverkehr in der Betzgasse
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Auf der Brücke muss der Radfahrer absteigen○ Querung der Schillerstraße, Radverkehr muss absteigen und Fußgängerüberweg nutzen.○ Konflikte mit Kunden des Drogeriemarktes○ Konflikte mit dem Parkverkehr○ Umwegige Führung durch Einrichtungsverkehr auf dem Parkplatz○ Radführung zwischen Vaihinger Straße und Schillerstraße unklar, starke Steigung, schmale Seitenräume - Unfallschwerpunkt
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Weiterhin Bestandsbeschilderung im Brückenbereich, Anpassung der Zaunhöhe







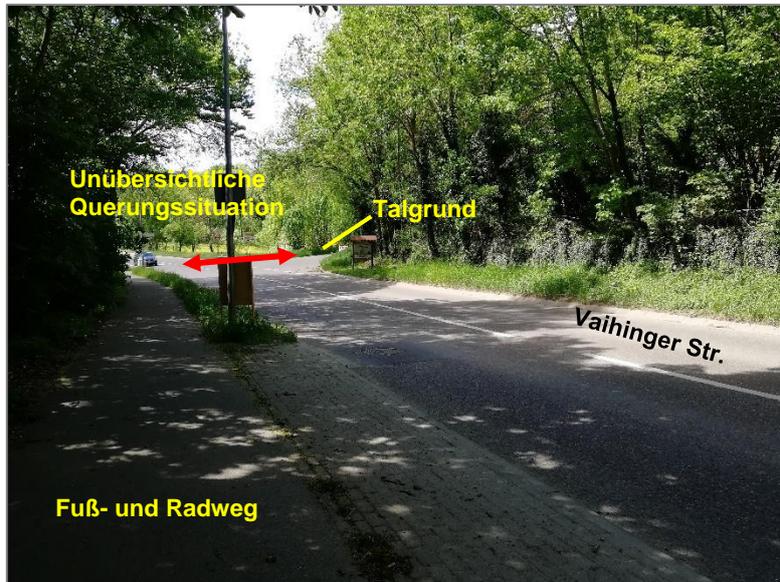
16. Vaihinger Straße, Hans Grüninger Weg, Talgrund

Wie bereits im Masterplan Markgröningen (2018) beschrieben.

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Von ortsauswärts kommend besteht lediglich ein abgesetzter Radweg bis zur Einmündung des Hans-Grüninger-Wegs, danach muss der Radfahrer im Mischverkehr fahren bzw. sein Fahrrad auf dem Gehweg schieben.○ Darüber hinaus ist die Einmündung in den Talgrund bzw. die Querung der Vaihinger Str. Richtung Talgrund sehr schwer einsehbar.○ Da sich im Talgrund zahlreiche Sportanlagen befinden, bewegen sich hier viele Schüler/Jugendliche. Die Prüfung der verkehrlichen Situation ist folglich sehr sinnvoll.
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ schwierige Topographie und enge Straßenverhältnisse.○ Hohe Geschwindigkeit im MIV○ Hoher Schwerverkehrsanteil im Hans-Grüninger-Weg○ Schlechte Sichtverhältnisse
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Aufgrund der sehr dichten Bebauung entlang der Vaihinger Str. gibt es keine Möglichkeit den bestehenden Gehweg zu verbreitern oder einen Schutzstreifen (zumindest bergauf) auf der Straße einzurichten. Eine „einfache“ Lösung für die verkehrliche Situation auf der Vaihinger Str. oberhalb des Hans-Grüninger-Wegs gibt es folglich nicht. Die einzige Alternative wäre die Einrichtung eines neuen Radwegs, der ab dem Hans-Grüninger-Weg südlich abzweigt und nördlich an den Tennisplätzen vorbei Richtung Schulzentrum bzw. Schwieberdinger Str. führt. In diesem Zusammenhang wären jedoch u. a. eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (Landratsamt oder Land) nötig○ Um den Einmündungsbereich bzw. die Quersituation am Talgrund zu entspannen, ist die Einrichtung einer Querungshilfe zu empfehlen. Auch hier wären zur genauen Planung der Querungshilfe zunächst Absprachen mit den Straßenbaulastträger notwendig.



links: Enge bauliche Verhältnisse im nördlichen Bereich der Vaihinger Str., rechts: Ende des Fuß- und Radwegs am Hans-Grüniger-Weg (Blickrichtung ortsauswärts)



Querungssituation Vaihinger Str. (Blickrichtung ortsauswärts)



17. Wernerstraße/Tammer Str./Paulinenstraße

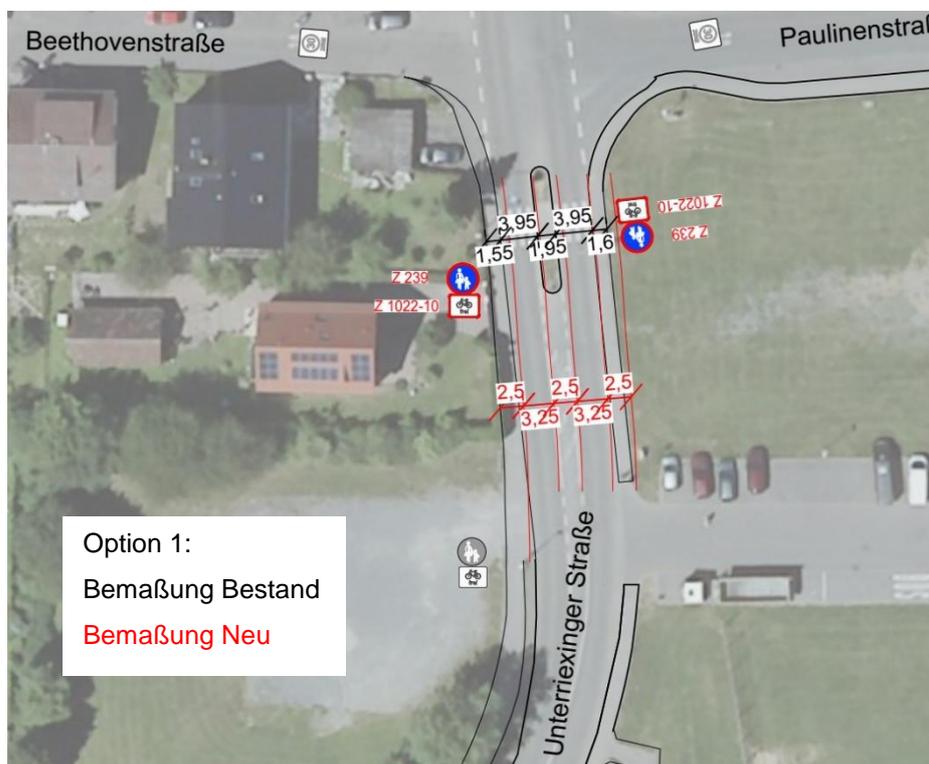
Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Lichtsignalanlage
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Führung der Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr oder umwegig über den nicht ausgebauten Seitenraum
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Gemeinsame Führung mit dem MIV, Aufstellfläche für den Radfahrer an Lichtsignalanlage





