

## 1 Vorbemerkung zur Entwicklung und Situation des Radverkehrs in Esslingen

Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird zukünftig im Stadtverkehr eine immer bedeutendere Rolle spielen. Dieses Verkehrsmittel besitzt nicht nur besonders gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sondern auch gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Lärm-, Abgas- und Energieeffizienz unbestreitbare Vorteile die es für den Einsatz im innerstädtischen Verkehrswesen prädestiniert. Mit dem Erreichen des Peak Oil, der Verknappung und dementsprechenden Verteuerung fossiler Treibstoffe wird sich der Verkehrssektor mittelfristig wandeln und der Anteil von Verkehrsmitteln, die mit anderen Antriebsarten ausgerüstet sind stetig zunehmen. Nicht nur die Zielsetzung der Bundesregierung bis zum Jahr 2020 ca. 1 Mio. Fahrzeuge mit Elektroantrieben auf Deutschlands Straßen zu bringen, zeigt, dass die bundesweiten verkehrspolitischen Zielsetzungen eindeutig in Richtung Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität gerichtet sind. Besonders für den Stadtverkehr, in dem die Kurz- und Mittelstrecken dominieren ergeben sich hieraus eine Vielzahl von Handlungsfeldern, in denen der Radverkehr in zunehmendem Maße eine tragende Rolle übernehmen wird.

Die Stadt Esslingen hat mit ihrem Verkehrsentwicklungsplan bereits frühzeitig Anfang der 90er Jahre die verkehrspolitischen Zielsetzung eindeutig in Richtung einer Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gesetzt <sup>1)</sup>. Entgegen dem allgemeinen Trend einer Abschaffung von Oberleitungsbussen wurde hierbei die Beförderung mit O-Buslinien beibehalten.

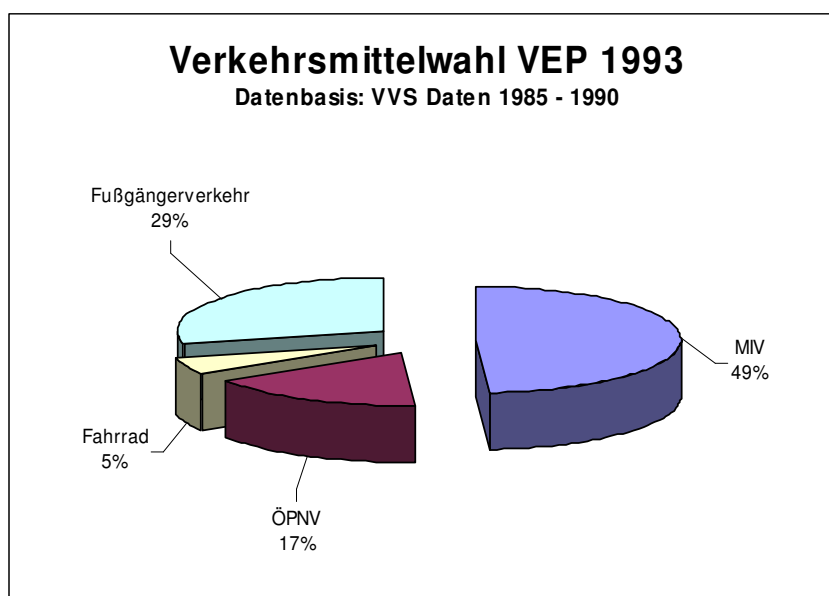


Abb. 1: Anteil der Benutzergruppen am Radverkehr in Esslingen im Jahr 1990 <sup>1)</sup>

Dem Radverkehr wird in dem Verkehrsentwicklungsplan ein breites Einsatzfeld eingeräumt. Die Untersuchungen zeigen, dass zum damaligen Zeitpunkt der Radverkehr nur einen Anteil von 5 % am gesamten Verkehrsaufkommen umfasste (Abb. 1). Die Verteilung des Radverkehrs auf die einzelnen Nutzergruppen zeigt, dass der Ausbildungsverkehr mit 40 % den mit Abstand höchsten Anteil am Radverkehr umfasst, während der Berufsverkehr mit 19 % nur einen sehr bescheidenen Anteil stellt.

Als Zielsetzung enthält der Verkehrsentwicklungsplan unter anderem eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils durch eine Verbesserung der Radinfrastruktur sowie durch eine verstärkte Informationstätigkeit. Unter idealen Rahmenbedingungen wird aus vergleichenden Untersuchungen ein maximaler Radverkehrsanteil von 15-18 % für Esslingen angegeben.

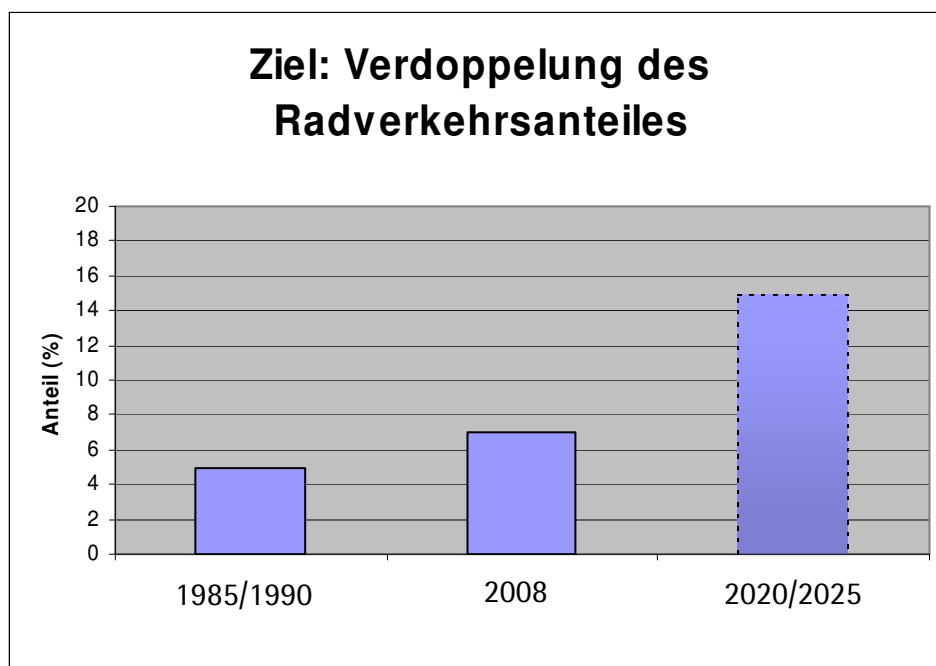


Abb. 2: Zielsetzung Entwicklung des Radverkehrs aus VEP 1993 <sup>1)</sup>

Durch die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wie der Anlage von Radwegen und Radfahrstreifen, der Einführung von Verkehrsberuhigten Bereichen sowie weiterer Maßnahmen soll der Radverkehr attraktiver und dementsprechend der Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden. Leider wurden in der Vergangenheit aktive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Esslingen eher zurückhaltend ausgeführt. Erst in den letzten Jahren sind mit dem Bau des Radweges entlang der Neckarstraße, dem Ausbau des Radweges entlang des Freibades sowie dem neuen Pliensausteg wieder verstärkt Maßnahmen zur infrastrukturellen Förderung

des Radverkehrs in Esslingen zu verzeichnen. Aktuell konzentriert sich der Radverkehr in Esslingen auf ein Wegenetz von 153 km Länge, von dem allerdings nur ein kleiner Teil reine Radwege sind. Der überwiegende Teil der empfohlenen Strecken entfällt auf das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz sowie die Verkehrsführung über geringer belastete Straßen. Allerdings ist der Fahrradfahrer auch auf über 20 km Streckenlänge gezwungen auf stärker vom Kfz Verkehr frequentierte Straßen auszuweichen (Abb. 3).

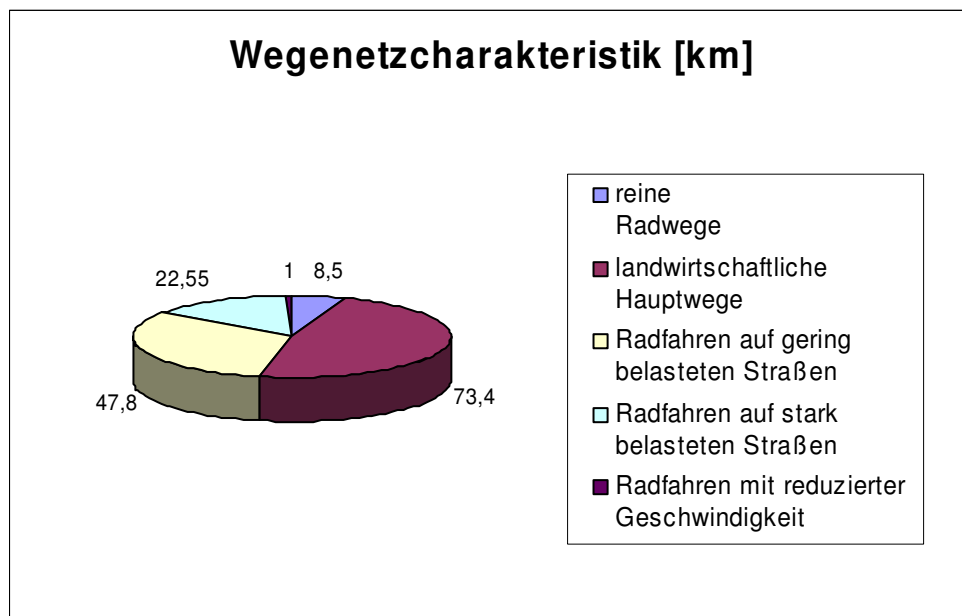


Abb. 3: Wegenetzcharakteristik des Radverkehrsnetzes in Esslingen am Neckar (Stand 2010)

Die Wegenetzcharakteristik sagt allerdings noch nichts über die Qualität des Radverkehrsnetzes sowie die Vernetzungsqualität aus. Hierauf wird detailliert in Punkt 4 des Radverkehrskonzeptes eingegangen.

Wie stellt sich die Nutzungshäufigkeit des Fahrrades heute in Esslingen dar? Aktuelle Daten zur Verkehrsmittelwahl wurden im Rahmen der Haushaltsbefragung zur Entwicklung eines Verkehrsmodells im Jahre 2011 ermittelt. Erstmals liegt mit diesen Daten eine Übersicht über das Verkehrsmittelwahlverhalten der Esslinger Bevölkerung vor<sup>2)</sup>. Nach dieser Untersuchung werden derzeit 9 % der innerstädtischen Fahrten mit dem Fahrrad durchgeführt (Abb. 4). Bezogen auf den gesamtstädtischen Verkehr erreicht der Radverkehr derzeit einen Anteil von 7 % am Gesamtverkehr in der Stadt Esslingen.

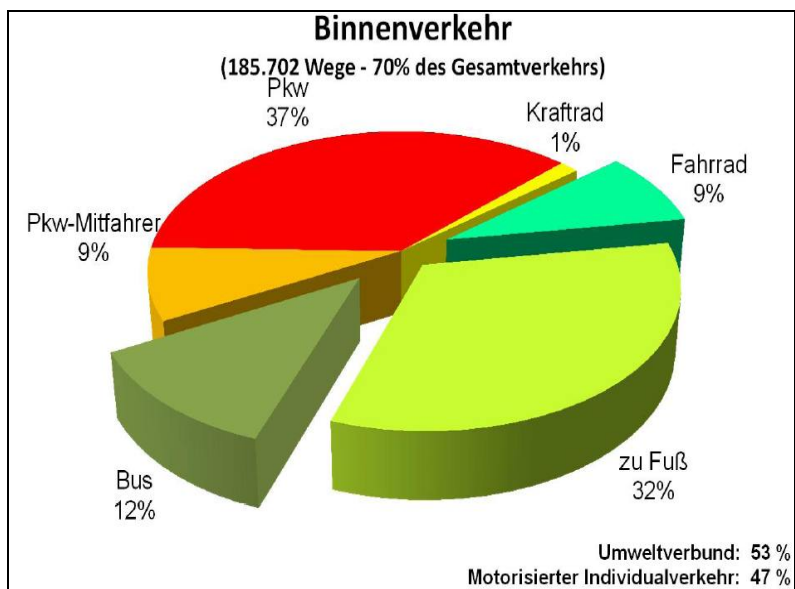


Abb. 4: Verkehrsmittelwahl der Esslinger im Innerstädtischen Verkehr (Stand 2012)

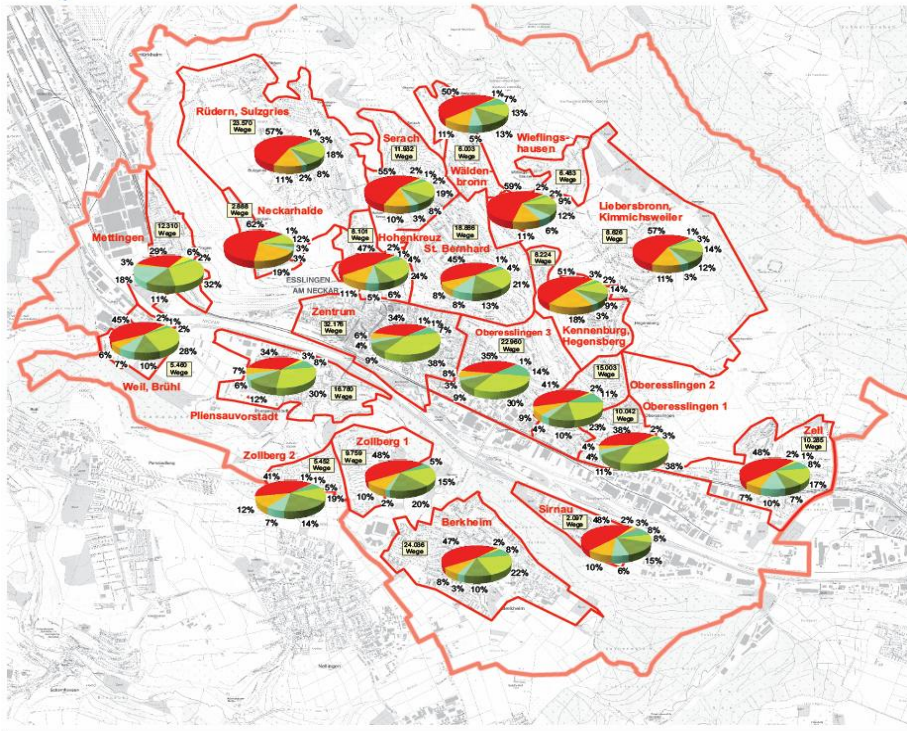
Allerdings zeigt die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Stadtteilen deutliche Unterschiede. Während in der Innenstadt und in den Stadtteilen entlang der Neckartallängsachse der Nutzung des Fahrrades eine vergleichsweise hohe Bedeutung zukommt, sind die Radverkehrsanteile der Stadtteile in Hang- und Höhenlage mit Ausnahme der Stadtteile Zollberg und Berkeheim gering (Abb. 5). Ursache hierfür sind die nicht unbeträchtlichen Höhendifferenzen im Stadtgebiet sowie teilweise unzufriedenstellende Netzverbindungen im Radverkehrsnetz, die durch die im Mittlere Neckarraum bislang einzigartige Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Bussen nur teilweise ausgeglichen werden können.

Die höchsten Radverkehrsbeziehungen treten derzeit zwischen den östlichen Stadtteilen, der Pliensauvorstadt und dem Stadtteil Mettingen mit der Kernstadt auf (Abb. 6). Eine Radnetzkonzeption muss zur Erhöhung der Verbindungsqualität zwischen den einzelnen Stadtteilen insbesondere darauf abzielen, die Radverkehrsbeziehungen auf sicheren und komfortablen Radachsen zu bündeln und möglichst behinderungsfrei zu führen um eine schnelle Zielerreichung zu gewährleisten (siehe Pkt. 3).



Stadt Esslingen

Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Esslingen am Neckar



Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen

- Abgrenzung Stadtteile
- Gemeindegrenze
- Fahrrad
- zu Fuß
- Bus
- S-Bahn / Bahn
- Pkw-Mitfahrer
- Pkw
- Kraftrad
- Sonstiges



DR. BRENNER  
INGENIEURGESSELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart

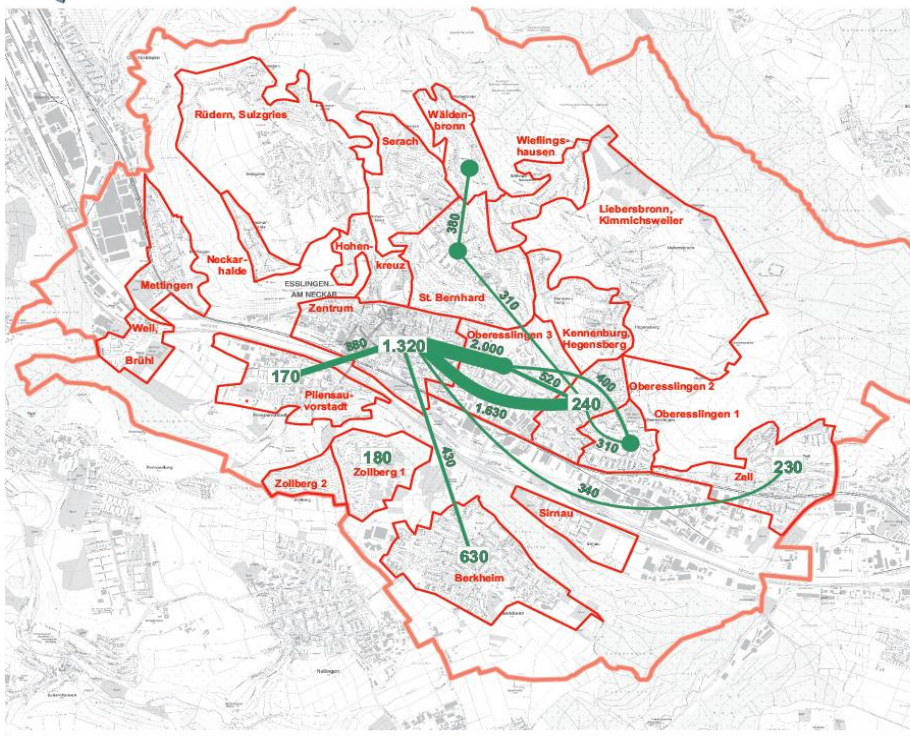


Abb. 5: Verkehrsmittelwahl nach Stadtteilen <sup>2)</sup>



Stadt Esslingen

Entwicklung eines Verkehrsmodells für die Stadt Esslingen am Neckar



Radverkehrsbeziehungen

- Abgrenzung Stadtteile
- Gemeindegrenze



Dargestellt sind gerundete Verkehrsbeziehungen >300 Wege / 24h

3.270 Binnenwege im Stadtteil dargestellt >150 Wege / 24h

Grundlage: Verkehrsbefragung der Haushalte April 2011



DR. BRENNER  
INGENIEURGESSELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart



Abb. 6: Dominante Radverkehrsbeziehungen im Stadtgebiet von Esslingen <sup>2)</sup>

Wichtig ist hierbei, dass der Radverkehr auch an den Knotenpunkten, insbesondere signalisierten Knotenpunkten im Zuge dieser Achsen nicht nachrangig zu dem motorisierten Verkehr geführt wird, um Fahrzeitverluste weitgehend zu vermeiden. Dies ist leider bislang nur an wenigen Knotenpunkten in der Stadt gewährleistet. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Straßenbeläge und Wegeoberflächen ein sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen. Da der Radverkehr insbesondere die Straßenseitenräume nutzt sind hierbei besonders abgesenkte Kanaldeckel wie sie im Stadtgebiet häufiger auftreten ein ärgerliches und gefährliches Hindernis. Gleichfalls sind Pfützenbildungen auf Radwegen mit wassergebundenen Decken, wie auf Abschnitten des Neckartalradweges ein Ärgernis. Hier sollte regelmäßig eine Überprüfung des Belages auf Schäden erfolgen. Soweit möglich, sind wassergebundene Decken durch Asphaltbeläge zu ersetzen. Gleichfalls ist auf den Hauptradachsen ein regelmäßiger Winterdienst erforderlich, um die Radnutzung auch im Winter mit ausreichender Qualität zu ermöglichen. Leider werden bislang nur wenig Streckenabschnitte mit Radnutzung (z.B. die Pliensaubrücke und der Pliensausteg) regelmäßig in den Winterdienst einbezogen (siehe Pkt. 6)

Von entscheidender Bedeutung für die Radverkehrsnutzung im Kontext des Umweltverbundes ist die Bereitstellung ausreichender Radabstellanlagen an den Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem ÖPNV. Im Blickfeld stehen hier insbesondere die Bahnhaltstellen und der im Bau befindliche ZOB sowie zukünftig in verstärktem Maße auch zentrale Bushaltstellen. Derzeit kann das Angebot die vorhandene Stellplatznachfrage mit Ausnahme des Bahnhofes Esslingen nahezu decken. Ein zusätzlicher Bedarf besteht an verschließbaren Radboxen für hochwertige Räder, der mit Zunahme der Pedelecs voraussichtlich noch deutlich zunehmen wird. Vor diesem Hintergrund und einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs in der Stadt stellt sich hier die Notwendigkeit, das Angebot an Radabstellplätzen zukünftig bis zum Bau einer Radstation deutlich auszuweiten (Pkt. 4).

Für die Orientierung des ortsunkundigen Radfahrers ist eine Radwegweisung unerlässlich. Obwohl in der Vergangenheit entlang des Neckarradweges, des Hohenzollernradweges und im Bereich von Mettingen, Brühl und Weil mit einer einheitlichen Ausschilderung nach FGSV Standard begonnen worden ist, bietet die Radwegweisung in der Stadt noch zahlreiche Lücken und ist uneinheitlich. Gebietsweise treten bis zu vier unterschiedliche Schildertypen auf. Das Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt erstellt derzeit ein Beschilderungskonzept für die Gesamtstadt und erneuert die Beschilderung sukzessive in den nächsten 3 – 4 Jahren (Pkt. 5).