18. Querung Unterriexinger Straße Höhe Festplatz

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Ende Fußweg, Radfahrer frei auf Westseite gegenüber Festplatz
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Keine gesicherte Querung für den Radverkehr○ Ende des Fußgängerwegs Radverkehr frei
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Option 1:<ul style="list-style-type: none">• Verbreiterung westl. und östl. Fußgängerwege auf 2,5 m (Fußgänger Radverkehr frei)• Verschmälerung der Fahrbahnen auf 3,25 m, da gerader Streckenabschnitt eher unproblematisch• Mittelinsel mit 2,50 m Breite (in besonderen Fällen beengte Fahrbahnverhältnisse und geringer Fußgängerverkehr auch < 2 m möglich)<ul style="list-style-type: none">➔ Eingriff in Festplatzgelände (ca. 1 m vom bestehenden Rand des Fußgängerwegs), Eigentumsverhältnisse klären➔ Sichtfelder prüfen○ Option 2:<ul style="list-style-type: none">• Verbreiterung westl. und östl. Fußgängerwege auf 2,5 m (Fußgänger Radverkehr frei)• Einrichtung einer Lichtsignalanlage





19. Vaihinger Straße auf Höhe Bruckmühle

Bestand	<ul style="list-style-type: none">o Gemeinsamer Geh- und Radweg auf der südl. Seite der Vaihinger Straße
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">o Mindestbreite im Seitenraum wird nur teilweise eingehalteno Querung unklar
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">o Beschilderung entferneno Einrichtung einer Lichtsignalanlage für eine gesicherte Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich





20. Unterriexingen – Markgröninger Straße/Enzstraße/Industriestraße-Nord

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Schmalen Fußweg
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Fehlendes Angebot für Radfahrer
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Verbreiterung des Seitenraums und Ausweisung als Fußweg, Radfahrer frei





21. Unterriexingen – Durchfahrt Industriestraße/Enzstraße

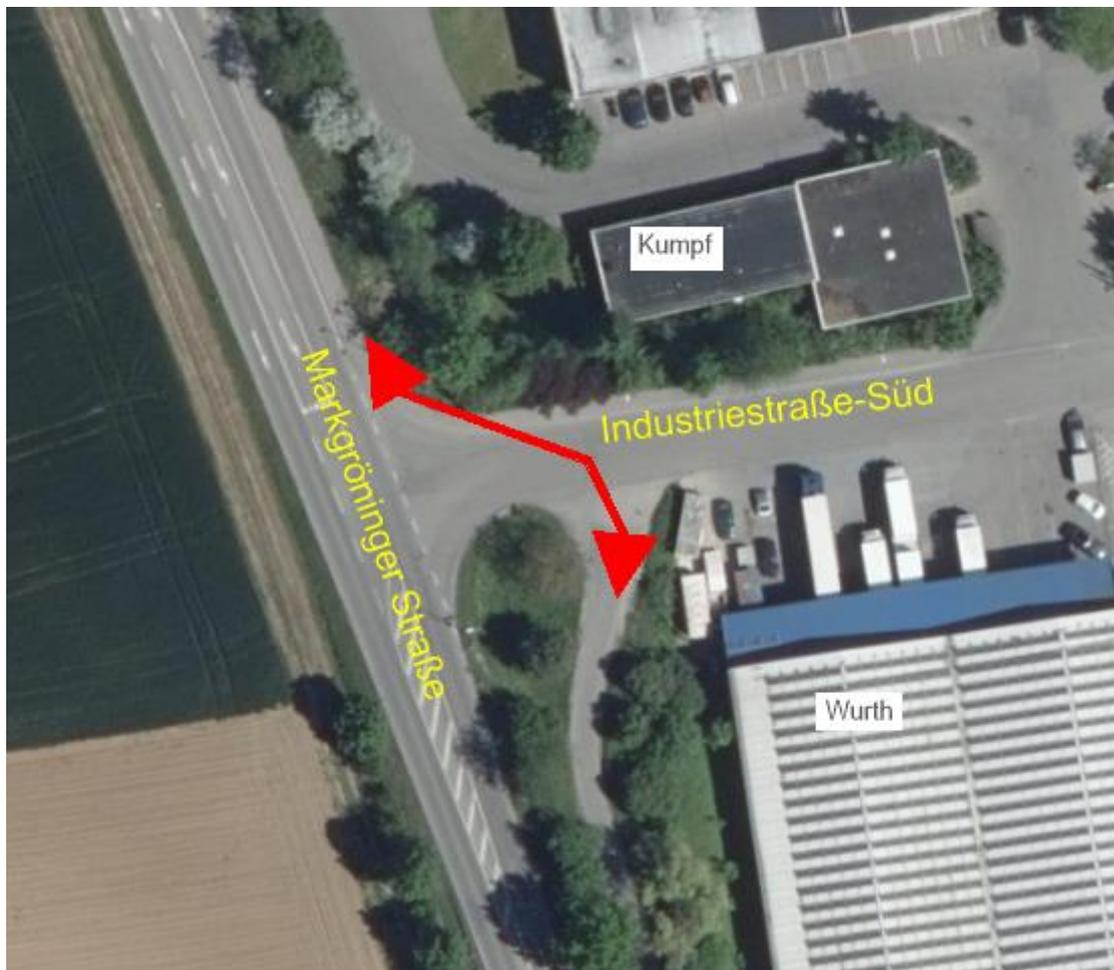
Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Privatzufahrt der Firma Wezet
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Seit vielen Jahren laufen Gespräche über die Freigabe der Strecke für den Radverkehr ohne Lösung (Haftungsfrage)
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Festlegen einer alternativen Führung





22. Unterriexingen – Durchfahrt Industriestraße/Enzstraße

Bestand	<ul style="list-style-type: none">○ Fußwege auf beiden Seiten der Industriestraße-Süd
Konflikt	<ul style="list-style-type: none">○ Fußweg wird von Radfahrern in beide Richtungen benutzt, Höhe Kumpf teils in schlechtem Zustand○ Keine gesicherte Führung im Kreuzungsbereich
Lösungsansätze	<ul style="list-style-type: none">○ Ausweisung Fußweg, Radverkehr frei○ Prüfen, ob Mittelinsel im Kreuzungsbereich möglich ist (Fahrbahnbreite 8,25 m)





4. Abstellanlagen

4.1. Einleitung Standortplanung, Abstellanlagen und Ladeboxen

Entscheidend für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad ist die Möglichkeit, am jeweiligen Ziel der Fahrt das Rad sicher und nah am Ziel abstellen zu können. Daher sind an verschiedenen Stellen der Stadt Abstellanlagen anzuordnen und zu planen.

Dies umfasst

- den unmittelbaren Standort sowie
- die Zahl der Abstellmöglichkeiten (Bügel bzw. Box).

Im Rahmen einer Ortsbegehung am 13.07.2020 wurden die Standorte, gemeinsam mit Beteiligten der Stadtverwaltung für die Innenstadt festgelegt. Im Nachgang wurden mögliche Standorte für Abstellanlagen in Unterriexingen diskutiert.

Insgesamt wurden in der Innenstadt Markgröningens ein bestehender Standort festgehalten und elf neue mögliche Standorte festgelegt. In Unterriexingen wurden zwei bestehende Standorte und ein neuer möglicher Standort betrachtet.

Die allgemeinen Planungsgrundsätze für Abstellanlagen, sowie Lademöglichkeiten von Pedelecs wurden bereits im Green City Plan beschrieben. Einige Inhalte werden verkürzt wiedergegeben. Die Ausführungen zu den Abmessungen und dem Platzbedarf von Abstellanlagen und Ladeboxen fallen detaillierter aus als im Masterplan.