Zur Förderung des Radverkehrs wurden in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen zur Information über das Thema Radverkehr durchgeführt. Hierzu besteht eine enge Kooperation zwischen der Stadtverwaltung und den Radverbänden. Neben der Erstellung von Flyern und Informationsschriften zu verschiedenen Themenfeldern rund um das Thema Radfahren wurde zusammen mit dem VCD ein Radrundkurs um die Stadt entwickelt und ausgeschildert. Die Radkarte der Stadt Esslingen, die zwischenzeitlich in der 3. Auflage erschienen ist, stellt das Radverkehrsnetz dar und weist auf die radaffine Infrastruktur sowie Gefahrenpunkte hin. Darüber hinaus wird in der Karte eine weitere Route für Familien und eine Route für Mountainbiker vorgeschlagen. Zusätzlich hat die Stadt mit dem Projekt Schulradler, an dem 2 Esslinger Schulen teilgenommen haben zusammen mit drei anderen Kommunen in Baden Württemberg eine Vorreiterrolle zur Förderung des Radverkehrs auch im schulischen Bereich übernommen.

Die Stadt Esslingen ist seit 2009 Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden Württemberg (AGFK) und hat sich mit dem Beitritt über einen Beschluss der kommunalpolitischen Gremien zur besonderen Förderung des Radverkehrs verpflichtet. Die Zielsetzungen sind in einem 19-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Esslingen enthalten (Pkt. 2).

Die Auflistung zeigt, dass in den vergangenen 5 Jahren in der Stadt Esslingen eine zunehmende Zahl von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu verzeichnen ist und die Stadtverwaltung zusammen mit den Radverbänden als Partner hier erhebliche Anstrengungen unternimmt. Allerdings wurden bislang in der Stadt keine eigenständigen Finanzmittel in einem Radverkehrsetat zur Maßnahmenrealisierung zur Verfügung gestellt und im Vergleich zu anderen Kommunen ist die Stadtverkehrsplanung, die das gesamte Themenfeld der innerstädtischen Verkehrsplanung inklusive des Radverkehrs abdeckt mit einer Planstelle deutlich unterbesetzt. Hier wäre eine personelle Verstärkung durch einen Radverkehrsbeauftragten wünschenswert, um die Radverkehrsplanung weiter zu intensivieren.

## **2 Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes**

Das Radverkehrskonzept soll eine Leitlinie für die in den nächsten Jahren erforderlichen Maßnahmen geben, die zur Attraktivitätssteigerung und Angebotsverbesserung der Radinfrastruktur in der Stadt Esslingen verfolgt werden sollen. Kern des Radverkehrskonzeptes ist die Entwicklung eines lückenlosen Radnetzes, das es dem Radfahrer erlaubt, möglichst zügig, hindernis- und konfliktfrei seine Ziele zu erreichen. Hierzu sind neben Netzergänzungen auch eine Vielzahl von punktuellen Maßnahmen erforderlich, auf die in Punkt 3.3 detailliert eingegangen wird. Ergänzend sind hier auch Verkehrslenkungsmaßnahmen vorgesehen, um den Radverkehr auf anderen, konfliktärmeren Achsen zu bündeln, die für den Radverkehr priorisiert ausgeschildert werden können.

Neben der netzbezogenen Ausführung des Radverkehrskonzeptes wird eine begleitende Beschilderungsplanung erarbeitet, die im Stadtgebiet sukzessive umgesetzt werden soll, um dem ortunkundigen Radfahrer eine bessere Orientierung zu ermöglichen und auch den ortskundigen Radfahrer auf vergleichsweise gut mit dem Rad zu befahrende Streckenabschnitte zu verweisen. Für die gesamten Fernradwege sowie die Stadtteile Mettingen, Brühl, Weil und den Westteil der Pliensauvorstadt wurde die Beschilderung im Jahr 2012 nach einem einheitlichen Standard ausgeführt.

Ein besonderes Augenmerk legt das Radverkehrskonzept auf die Vernetzung des Radverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes, damit auch bei gebrochenen Verkehren ein größtmöglicher Anteil der Einzelwege attraktiv und schnell mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann. Hierzu zählt neben attraktiven, ausreichenden, vandalismussicheren Radabstellanlagen insbesondere auch die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Mit der in den letzten Jahren starken Zunahme der Elektromobilität auch im Radverkehr, die insbesondere für Esslingen mit seiner bewegten Topographie eine große Chance bietet, kommen auf die Stadtverkehrsplanung weitere Aufgaben zu, die in dem Ausbau der Radinfrastruktur zu beachten sind. Neben dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs müssen hierbei gegebenenfalls auch neue Trassierungsparameter berücksichtigt werden, da mit den Elektrorädern höhere Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden und enge Kurvenradien möglicherweise





zu Unfallkonfliktpunkten werden. Erste Forschungsergebnisse deuten auf diese Zusammenhänge hin und die Stadtverkehrsplanung steht mit den Kollegen in den anderen Städten der AGFK hierzu in einem regen Erfahrungsaustausch.

Last-but-not-least muss das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel in der Stadt auch regelmäßig neu beworben werden, um das Ziel einer Radkultur auch in Esslingen intensiver zu vermitteln. Die Stadtverwaltung soll hier durch die verstärkte Nutzung von Fahrrädern für dienstliche Erledigungen beispielhaft vorgehen. Besonders geeignet sind auch Informationsveranstaltungen bei der Übergabe und Einweihung verschiedener Radinfrastrukturprojekte, da hier die Maßnahmen der Stadt zur Förderung des Radverkehrs unmittelbar sichtbar werden und vorgestellt werden können. Darüber hinaus werden vom Bund und vom Land Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs finanziell unterstützt. Auch die Arbeit in einzelnen Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Ziel den Radverkehr als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln zu etablieren trägt zu einer höheren Akzeptanz des Fahrrades im Stadtverkehr bei. Ein Beispiel sind die Schulradler, die in Esslingen im Jahr 2012 bereits zum zweiten Mal durchgeführt werden.

Die Zielsetzungen und die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind in dem 19-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Esslingen festgehalten und vom Ausschuss für Technik und Umwelt in seiner Sitzung vom 12.07.2010 als bindende Vorgaben für die Verkehrsplanung in Esslingen beschlossen worden (Anlage 1). Bestandteil dieser Beschlussfassung ist auch, für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ein jährliches Budget in Höhe von mindestens 30000,- € zur Verfügung zu stellen, das allerdings angesichts der Vielzahl von Maßnahmen sehr gering bemessen ist. Im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes standen in 2012 erstmalig Mittel in einer eigenen Haushaltstelle zur Verfügung, die zur Förderung von Radabstellanlagen an Bahnhaltstellen im Rahmen eines von der Landesregierung kurzfristig aufgelegten Förderprogrammes bezuschusst wurden. Voraussetzung für weitere Fördermaßnahmen ist ein Radverkehrskonzept, in dem die Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs dargestellt werden.

Mittelfristig ist, wie im 19-Punkte-Programm ausgeführt, anzustreben, dass die Stadt Esslingen auch als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen die Auszeichnungskriterien für eine Fahrradfreundliche Kommunen in Baden Württemberg erfüllt.

### 3 Radnetzkonzeption

Das Radnetz bildet den Kern des Radverkehrskonzepts. Seine Aufgabe ist die lückenlose, direkte, sichere sowie komfortable Verbindung der wichtigsten Quelle-Ziel-Beziehungen. Die Grundlage bildet das Netz der Radfahrkarte „ES radelt“ der Stadt Esslingen. In ihr sind die wichtigsten Alltagsrouten, Radfernwege und Radabstellanlagen dargestellt.

Ausgehend von diesem Netz wird in der Radnetzkonzeption, wie im Folgenden abgebildet, der Sollzustand in drei Schritten erreicht. Die farbliche Hinterlegung wird in der Fußzeile aufgenommen und dient somit als Orientierungshilfe.

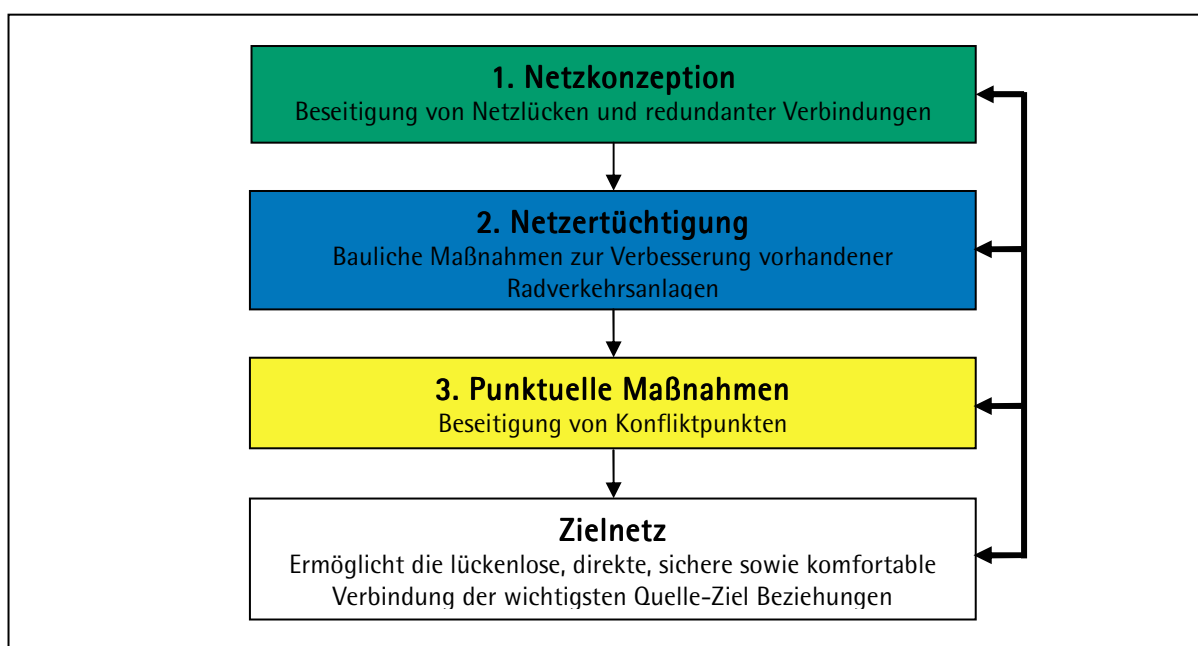


Abb. 7: Ausbau des bestehenden Radnetzes

Die Radfahrkarte verzichtet auf eine Hierarchisierung des Netzes in Haupt-, Neben- sowie landschaftlich reizvolle Routen. Jedoch stellt jeder Radfahrer, bewusst oder unbewusst, an die verschiedenen Routenkategorien unterschiedliche Qualitätsanforderungen. Ein asphaltierter und beleuchteter Waldweg, der meist am Wochenende zum Erreichen eines Naherholungsgebietes befahren wird, wirkt ebenso sonderbar wie ein geschotterter Radweg in der Innenstadt. Infolgedessen ist eine Einteilung in verschiedene Routenkategorien für die Bewertung bestehender Netzelemente, respektive die Auslegung neuer Strecken, unerlässlich.

Zudem fehlen in der Radfahrkarte wichtige Routen, wie beispielsweise die Verbindung einzelner Stadtteile oder die Anbindung des Schulkomplexes in Oberesslingen, während für andere Quelle-Ziel-Beziehungen gleich mehrere Routen ausgewiesen werden.

Nach der Auswertung der Radfahrkarte lassen sich für den ersten Schritt die folgenden beiden Aufgabenfelder festhalten:

1. Schließen von Netzlücken und Reduktion redundanter Verbindungen
2. Hierarchisierung des Netzes

Zusammengefasst sollen im ersten Schritt die Erreichbarkeit von Zielen verbessert und das Netz vereinfacht werden. Auf der Basis dieses Netzes wird in einem nachfolgenden Schritt ein Beschilderungskonzept erarbeitet.

Neben der Erreichbarkeit stellt der Ausbauzustand bestehender Radverkehrsanlagen ein weiteres wichtiges Bewertungskriterium dar. Wie nachstehend aufgezeigt differenziert die ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen)<sup>3)</sup> zwischen Verkehrssicherheit des Radverkehrs und der Qualität des Verkehrsablaufes:

Anforderung	Umsetzung
<b>Verkehrssicherheit des Radverkehrs</b>	
objektive Verkehrssicherheit	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit (vgl. Abschnitte 2.3 und 4)
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse (Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer), Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko wie z. B. ausreichende Griffigkeit, Vermeidung von Rillen und Kanten, Absturzsicherung (vgl. Abschnitt 11)
	Berücksichtigung der Voraussetzungen für einen qualitativ guten Erhaltungs- und Betriebszustand
subjektive Verkehrssicherheit	Vermeidung von Situationen, in denen sich die Nutzer gefährdet oder überfordert fühlen
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
<b>Qualität des Verkehrsablaufes im Radverkehr</b>	
Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten	Ermöglichen von Überholungen (vgl. Abschnitt 2.2)
	Minderung möglicher Störeinflüsse
Minimierung des Kraftaufwandes	Oberflächen mit geringem Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Minimierung unnötiger Halte (z. B. durch koordinierte Lichtsignalanlagen)
Minimierung von Zeitverlusten	optimierte Gestaltung von Knotenpunkten und Überquerungsanlagen (vgl. Abschnitte 4 und 5)
	optimierte Signalisierung (vgl. Abschnitt 4.4)
	Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten

Tab. 1: Grundlegende Entwurfsanforderungen nach ERA<sup>3)</sup>

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass zwischen einer objektiven und subjektiven Sicherheit unterschieden wird. Während objektive Sicherheitskriterien durch geeignete Methoden überprüft werden können, muss sich der Verkehrsplaner für die Belange der subjektiven Sicherheit in den Radfahrer hineinversetzen können. So führen beispielsweise unbeleuchtete Unterführungen oder die Führung des Radverkehrs abseits belebter Straßenzüge vor allem in den späteren Abendstunden eventuell zur Verunsicherung einiger Fahrradfahrer. Die Berücksichtigung der Verkehrsqualität soll ein komfortables und zügiges Radfahren unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses, der Oberflächenbeschaffenheit sowie der Querungsstellen ermöglichen.

Im zweiten Schritt werden die vorhandenen Radverkehrsanlagen auf die Entwurfsanforderungen aus Tab. 1 geprüft und Mängel gegebenenfalls baulich beseitigt.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass sich die Schritte eins und zwei auf lineare Maßnahmen beziehen. Demgegenüber stehen punktuelle Maßnahmen, die in einem dritten Schritt gesondert behandelt werden. Darunter fallen vor allem problematische und fehlende Querungsstellen und Drängelbarrieren, sowie die Beseitigung von Engstellen.

### 3.1 Netzkonzeption: Beseitigung von Netzlücken und redundanter Verbindungen

Die Abb. 8 zeigt den iterativen Ablauf der Netzkonzeption in Anlehnung an die ERA<sup>3)</sup>, auf die im Anschluss im Einzelnen eingegangen wird.

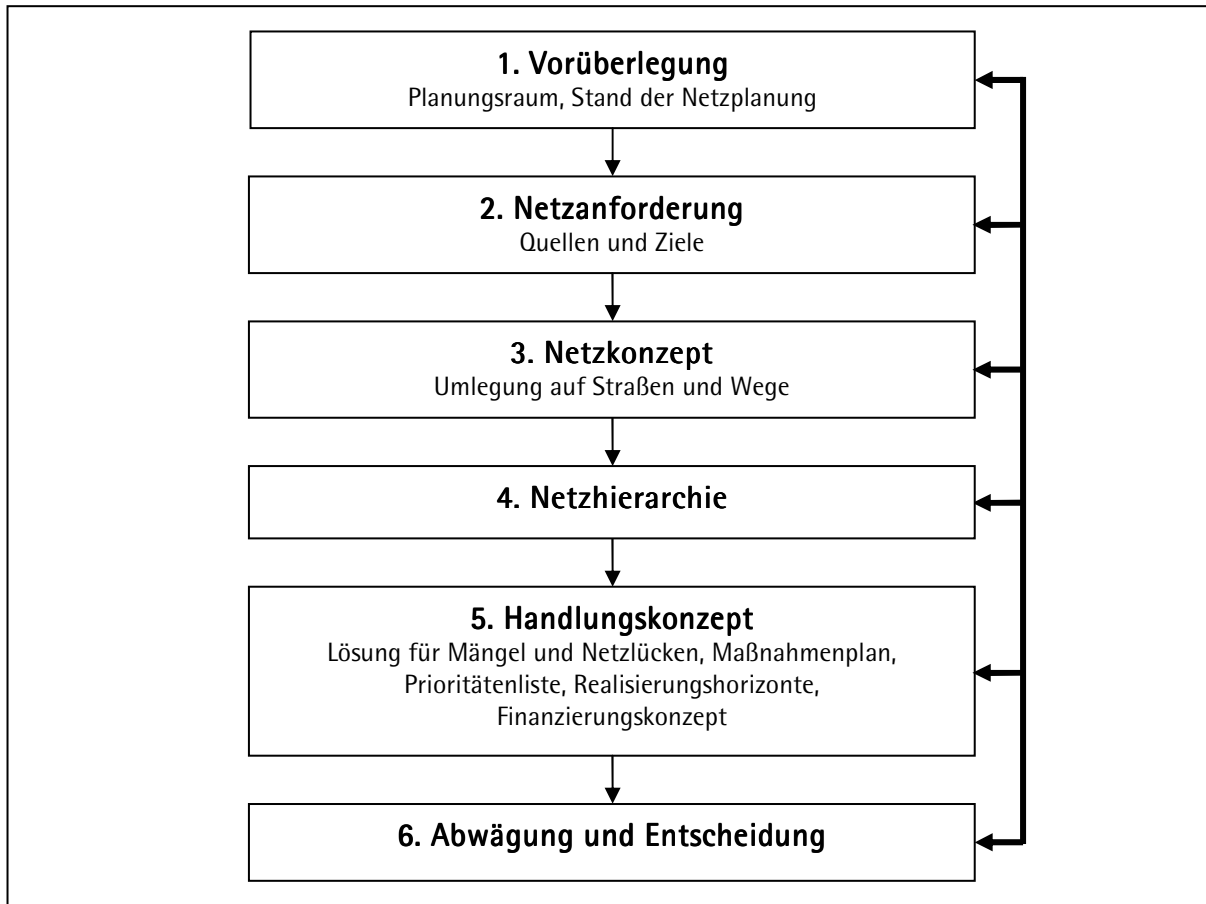


Abb. 8: Ablauf der Radverkehrsnetzkonzeption<sup>3)</sup>

#### 3.1.1 Vorüberlegungen

*Planungsraum:* Es wird die Stadt Esslingen betrachtet. Bei Bedarf wird die Planung auf regionaler und überregionaler Ebene wechselseitig mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

*Stand der Netzplanung:* Als Grundlage wird die Radfahrkarte „ES radelt“ heran gezogen.

### 3.1.2 Netzanforderungen

*Quelle und Ziele:* Sie bilden die Basis zur Ermittlung eines Idealnetzes für den Radverkehr. Vor allem Wohngebiete sind als Quellen des Radverkehrs anzusehen. Zu den wichtigen Zielen gehören:

- Bildungseinrichtungen
- Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
- Industriegebiete / gr. Arbeitgeber
- Bäder
- Kulturelle Einrichtungen, Bibliothek
- Behörden
- Nahversorgungszentren
- Naherholungsgebiete

Jedes angefahrene Ziel wird zur Quelle des nächsten (Teil-)weges. Auf eine Unterscheidung von Quelle und Ziel wird daher im folgendem verzichtet. Die Begriffe Quelle und Ziel werden stattdessen unter dem Begriff „Orte von Interesse“, kurz „Ovl“ zusammengefasst.

Bei der Bearbeitung wurde auf eine umwegfreie Verbindung zwischen den einzelnen OVIs abgehoben. Prinzipiell ist darauf zu achten, dass jeder „Ovl“ über eine Radverbindung erreichbar ist, aber auch jedes Wohngebiet über mindestens eine Verbindung in die Esslinger Innenstadt verfügt.

### 3.1.3 Netzkonzeption

*Umlegung auf Straßen und Wege:* In diesem Schritt findet sowohl die Umlegung als auch die Wahl der geeignetsten Führungsform statt.

- *Umlegung:* Liegt ein „Ovl“ abseits einer bestehenden Radverbindung ist dessen Anbindung an das Radnetz erforderlich. Stehen mehrere Alternativen zur Auswahl, werden diese anhand der Entwurfsanforderungen der ERA (Tab. 1) bewertet und gegenüber gestellt.
- *Wahl der Führungsform:* Abb. 9 zeigt die Eignung bestimmter Führungsformen abhängig von der Kfz-Stärke und Geschwindigkeit.