Abstellanlagen

Die Ortsgruppe des ADFCs hat sich im Bereich des Marktplatzes für Abstellanlagen in Bügelform ausgesprochen. Diese wurden im Green City Plan bereits ausführlich dargestellt, siehe nachfolgende Abbildung.



Abbildung 1: Ausführung Fahrradabstellanlage¹

Von der Stadtverwaltung wurde sich für das Abstellen von Fahrrädern auf beiden Seiten der Bügel ausgesprochen (einfacher Bügel).

Für die Bestimmung der Menge der Anlehnbügel und abstellbaren Fahrräder der neuen Abstellanlagen wurden die Angaben aus den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV verwendet.

Um die nötigen Platzverhältnisse zu geben, damit auch Fahrräder mit Körben oder Kindersitzen komfortabel abgestellt werden können, wird der empfohlene Achsabstand zwischen zwei Bügeln von 1,5 m gewählt.

Sollen zwischen Bügeln und festen Einbauten (Wände) Fahrräder abgestellt werden beträgt der empfohlene Abstand 0,8 m.

Werden Fahrräder einseitig, auf der von der Wand abgewandten Seite des Bügels, parallel an einem Bügel abgestellt, ist der Bügel 0,3 m entfernt von der Wand anzubringen.

Für die typische Länge von Fahrrädern werden 2 m angenommen.

Ladeboxen

Pedelecs werden hauptsächlich im Freizeitverkehr genutzt. Die Akkus machen einen hohen Teil des Wertes der Pedelecs aus und werden meist von den Pedelec-Nutzern nach Abstellen des Rades mitgenommen, um einen Diebstahl unattraktiver zu machen. Damit Kunden von öffentlichen Stellplätzen ihren Akku nicht mitnehmen müssen, sollten Schließfächer mit Stromanschluss (Ladeboxen) eingerichtet werden. Durch die Ladeeinrichtung wird der Aktionsradius der Pedelec-Nutzer deutlich erhöht.

¹ FGSV Hinweise zum Fahrradparken S.16



Da unweit von Markgröningen der Enztalradwegs sowie eine der E-Bike-Routen des Landes Baden-Württemberg verlaufen, wäre dies vor allem für den darauf verlaufenden Freizeitverkehr ein wichtiges Angebot.

Um den Platzbedarf der Ladeboxen darzustellen, wurden die Abmessungen der **Base Velobox von SMITE** angenommen (Höhe 1,8m x Breite 0,42m x Tiefe 0,36m). Eine dieser Ladeboxen befindet sich im Bestand in der Schloßgasse.

4.2. Stellplatzbedarf

Im Green City Plan 2018 wurde bereits eine Übersicht des Stellplatzbedarfs in Markgröningen geschaffen. Ein Ausschnitt ist in folgender Tabelle dargestellt. Im Bereich der Sportanlagen wurden die Angaben überarbeitet.

Örtlichkeit (kategorisiert)	Empfohlene Anzahl an Stellplätzen	Abstellanlagentyp
Marktplatz und direkte Umgebung	Ca. 50 Stellplätze verteilt auf die gesamte Fußgängerzone	Anlehnbügel, die zumindest teilweise überdacht sein sollten
Einzelhandel (klein) und sonstige Büroräume mit Publikumsverkehr <i>z.B. Apotheken, Post, Drogeriemärkte etc.</i>	3-8 Stellplätze je Einheit	Anlehnbügel Überdachung nicht zwingend erforderlich, jedoch empfehlenswert
Sportplatz	10 Stellplätze je Sportplatz	Überdachte Anlehnbügel
Sporthalle	1 Stellplatz je 50m ² Hallenfläche	Anlehnbügel

Im Green City Plan wurden 50 Stellplätze für den Bereich der Innenstadt ermittelt. Der Marktplatz als Zielort umfasst das gesamte Gebiet der Fußgängerzone. Hier sollten an verschiedenen Stellen Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden, sodass die einzelnen Ziele (Gaststätten, Rathaus etc.) jeweils möglichst direkt erreicht werden können. Darüber hinaus sollten angesichts der touristischen Anziehungskraft des Marktplatzes auch Abstellanlagen inkl. Ladestationen für Pedelecs vorgesehen werden.

Auch in Unterriexingen sind Stellplätze vorzusehen, hier gilt es allerdings noch anhand der obigen Tabelle zu prüfen, ob der Bestand der empfohlenen Anzahl an Stellplätzen entspricht.

4.3 Standorte von Abstellanlagen in der Innenstadt

Anlage 03 und Abbildung 2 geben eine Übersicht der Abstellanlagen des Bestands (blau) und der neuen möglichen Standorte (schwarz) in der Innenstadt. Ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl war die Nähe zum Marktplatz, bzw. zu anderen Zielen im Innenstadtbereich.