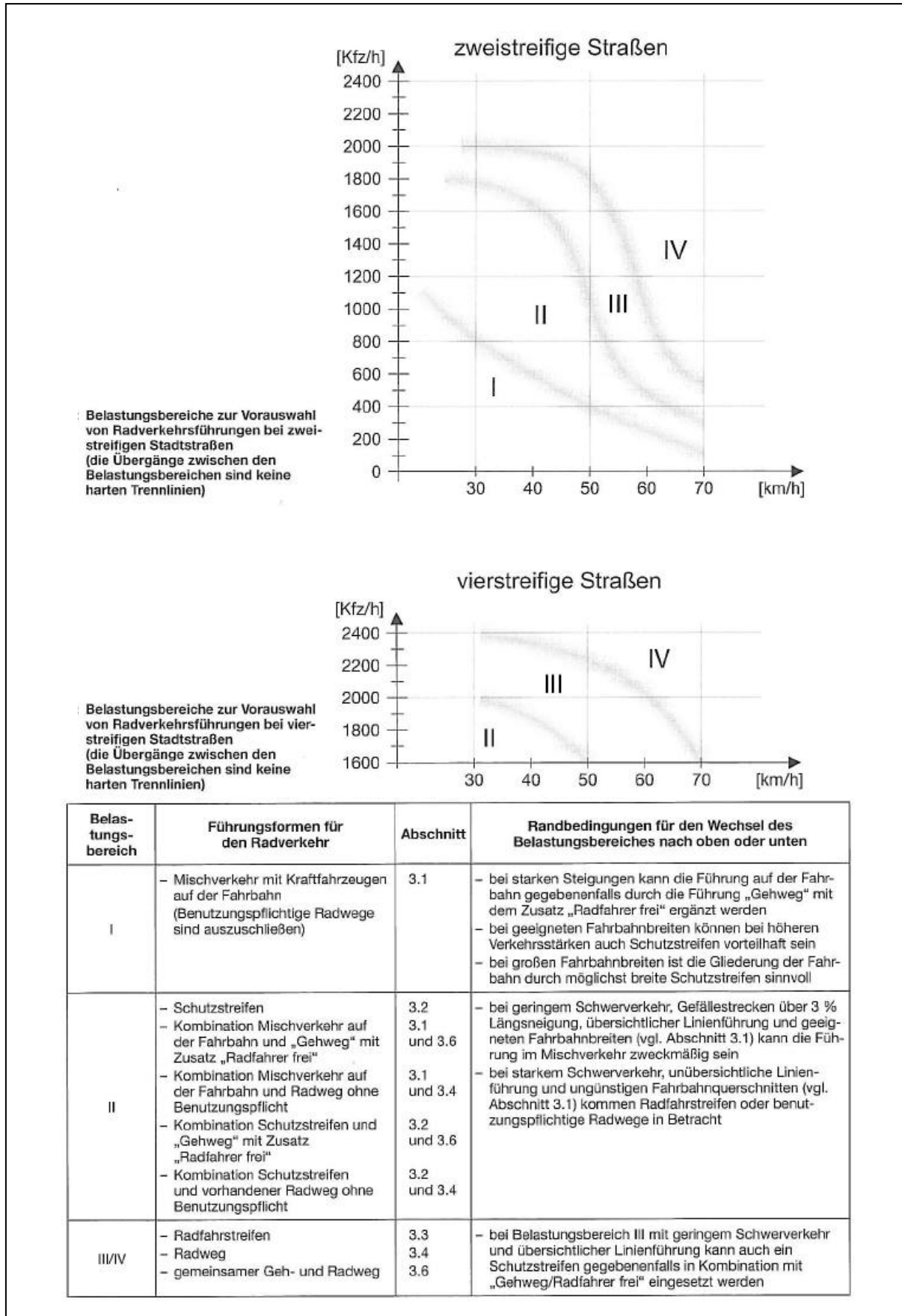


Abb. 9: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen <sup>3)</sup>

Sind für einen Belastungsbereich mehrere Führungsformen geeignet wird anhand folgender Kriterien die verkehrlich und straßenräumlich beste Führungsform identifiziert:

- *Kraftfahrzeugverkehrsstärke*: Je stärker und schneller der Kraftfahrzeugverkehr ist, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum.
- *Schwerverkehrsstärke*: Hier wird die besondere Gefährdung durch Lastkraftwagen insbesondere beim Überholen und bei Abbiegevorgängen berücksichtigt.
- *Flächenverfügbarkeit*: Kann eine Führungsform aufgrund der verfügbaren Fahrbahnbreite im Straßenraum nicht realisiert werden, so ist sie nicht grundsätzlich zu verwerfen. Allerdings soll die Kombination von Mindestmaßen für den Radverkehr mit solchen für andere Nutzungen vermieden werden.
- *Parken*: Dieses Kriterium berücksichtigt das Gefährdungspotenzial durch Parkvorgänge. Neben dem Ein- und Ausparken und dem Öffnen von Wagentüren betrifft dies auch das Liefern und Halten in der zweiten Reihe.
- *Knotenpunkte und Grundstückszufahrten*: Je mehr Einmündungen und Zufahrten es gibt und je höher die Zahl der dort ein- und abbiegenden Fahrzeuge ist, umso mehr spricht dies gegen eine Seitenraumführung
- *Längsneigung*: Bergab wird im Allgemeinen mit einer höheren Fahrgeschwindigkeit gefahren. Dies spricht gegen eine Führung im Seitenraum. Durch die instabile Fahrweise resultiert bergauf ein größerer Breitenbedarf. Je länger und stärker die Steigung, umso mehr spricht für eine Führung im Seitenraum.

Die Längsneigung ist deshalb richtungsbezogen zu bewerten.

Bevor auf die Netzhierarchisierung eingegangen wird, werden in einem Exkurs die Führungsformen an innerörtlichen Stadtstraßen genauer vorgestellt.



### Exkurs: Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

In Tab. 2 sind die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs samt Breitenmaße zusammengefasst.

Unbestreitbar bieten gesonderte Radwege einen hohen Fahrkomfort und eine hohe Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Voraussetzung ist eine ausreichende Breite sowie ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand zu festen Einbauten und parkenden Fahrzeugen, von denen eine Gefährdung durch das unkontrollierte Öffnen von Fahrzeurtüren ausgeht. Als Mindestbreiten für Radwege in einer Fahrtrichtung werden in der Empfehlung für Radverkehrsanlagen<sup>3</sup> 1,60 m angegeben. Die empfohlene Breite beträgt 2,0 m. Zusätzlich ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zum Fahrbahnrand vorzusehen. Radwege, die in beiden Fahrtrichtungen befahren werden sind mit einer Mindestbreite von 2,00 m bei beidseitigem bzw. 2,50 m bei einseitigen Zweirichtungsradwegen zu bemessen. Grundsätzlich sind zusätzlich links und recht 0,25 m von festen Einbauten freizuhalten (siehe Abb. 10).

Häufig können aufgrund des Flächenanspruches keine gesonderten Radwege dargestellt werden. In diesem Fall können bei ausreichender Breite der Fahrbahn **Radfahrstreifen** abmarkiert werden. Die Radfahrstreifen weisen eine Mindestbreite von 1,85 m einschließlich der Markierung zuzüglich mindestens 0,5 m zu parkenden Fahrzeugen auf (siehe Abb. 11). Sie sind grundsätzlich nur in einer Fahrtrichtung befahrbar und dürfen nicht vom Längsverkehr überfahren werden.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum <sup>1)</sup> : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

<sup>1)</sup> Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tab. 2: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen<sup>3)</sup>

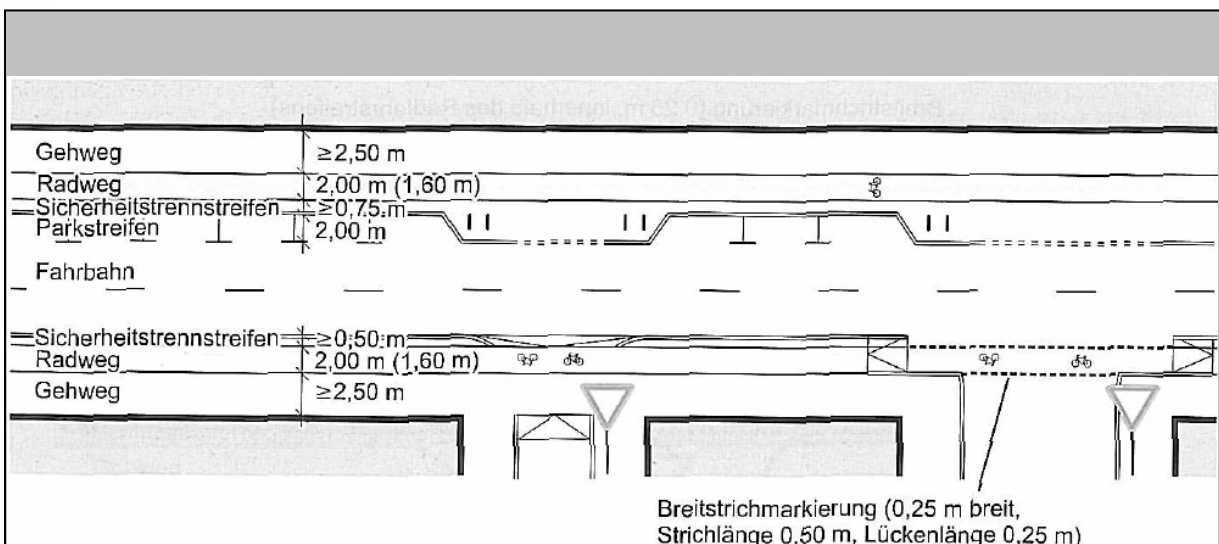


Abb. 10: Querschnittsabmessungen und Anordnung von Radwegen<sup>3)</sup>

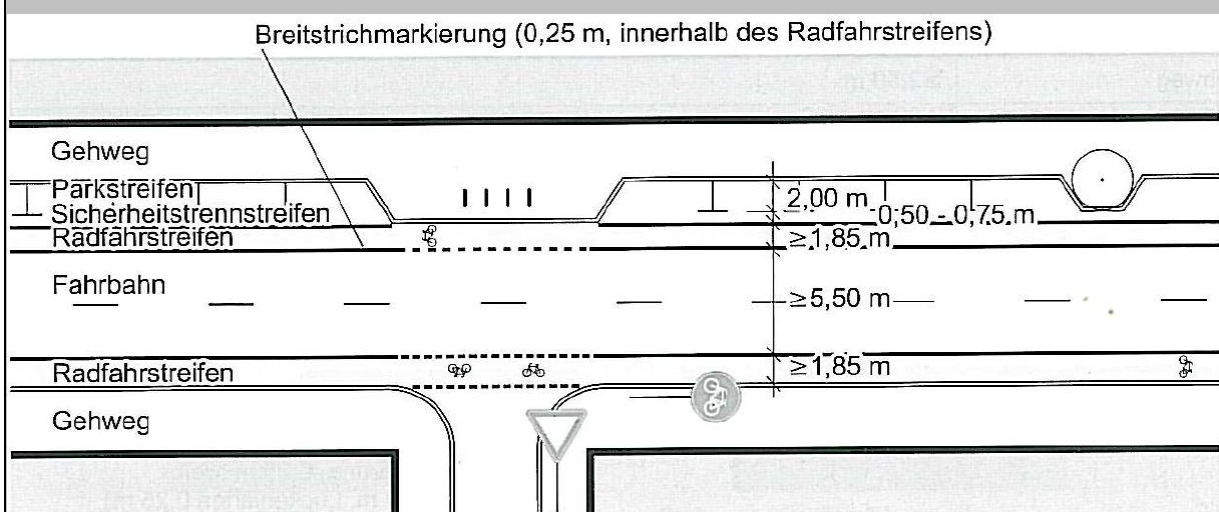


Abb. 11: Querschnittsabmessungen und Anordnung von Radfahrstreifen<sup>3)</sup>

In Tab. 3 werden die Führungsformen Radweg und Radfahrstreifen verglichen. Für den Radfahrstreifen sprechen unter anderem der gute Sichtkontakt zwischen den Rad- und Kraftfahrern sowie die schnelle und kostengünstige Realisierbarkeit. Demgegenüber bietet der Radweg eine bessere Trennwirkung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr als auch die Möglichkeit den Radverkehr in 2 Richtungen zu führen.