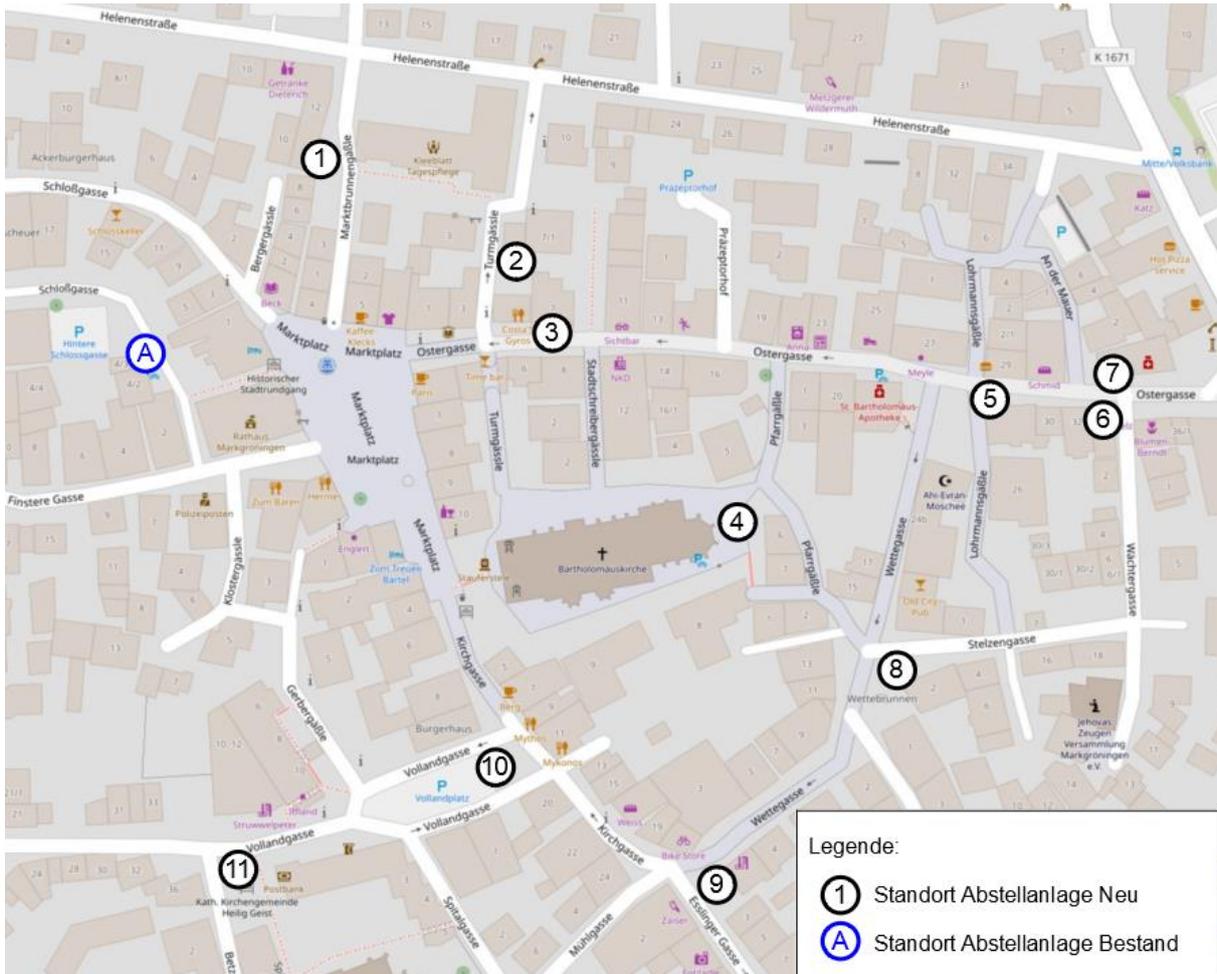


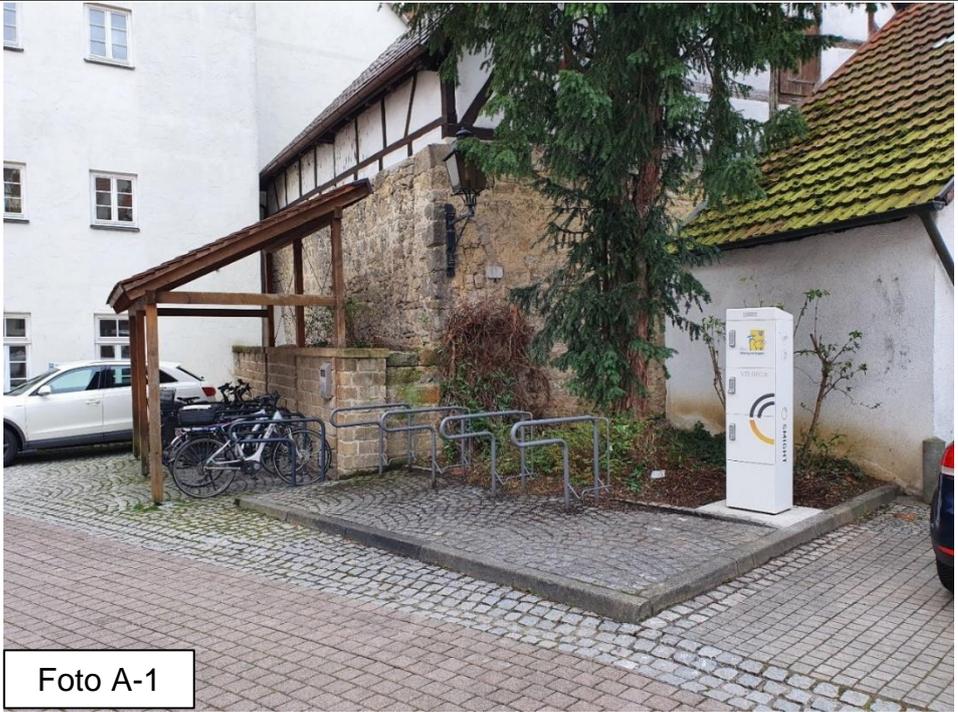
Abbildung 2: Übersicht möglicher Standorte für neue Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt (Kartengrundlage: openstreetmap.org)



Im Folgenden werden zunächst die Standorte im Bestand vorgestellt und im Anschluss die möglichen Standorte für neue Abstellanlagen. Alle Standorte wurden fotografisch festgehalten und die Anzahl der vorhandenen oder neuen Stellplätze angegeben. Der genaue Ort möglicher Abstellanlagen wird in mindestens einem der Fotos mittels einer gelben Fläche verdeutlicht. Standort 1 (Marktbrunnengäßle) wurde detaillierter ausgearbeitet und ist zusätzlich in Plan 05 dargestellt.

Grundsätzlich wird von einer Ausrichtung der Abstellanlagen senkrecht zur Fahrbahn ausgegangen, wird eine parallele Anordnung gewählt, wird dies explizit genannt.

Abstellanlagen Bestand

Standort A - Schloßgasse	
Foto-Dokumentation	 <p>Foto A-1</p>
Allgemeines	<p>In der Schloßgasse in der Nähe des Rathauses sind Abstellanlagen vorhanden.</p> <ul style="list-style-type: none">• 5 überdachte Anlehnbügel• 6 nicht-überdachte Anlehnbügel• 1 Ladebox (3 Lademöglichkeiten)



Abstellanlagen Neu

Standort 1 - Marktbrunnengäßle

Foto-
Dokumentation



Foto 1-1

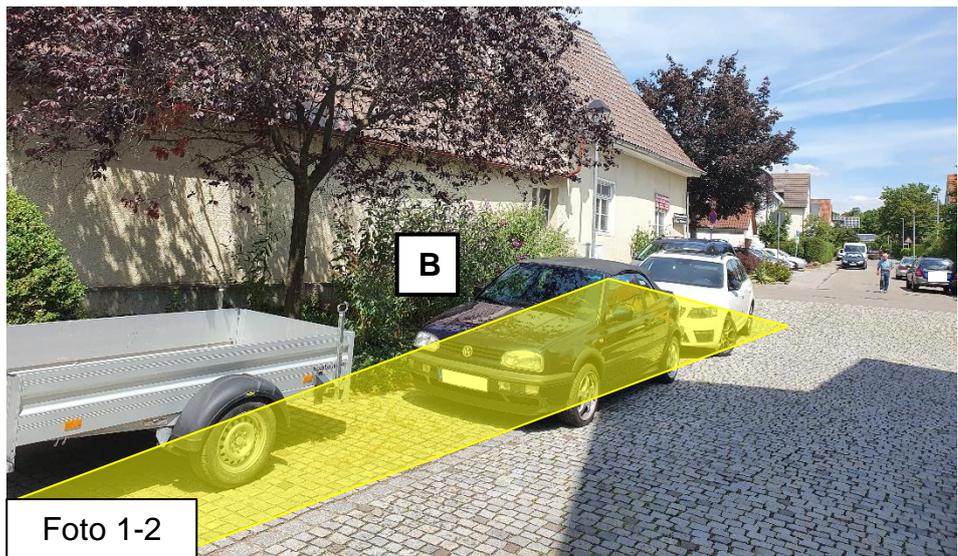


Foto 1-2



Foto 1-3



<p>Allgemeines</p>	<p>[A]</p> <p>Parallel zur Steinwand des Gartens sollen Radabstellanlagen eingerichtet werden. (Foto 1-1) Das Parken für Kfz in diesem Bereich soll hierdurch unterbunden werden. Die Türe am Gartenzaun ist zu berücksichtigen.</p> <p>Parallel zur Wand aufgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none">• 4 Anlehnbügel (4 Fahrradstellplätze) <p>[B]</p> <p>Die Kfz-Parkplätze vor dem Grünbeet sollen durch Fahrradabstellanlagen ersetzt werden. (Foto 1-2)</p> <ul style="list-style-type: none">• 11 Anlehnbügel (22 Fahrradstellplätze) <p>[C]</p> <p>Zusätzlich sind Ladeboxen im Grünbeet vorgesehen. (Foto 1-3) Die technischen Voraussetzungen werden derzeit vom Tiefbauamt geprüft.</p> <ul style="list-style-type: none">• 2 Ladeboxen (6 Lademöglichkeiten) <p>Die Befahrbarkeit der Tiefgarage, der verbleibenden Parkplätze und die Befahrbarkeit durch die Feuerwehr müssen sichergestellt werden.</p>
<p>Planung (Ausschnitt aus Plan 05)</p>	<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none">— Fahrradbügel■ Platzbedarf zwischen Bügeln 1,5m x 2m■ Platzbedarf Fahrrad am Bügel 0,5m x 2m— Abstand Bügel von Wand 0,3m■ Flächenbedarf um Radservice-Punkt■ RadSERVICE-Punkt■ Ladebox☀ Laterne (Bestand)■ Elektrischer Verteiler (Bestand) <p>Markbrunnengasse</p> <p>Einfahrt Tiefgarage</p> <p>Parken</p> <p>1/16, 1/17, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21</p> <p>3/29, 15, 5/2, 17/10</p> <p>0,24, 0,20, 1,5, 4,63, 0,42, 0,36, 0,5, 0,3, 3,77</p> <p>A, B, C</p>