Vorteile	Strecke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringere Wahrscheinlichkeit für eine Benutzung entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung</li> <li>• hohe Akzeptanz der Verkehrsanlage</li> <li>• ein mit dem Kraftfahrzeugverkehr vergleichbarer Fahrkomfort (Ebenheit, Hindernisfreiheit, Geradlinigkeit)</li> <li>• gute Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen durch größere störungsarme Flächen für Fußgänger</li> </ul>
	Knotenpunkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• besserer Sichtkontakt zwischen Rad- und Kraftfahrern, insbesondere an Einmündungen und Knotenpunkten (abbiegender Kfz-/geradeausfahrender Radverkehr)</li> <li>• im Vergleich zu abgesetzten Radfahrerfurten eindeutigere Erkennbarkeit von Vorrang und Wartepflicht an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten</li> <li>• geringere Wahrscheinlichkeit, daß einbiegende Kraftfahrer aus Sichtgründen auf Radfahrerfurten anhalten</li> </ul>
	gesamt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schnelle und kostengünstige Realisierbarkeit</li> <li>• Vereinfachung des Winterdienstes von Radverkehrsanlagen</li> </ul>
Nachteile	Strecke	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringere Trennwirkung zwischen Radverkehr und schnellem Kfz-Verkehr (Gefährdungen, Sog, Abgase, Spritzwasser)</li> <li>• Möglichkeit, daß Radfahrer an jeder Stelle eines Streckenabschnitts unvermittelt ausscheren oder abbiegen</li> <li>• ggf. stärkere Störanfälligkeit durch ruhenden Verkehr, Zustellen sowie Ein- und Ausparkvorgänge</li> </ul>
	gesamt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• optisches Übergewicht der Fahrbahn gegenüber den Seitenräumen</li> <li>• gestalterisch oft wenig befriedigende Breite der notwendigen Markierungen</li> <li>• Zweirichtungsbetrieb scheidet in der Regel aus</li> </ul>

Tab. 3: Vor- und Nachteile von Radfahrstreifen gegenüber Radwegen<sup>3)</sup>

Gemischt genutzte Geh- und Radwege als eine Möglichkeit Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam zu führen sollen eine Mindestbreite von 2,50m aufweisen und sind von der Anzahl der Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde abhängig

Eine weitere Möglichkeit, den Radverkehr in geschützten Straßenbereichen zu führen ist der Schutzstreifen, der seitlich der Fahrbahn mit einer Mindestbreite von 1,25 m abmarkiert und gelegentlich von größeren Fahrzeugen überfahren werden kann (siehe Abb. 12). Die Einsatzgrenze für Schutzstreifen wurden in der novellierten StVO aufgehoben, so dass der Schutzstreifen auch bei Verkehrsbelastungen > 10.000 Kfz/24h zukünftig eingesetzt werden kann.

Eine Sonderform der Radverkehrsführung ist die Einrichtung von Fahrradstraßen, die auf gering belasteten Straßen (~ 300 Kfz/h) mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zum Einsatz kommen können. In der Regel werden Fahrradstraßen im Zuge von Haupttrachsen angelegt. Um den Radverkehr hier ein behinderungsfreies Fahren zu ermöglichen, wird die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen verkehrlich bevorrechtigt. Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Im Stadtgebiet von Esslingen könnte zum Beispiel die Hindenburgstraße die Funktion einer Fahrradstraße übernehmen. Sie wird bereits heute schon von vielen Radfahrern als Verbindung zwischen Oberesslingen und der Stadtmitte befahren.

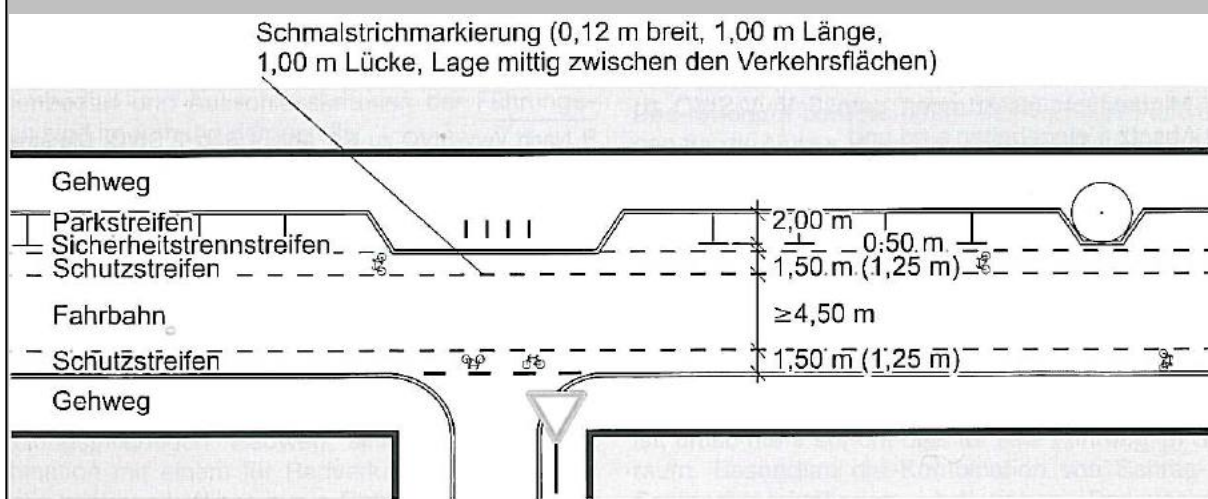


Abb. 12: Querschnittsabmessungen und Anordnung von Schutzstreifen<sup>3)</sup>

Die dargestellten Führungsformen für den Radverkehr finden in der Radnetzkonzeption in unterschiedlichem Maße Eingang. Im Folgenden wird auf die Netzkonzeption, im speziellen auf die Erarbeitung der Netzhierarchie, eingegangen.

### 3.1.4 Netzhierarchie

*Zuordnung zur Netzhierarchie:* Das Radverkehrsnetz besteht aus drei Netzelementen mit unterschiedlichen Qualitätsstandards<sup>4)</sup>.

- **Hauptrouuten:** Sie zeichnen sich durch eine möglichst schnelle, direkte, lückenlose Verbindung zwischen quantitativ bedeutsamen Quellen mit wichtigen Zielen aus. Über das Hauptrouutenetz soll ein Großteil des gesamten Alltags- und Freizeitverkehrs abgewickelt werden. Demzufolge muss es dem Radverkehr ein hohes Maß an Sicherheit und Attraktivität bieten. Dazu gehören hochwertige Oberflächen und eine hohe soziale Sicherheit. Ebenso soll der Radverkehr in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen ohne Verschwenkungen und allzu große Wartezeiten an LSA (Lichtsignalanlagen) eindeutig und sicher geführt werden. Ein Winterdienst auf den Hauptrouuten ist wünschenswert.
- **Nebenrouuten:** Ihnen kommt die Ergänzungsfunktion zu. Sie vervollständigen das Hauptrouutenetz durch Tangentialverbindungen sowie umwegigere Alternativen.
- **Landschaftlich reizvolle Rouuten:** Sie dienen der Erreichbarkeit und Erschließung von Naherholungsräumen sowie dem Radfahren als Freizeitaktivität und sind zum Teil aus dem Alltagsliniennetz herausgelöst. Landschaftlich reizvolle Rouuten verlaufen größtenteils auf abwechslungsreichen, verkehrsarmen Nebenstrecken und auf Feld- und Waldwegen. Sie werden überwiegend am Tag befahren. Auf eine Beleuchtung kann daher im Allgemeinen verzichtet werden.

Dem Netzplan liegt eine radiale, auf das Zentrum gerichtete Netzstruktur zugrunde. Als Hauptrouuten werden vor allem die Verbindungen der Stadtteile mit der Esslinger Innenstadt sowie die innerstädtischen Radachsen eingestuft. Die Vernetzung der einzelnen Teilorte erfolgt teilweise über Hauptrouuten, überwiegend aber über Nebenrouuten. Daraus ergibt sich die schematische Netzhierarchie in Abb. 13 bei der die Auswahl der dargestellten Stadtteile beliebig erfolgte.

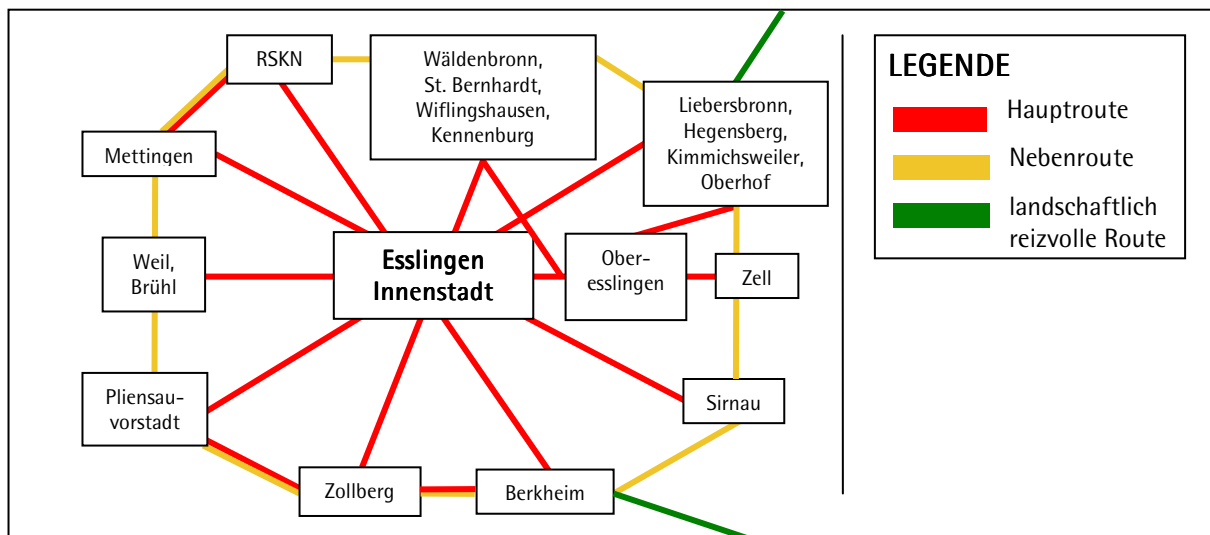


Abb. 13: Schematische Darstellung des Netzplans

#### 3.1.5 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept zur Beseitigung der Netzlücken und Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes wurde in der AG Radverkehr unter Beteiligung des ADFC und VCD entwickelt. Hierzu wurde eine Vielzahl von Maßnahmen eingehend erörtert. Als Ergebnis wurden in einem Maßnahmenkatalog 41 Maßnahmen (siehe Anlage 2) zusammengefasst und nach den Kriterien „Dringlichkeit, Planungszustand und Realisierbarkeit“ bewertet. Diese Beurteilung erleichtert die Erstellung der Prioritätenliste, welche die Grundlage für die zeitliche Stufung nach Realisierungshorizonten bildet.

#### 3.1.6 Abwägung und Entscheidung

Werden Maßnahmen mit der gleichen Dringlichkeit bewertet, gilt es die Maßnahmen anhand der Entwurfsanforderungen der ERA<sup>3)</sup> (siehe Tab. 1) und der Netzhierarchie gegeneinander abzuwägen. Eine Maßnahme, welche die Haupttroutenfunktion einer Strecke stärkt, ist in der Prioritätenliste einer Nebenroute stets vorzuziehen.

Das so entwickelte Radnetzkonzept ist in Plan 1 der Anlage dargestellt. Im Anschluss werden die wichtigsten Radachsen vorgestellt (Abb. 14).

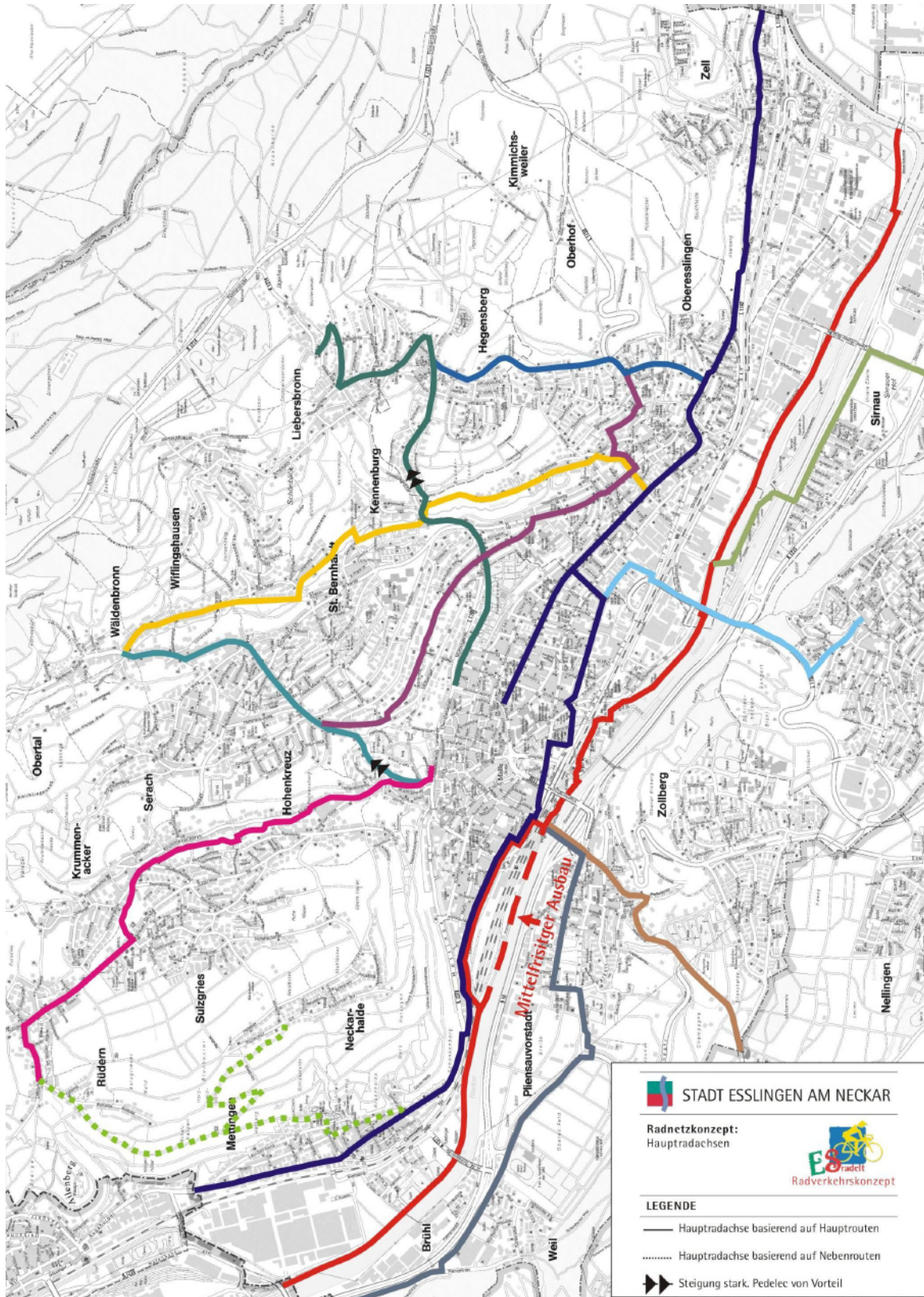


Abb. 14: Haupttr radachsen

#### **Neckartalradweg**

Der Hauptteil der Route verläuft parallel zum Neckar und dient neben der direkten Verbindung der im Neckartal gelegenen Ortschaften als landschaftlich reizvolle Route mit hohem Freizeitverkehrsanteil. Seine Ausweisung als Landesfernradweg stellt zusätzlich hohe Qualitätsstandards an die Wegeführung. Aufgrund der Einengung des Radweges auf der Höhe des Esslinger Hauptbahnhofs soll der Neckartalradweg in Zukunft durch die Bahnunterführung entlang des Rossneckarkanal durch die neue Weststadt geführt werden (siehe Plan 2 Nr. 27). Mittelfristig ist im Zuge einer Aufwertung des Neckaruferebereichs als Neckaruferpark eine neue, großzügige Wegeführung für den Radverkehr geplant.

#### **Innerstädtische Radachse über Mettenhaldenstraße, Wilhelmstraße, Zimmerbachstraße, Hindenburgstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Heilbronner Straße, Neckarstraße, Fleischmannstraße, Schenkenbergstraße und Obertürkheimer Straße**

Die innerstädtische Radachse verbindet die Stadtteile Zell, Oberesslingen sowie Mettingen mit der Esslinger Innenstadt und bündelt den Durchgangsverkehr durch Esslingen. Außerdem stellt sie eine bedeutsame Achse für den Schülerradverkehr dar. Nachteilig ist bislang für den Radverkehr allerdings in der Hindenburgstraße die Berücksichtigung der querenden Fahrzeuge, die den Radfahrer häufig zum Anhalten zwingen und den Fahrfluss unterbrechen. Dies kann durch die Einführung einer Fahrradstraße deutlich verbessert werden (Plan 3 Nr. 22).

Derzeit werden im Zuge der Planung zur Neuen Weststadt sowie der städtebaulichen Entwicklung des Hengstenbergareals die Fleischmannstraße und der Uferbereich des Roßneckarkanal zur Fußgänger- und Radachse ausgebaut. Darüber hinaus wird durch die Aktivierung der Bahnunterführung entlang des Roßneckarkanal eine Verbindung zum Neckartalradweg hergestellt (siehe Plan 2 Nr. 27).

#### **RSK-Anbindung über Uhlbacher Straße, Sulzgrieser Straße, Krummenackerstraße und Mittlere Beutau**

Hier werden die Stadtteile Rüdern, Sulzgries und Krummenacker untereinander als auch mit der Esslinger Innenstadt verbunden. Heute wird der Treppenaufgang in der Unterführung Kleiner Markt als direkte Verbindung zur Innenstadt ausgewiesen. Dadurch wird der Radfahrer zum Absteigen gezwungen und der Verkehrsfluss erheblich gestört. In Zukunft soll die Anbindung stattdessen über die Rampe in der Unterführung erfolgen. Dies erfordert den Rückschnitt des seitlichen Bewuchses sowie den Rückbau einiger Vorsprünge am Gehweg entlang der Augustinerstraße und die Freigabe für den Radverkehr (siehe Plan 2 Nr. 24). Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Fertigstellung der Radwegeführung im Bereich des Kauffmann Areales

#### **Anbindung von Obertal, Wäldenbronn und St. Bernhardt an Oberesslingen entlang des Hainbachs über die Talstraße, Reinhard-Krauß-Straße, Gördelerweg, Haldenstraße und Kreuzstraße**

Diese Verkehrsachse verbindet einerseits die Stadtteile Wäldenbronn und St. Bernhardt mit Oberesslingen und knüpft andererseits in Kennenburg an die Verkehrsachse in Richtung Esslinger Innenstadt an.

#### **Anbindung von Wäldenbronn und Hohenkreuz an die Esslinger Innenstadt über die obere Beutau, Stettener und Wäldenbronner Straße**

Die Attraktivität der Route, die Wäldenbronn und Hohenkreuz mit der Esslinger Innenstadt verbindet, soll durch die Umgestaltung eines Teilabschnitts der Wäldenbronner Straße gesteigert werden (siehe Plan 3 Nr. 6). Der Rückschnitt des Bewuchses und die Entfernung von baulichen Vorsprüngen in der Augustinerstraße soll zusätzlich den Fahrkomfort steigern (siehe Plan 2 Nr. 24).

#### **Anbindung des Jägerhauses, Liebersbronn, Hegensberg, Kennenburg an die Esslinger Innenstadt über die Neue Straße, Liebersbronner Straße, Esslinger Straße, Kennenburgerstraße und Landenbergerstraße**

Statt den Radverkehr wie bisher über die vom Kfz-Verkehr stark befahrene Mülbergerstraße in die Esslinger Innenstadt zu führen, wird der Radverkehr in Zukunft über die Landenbergerstraße geleitet. Hierfür spricht neben der deutlich ruhigeren Lage ein besserer Verkehrsfluss durch den Wegfall der Lichtsignalanlage in Richtung Esslinger Burg.

#### **Anbindung des Jägerhauses, Liebersbronn und Hegensberg an Oberesslingen über die Hegensberger und Breslauer Straße**

Die Netzspanne verbindet das Jägerhaus, Liebersbronn und Hegensberg mit Oberesslingen. Desweiteren knüpft sie an die innerstädtische Radachse an. Dies ermöglicht dem Radfahrer von Hegensberg kommend eine direkte Verbindung nach Zell.



#### *Anbindung von Weil, Brühl und Pliensauvorstadt an die Esslinger Innenstadt über Weilstraße, Stuttgarter Straße und die Pliensaubrücke*

Die Radachse verbindet die Esslinger Innenstadt mit den Stadtteilen Weil, Brühl und Pliensauvorstadt. In Richtung Weil wird der Radfahrer derzeit ab dem Eberhard-Bauer-Stadion auf die Fahrbahn der Weilstraße geführt und muss hierzu die Straßenseite in Höhe der B10 Zu- und Abfahrt wechseln. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird der Neubau eines einseitigen Zweirichtungsradweges zwischen dem Sportplatz und der Königsallee empfohlen (siehe Plan 3 Nr. 10).

#### *Anbindung der Parksiedlung an die Esslinger Innenstadt entlang der Hohenheimer Straße und Brückenstraße*

Heute wird die Parksiedlung entlang der Hohenheimer Straße angebunden, die den Radfahrer über die Brückenstraße in die Esslinger Innenstadt führt. Nachteilig hierbei ist die Führung auf der Straße. Es wird die Markierung eines Schutzstreifens im unteren Bereich der Hohenheimer Straße empfohlen. Der obere Bereich der Straße soll durch die Errichtung eines Zweirichtungsradweges oder alternativ durch einen Schutzstreifen werden (siehe Plan 3 Nr. 13).