Standort 2 - Turmgäßle

Foto-
Dokumentation



Foto 2-1



Foto 2-2

Allgemeines

Vor der rechten Hauswand (Foto 2-1) sollen Abstellanlagen angelegt werden. Das Parken für Kfz soll unterbunden werden.

Parallel zur Wand aufgestellt:

- 4 Anlehnbügel (4 Fahrradstellplätze)

Die Einfahrt in den Hof (Foto 2-2 links) muss weiterhin sichergestellt werden (Prüfung mit Schleppkurven). Die Durchfahrt des Turmgäßles durch Lieferfahrzeuge muss weiterhin möglich sein.



Standort 3 – Ostergasse (Vor der Touristen-information)

Foto-
Dokumentation



Foto 3-1



Foto 3-2



Foto 3-3

Allgemeines

Im Bereich vor dem linken Fenster der Touristen Information (Foto 3-1) sollen Radabstellanlagen platziert werden. Diese müssen aufgrund des Schäferlaufs demontierbar sein. Die abgestellten Fahrräder sollen nicht tiefer als der Laternenpfosten in die Straße ragen.

- 2 Anlehnbügel (mobil) (4 Fahrradstellplätze)



Standort 4 - Kirchplatz (In Richtung Pfarrgäble)

Foto-
Dokumentation



Foto 4-1



Foto 4-2



Foto 4-3

Allgemeines

An den Standort des Blumenkübels sollen Radabstellanlagen gesetzt werden (Foto 4-1). Der Blumenkübel muss dementsprechend entfernt werden.

- 3 Anlehnbügel (6 Fahrradstellplätze)



Standort 5 – Ostergasse (Einmündung Wettegasse)

Foto-
Dokumentation



Allgemeines

Der Parkplatz vor dem Grünbeet soll durch Radabstellanlagen ersetzt werden (Foto 5-1).

- 3 Anlehnbügel (6 Fahrradstellplätze)



Standort 6 – Ostergasse (Einmündung Wächtergasse)

Foto-
Dokumentation



Foto 6-1



Foto 6-2

Allgemeines

Vor der Hauswand von Hausnummer 34 (Foto 6-1) sollen Radabstellanlagen angebracht werden.

Parallel zur Wand aufgestellt:

- 2 Anlehnbügel (2 Fahrradstellplätze)

Der Poller sollte entfernt werden. Die Abstellanlagen sind mit retroreflektierender Folie zu bestücken. Prüfung der Befahrbarkeit mit Schleppekurve aus Richtung An der Mauer.



Standort 7 – Ostergasse (Einmündung Wächtergasse, vor der Ostertor-Apotheke)

Foto-
Dokumentation



Foto 7-1



Foto 7-2

Allgemeines

An der Position des Blumenkübels könnten vor der Hauswand von Hausnummer 33-35 (Foto 7-1) Radabstellanlagen angebracht werden. Diese müssen aufgrund des Schäferlaufs demontierbar sein. Der Blumenkübel muss dementsprechend entfernt werden. Prüfung der Befahrbarkeit mit Lkw-Schleppkurve aus Richtung der Wächtergasse.

- 3 Anlehnbügel (mobil) (6 Fahrradstellplätze)

Die Apotheke stellt bereits 4 Vorderradhalter für Fahrräder zur Verfügung.



Standort 8 - Einmündung Wettengasse/ Stelzengasse

Foto-
Dokumentation



Foto 8-1

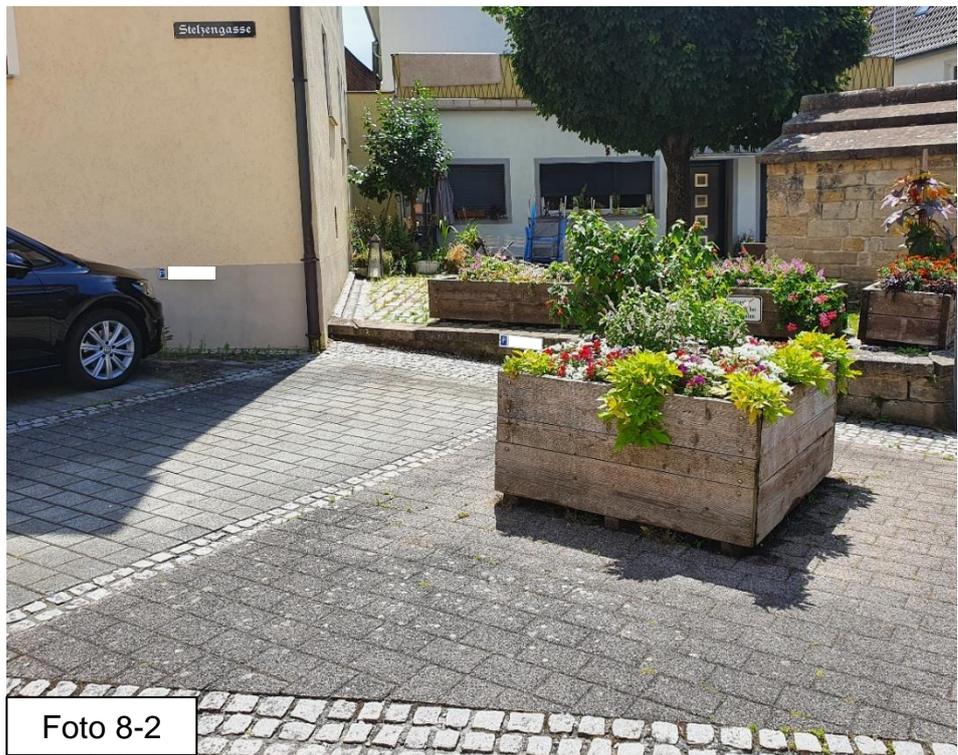


Foto 8-2

Allgemeines

An den Standort des Blumenkübel (Foto 8-1) sollen Radabstellanlagen gesetzt werden. Der Blumenkübel muss dementsprechend entfernt werden.

- 3 Anlehnbügel (6 Fahrradstellplätze)



Standort 9 – Kreuzung Mühlgasse/ Esslinger Gasse

Foto-
Dokumentation



Foto 9-1



Foto 9-2

Allgemeines

Radabstellanlagen an der Hauswand einrichten. (Foto 9-1).

Parallel zur Wand aufgestellt:

- 3-4 Anlehnbügel (3-4 Fahrradstellplätze)

Seitens der Anwohner wurde der Wunsch geäußert hier Abstellanlagen einzurichten. Die Parkplätze müssen auf der Fläche entsprechend verschoben werden. Die Einfahrt muss freigehalten werden.



Standort 10 - Kreuzung Kirchgasse/ Vollandgasse

Foto-
Dokumentation



Foto 10-1



Foto 10-2



Foto 10-3

Allgemeines

Radabstellanlagen zwischen den Bäumen einrichten. (Foto 10-1)

- 2 Anlehnbügel (4 Fahrradstellplätze)



Standort 11- Einmündung Badgasse/ Betzgasse

Foto-
Dokumentation



Foto 11-1



Foto 11-2

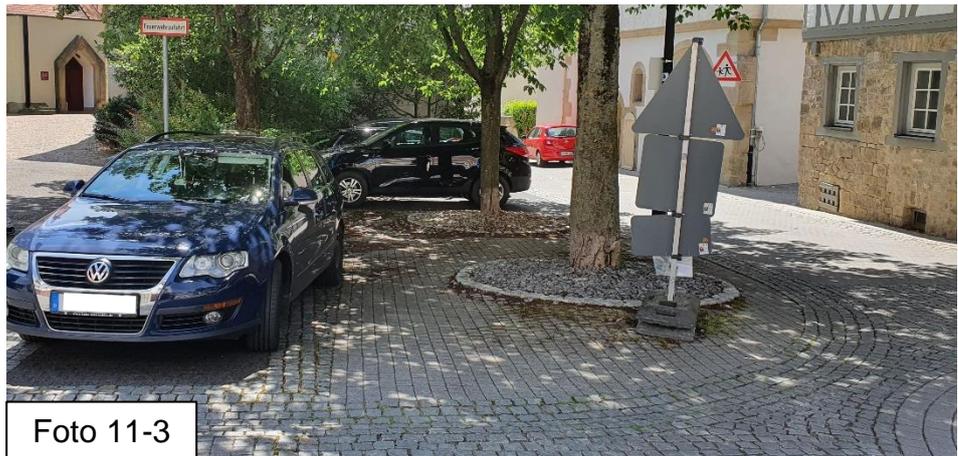


Foto 11-3

Allgemeines

Radabstellanlagen zwischen den Bäumen einrichten. (Foto 11-1)

- 1-2 Anlehnbügel (2-4 Fahrradstellplätze)



4.4. Standorte von Abstellanlagen in Unterriexingen

Auch in Unterriexingen wurden bestehende Standorte (blau) aufgenommen und mögliche Standorte (schwarz) für neue Radabstellanlagen durch die Stadtverwaltung vorgeschlagen. Diese sind in Anlage 04 und Abbildung 3 gesammelt.

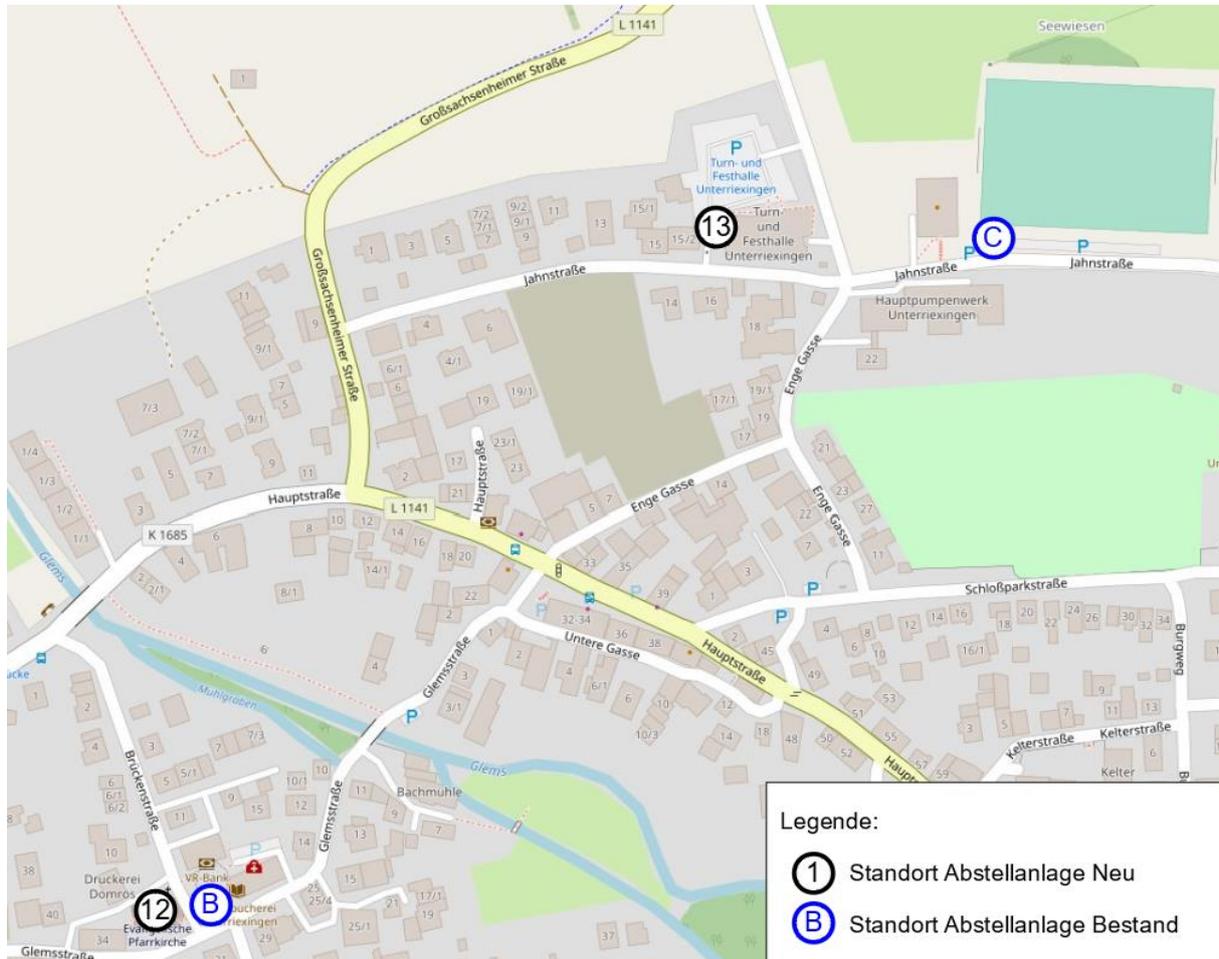


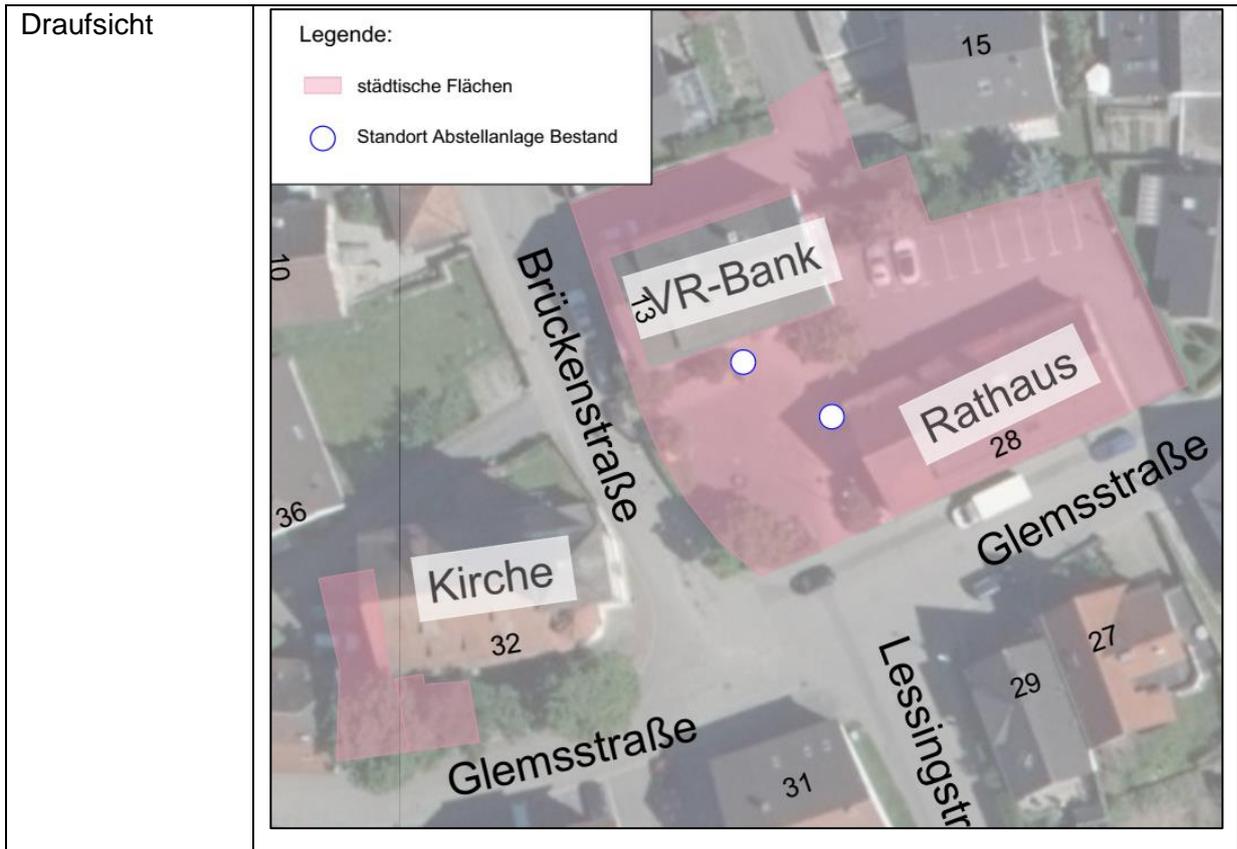
Abbildung 3: Übersicht möglicher Standorte für neue Fahrradabstellanlagen in Unterriexingen (Kartengrundlage: openstreetmap.org)

Analog zu den Abstellanlagen in der Innenstadt folgen Ausführungen zu den bestehenden und möglichen neuen Stellplätzen. Diese bestehen aus einer Fotodokumentation und Angaben zur Stellplatzzahl.



Abstellanlagen Bestand

Standort B - Glemsstraße	
Foto- Dokumentation	 <p>Foto B-1</p>  <p>Foto B-2</p>
Allgemeines	<p>Die bestehenden Abstellanlagen decken den üblichen Stellplatzbedarf der vorliegenden Nutzung. Anlehnbügel wären zu bevorzugen.</p> <p>Neben dem Treppenaufgang des Rathauses (Foto B-1)</p> <ul style="list-style-type: none">• 5 Vorderradhalter (5 Fahrradstellplätze) <p>Vor der VR-Bank (Foto B-2)</p> <ul style="list-style-type: none">• 4 Vorderradhalter (4 Fahrradstellplätze)



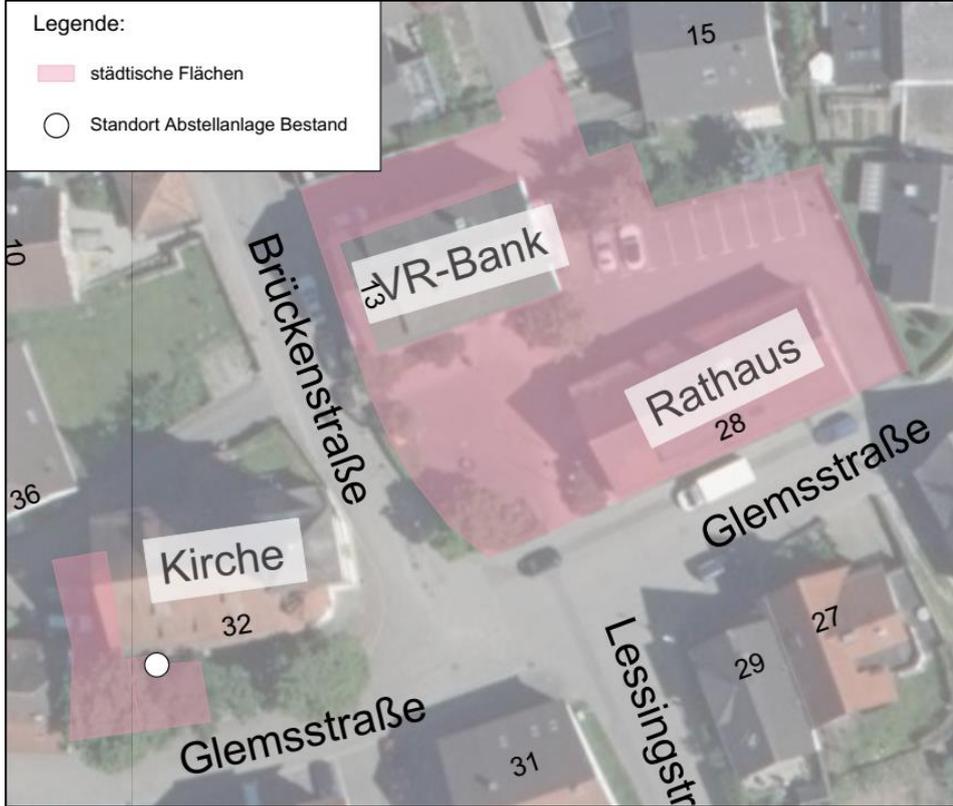


Standort C – Jahnstraße am Sportplatz	
Foto-Dokumentation	 <p>Foto C-1</p>
Allgemeines	<p>Vor dem Vereinsheim liegen Abstellanlagen vor.</p> <ul style="list-style-type: none">• 10 Vorderradhalter (10 Fahrradstellplätze) <p>Die vorhandenen Abstellmöglichkeiten decken die Stellplatznachfrage für den Sportplatz. Überdachte Anlehnbügel wären zu bevorzugen.</p>
Draufsicht	<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none">städtische FlächenStandort Abstellanlage Bestand  <p>TSV Vereinsheim Enzwiesen</p> <p>19</p> <p>Jahnstraße</p> <p>Sportplatz</p>



Abstellanlagen Neu

Die Turn- und Festhalle wurde von Seiten der Stadtverwaltung als möglichen Standort für neue Abstellanlagen vorgeschlagen. Der genaue Ort wird im ersten Bild mittels einer gelben Fläche markiert.

Standort 12 – Glemsstraße (Kirche)	
Foto-Dokumentation	 <p>Foto 12-1</p>
Allgemeines	<p>Auf den städtischen Flächen vor der Kirche können Abstellanlagen eingerichtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none">• 2-3 Anlehnbüchel (4-6 Fahrradstellplätze)
Draufsicht	<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none">städtische FlächenStandort Abstellanlage Bestand 



Standort 13 – Jahnstraße (Turn- und Festhalle)

Foto-
Dokumentation



Foto 13-1



Foto 13-2



Foto 13-3

Allgemeines

Abstellanlagen sollten im Bereich der Blumenkübel angelegt (Foto 13-1) werden. Sie sind dadurch nah am Eingang und Konflikte mit Parkverkehr werden vermieden.

- 3 Anlehnbügel (6 Fahrradstellplätze)



	<p>Die Hallenfläche wurde mittels Luftbilder und Katasterdaten auf 300 m² geschätzt, wodurch die vorgestellten Maßnahmen den Stellplatzbedarf decken.</p>
<p>Draufsicht</p>	<p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none">städtische FlächenStandort Abstellanlage Neu  <p>15/1</p> <p>15</p> <p>15/2</p> <p>Turn- und Festhalle 17</p> <p>Jahnstraße</p>



5. Fazit

Im Green City Plan 2018 wurde ein Radwegenetz erarbeitet und Konfliktpunkte dargestellt. Bei Ortsbegehungen und Gesprächen wurden teilweise neue Konfliktpunkte festgestellt und mit aufgenommen. Für die Konfliktpunkte des Radwegenetzes wurden Lösungsansätze erarbeitet. Diese wurden erläutert und veranschaulicht, sowie teilweise auch mit Plänen in Vorentwurfsqualität dargestellt. Das Radwegenetz wurde entsprechend weiterentwickelt, sodass es für den eingangs genannten unsicheren Fahrer attraktiver wird (Anlage 02).

Die möglichen Standorte der Abstellanlagen wurden zusammen mit der Stadtverwaltung gewählt. Der im Green City Plan ermittelte Stellplatzbedarf der Innenstadt (50 Stellplätze) kann mit den gewählten Standorten (Neu: bis zu insgesamt 72 Stellplätze, Bestand: 9 Stellplätze) abgedeckt werden. 26 dieser neuen Stellplätze sind bereits in Standort 1 (Marktbrunnengäßle) untergebracht und auch für Pedelec-Nutzer wird dort durch Ladeboxen ein Angebot geschaffen.

In Unterriexingen sind an den meisten wichtigen Zielen bereits Abstellanlagen vorhanden. An der Turn- und Festhalle und der Evangelischen Pfarrkirche müssten Stellplätze ergänzt werden (Neu: 10-12 Stellplätze). Es sind bis zu 47 fest montierte Anlehnbügel und 5 mobile Anlehnbügel vorgesehen.

Zusammen mit den Planungen des Radwegekonzepts gewinnt das Fahrrad dadurch bei der Verkehrsmittelwahl deutlich an Attraktivität.

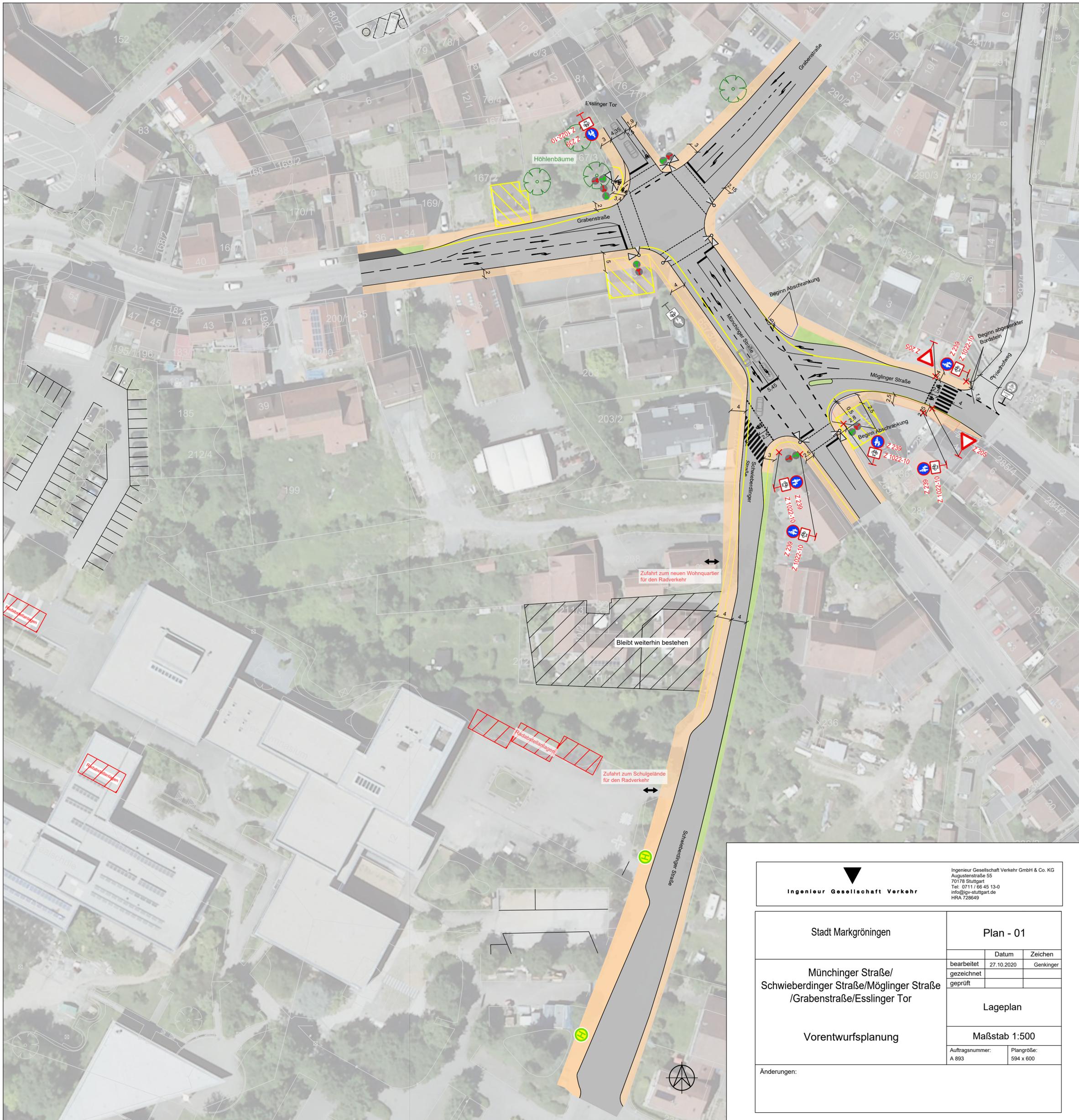
Stuttgart, 12.10.2020

Dipl.-Ing. Peter Sautter, Geschäftsführer

Elena Genkinger, M. Sc.

Benjamin Metter, B. Eng.

Anlagen




Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG
 Augustenstraße 55
 70178 Stuttgart
 Tel: 0711 / 66 45 13-0
 info@igv-stuttgart.de
 HRA 728649

Stadt Markgröningen	Plan - 01	
	bearbeitet	Datum
Münchinger Straße/ Schwieberdinger Straße/Möglinger Straße /Grabenstraße/Esslinger Tor	27.10.2020	Zeichen
	gezeichnet	Genkinger
	geprüft	
Vorentwurfsplanung	Lageplan	
	Maßstab 1:500	
	Auftragsnummer: A 893	Plangröße: 594 x 600
Änderungen:		