#### *Anbindung Rüdern und Neckarhalde an die Esslinger Innenstadt über landwirtschaftliche Hauptwege und Mettingen*

Zur besseren Anbindung von Rüdern und Neckarhalde wird eine Radverbindung über die Weinbergwege mit Anschluss an die Innerstädtische Radachse ausgewiesen. Im Gegensatz zu den bisher genannten Radachsen wird diese Verbindung aufgrund der geringen Nachfrage nicht als Hauptroute sondern als Nebenroute ausgewiesen,

#### *Anbindung Berkheim an Oberesslingen über Am Ziegelbrunnen, L 1192 und Adenauerbrücke*

Über diese Radachse wird Berkheim an Oberesslingen angebunden. Heute ist nur der westliche Gehweg der Adenauerbrücke für den Radverkehr freigegeben, da das östliche Gelände nicht die erforderliche Mindesthöhe der ERA<sup>3</sup> erreicht. Der Radweg entlang der L 1192 befindet sich hingegen auf der Ostseite. Der Radfahrer wird so gezwungen auf Höhe der K 1215 umständlich die Straßenseite zu wechseln. Die Erhöhung des Geländers auf der Ostseite sowie die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr wird daher empfohlen.

Mit dem Umbau des Knotenpunktes der K 1215 und der L 1192 und der Brücke über die B10 kann eine neue Fuß- und Radfahrerbrücke auf der östlichen Seite der Adenauerbrücke über die B10 realisiert werden. Zukünftig wird somit der Radverkehr auf der Ostseite der Brücke in Verlängerung des Geh- und Radweges nach Berkheim geführt. Im Rahmen einer anstehenden Sanierung der Adenauerbrücke sollten Möglichkeiten der Verbreiterung des östlichen Geh- und Radweges geprüft werden (siehe Plan 3 Nr. 16).

#### *Hohenzollernweg und Anbindung Sirnau an Oberesslingen über die Dieter-Roser-Brücke, Spechtweg, Neckarinsel und Neckarsteg zur Eissporthalle*

Diese Radachse bindet Sirnau an Oberesslingen an und ist Bestandteil des Hohenzollernwegs. Der Radfahrer wird von der Dieter-Roser-Brücke durch Sirnau geführt und quert die B10 in einer Unterführung. In der Vergangenheit kam es hier zu Unfällen, da einige Radfahrer ungebremst die Rampen herunterfahren und den entgegenkommenden Verkehr nicht rechtzeitig erkannten. Seitdem drosseln 5 Drängelbarrieren die Geschwindigkeit des Radfahrers. Als Konsequenz ging die Unfallrate wie erwartet erheblich zurück. Entlang am Neckar wird der Radfahrer nun weiter zum Neckarsteg geführt und kann nun dem Neckartalradweg in Richtung Esslinger Innenstadt folgen oder in Richtung Oberesslingen abbiegen.

#### *Anbindung St. Bernhard, Serach und Wäldenbronn an Oberesslingen über die Mülbergerstraße, Hölderlinweg, Hirschlandstraße, Kreuzstraße, Steinhalde und Schorndorfer Straße*

Diese Radachse bindet St. Bernhard und weitere Stadtteile an Oberesslingen an. Für die Errichtung der Radachse wird die Markierung eines Schutzstreifens im Bereich der oberen Mülbergerstraße sowie der Ausbau des Knotenpunktes Landenberger-, Wielandstraße und Hölderlinweg empfohlen (siehe Plan 2 Nr. 21). Für den beidseitigen Verkehr ist die Steinhalde gegen die Einbahnrichtung zu öffnen (siehe Plan 2 Nr. 36). In Oberesslingen knüpft die Radachse an die Verbindung nach Hegensberg an. Zur Sicherung des Radverkehrs in der Schorndorfer Straße wird die Markierung eines Radfahrstreifens sowie eines Schutzstreifens empfohlen (siehe Plan 2 Nr. 37).

Nachdem die Haupttrachsen vorgestellt wurden, wird nun auf die Maßnahmen der Netzkonzeption eingegangen.

#### Maßnahmenkatalog zur Netzkonzeption

Zur Vervollständigung und Schließung von Netzlücken sind die nachfolgenden beschriebenen Maßnahmen zu verfolgen (Plan 2).

Aufgrund der großen Anzahl von Netzergänzungen, die in die Neuauflage der Radfahrkarte und in die Beschilderung aufgenommen werden, sind im Anschluss nur Maßnahmen beschrieben, die bauliche Maßnahmen erfordern. Die Gesamtzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Schließung von Netzlücken ist in Anlage 2 dargestellt. Die einzelnen Bewertungskriterien werden in Tab. 4 erläutert.

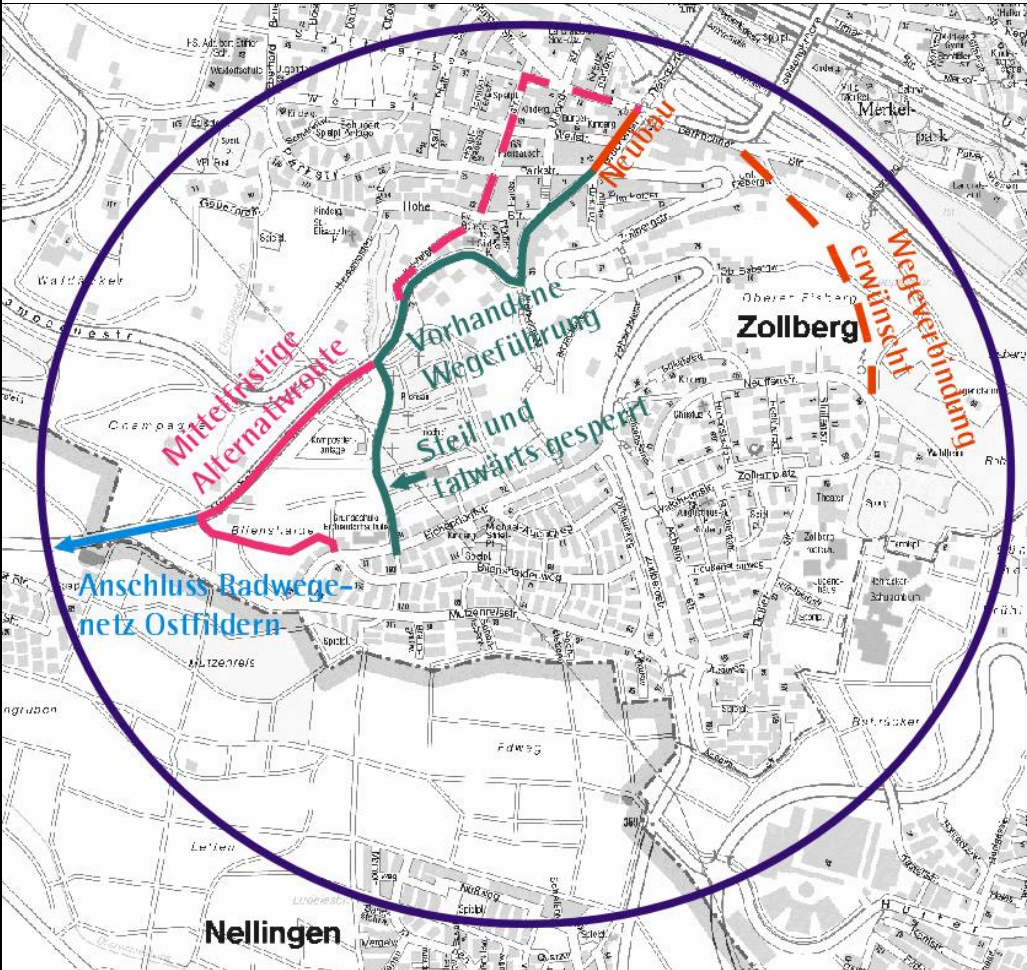
	<b>Dringlichkeit</b>	<b>Planungszustand</b>	<b>Realisierbarkeit</b>
	Die Maßnahme ist aufgrund ihrer Netzfunktion besonders dringlich. Ausschlaggebende Kriterien sind: - Fehlender Netzschluss entlang einer Hauptroute - Mangelnde Sicherheitsaspekte	Für die Maßnahme existiert eine ausgearbeitete Planung, die aus planerischer und baulicher Sicht umgesetzt werden kann.	Die vorgeschlagene planerische Lösung lässt sich kurz- bis mittelfristig realisieren. Ausschlaggebend hierfür ist neben einem umsetzbaren Lösungsvorschlag eine gesicherte Finanzierung.
	Für die in der Maßnahme betrachtete Verbindung existiert bereits heute eine adäquate Routenführung oder die Maßnahme besitzt keine höhere Netzfunktion.	Für die Maßnahme existiert bereits ein Lösungsvorschlag, der in groben Zügen dokumentiert wurde. Eine Detailplanung steht noch aus.	Der Lösungsvorschlag kann voraussichtlich umgesetzt und finanziert werden. Eine endgültige Aussage ist erst nach der Detailplanung möglich.
	Die Maßnahme ist für das Netz nicht von Bedeutung. Dieser Fall tritt beispielsweise bei einer redundanten Verbindung ein, deren Routen sich lediglich in ihrer landschaftlichen Attraktivität unterscheiden.	Für die Maßnahme existiert kein Lösungsvorschlag.	Es existiert entweder keine umsetzbare Lösung oder die Maßnahme kann aufgrund der hohen veranschlagten Kosten nicht in absehbarer Zeit umgesetzt werden.

Tab. 4: Erläuterung der Bewertungskriterien

<b>1: Netzschluss Aichschieß und Plochingen</b> Streckenabschnitt: L1201 zw. Aichschieß und Plochingen		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Für den beschriebenen Streckenabschnitt ist keine gesonderte Radwegführung vorhanden. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h des Kfz-Verkehrs ist von einer Führung im Mischverkehr abzusehen.		?	
<b>Maßnahme</b>	Die Verbindung ist als „landschaftlich reizvolle Route“ ausgewiesen. Es ist ein hoher Anteil von Freizeitradfahrern zu erwarten, die eine landschaftlich attraktive und ruhige Radverkehrsanlage bevorzugen. Diese Netzspanne dient darüber hinaus als Lückenschluss des Radnetzes zwischen dem unteren Filstal und dem Schurwald. Aus diesen Gründen wird der Neubau eines Zweirichtungradweges an der Nordseite empfohlen.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Stärkung des Freizeit- und Alltagsradverkehrs.			

6: Ausbau des Weges im Hainbachtal zum gemeinsamen Geh- und Radweg.		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>		Gegenwärtig wird der Radverkehr über die Stettener Straße und den Lindhaldenweg geführt. Für die Führung des Radverkehrs entlang des Hainbachs ist der vorhandene Weg in einem zu schlechten Zustand und an vielen Stellen zu schmal dimensioniert.		
<b>Maßnahme</b>		Die Verbindung wird als „landschaftlich reizvolle Route“ ausgewiesen. Durch den Ausbau und die Verfestigung des Schotterweges entlang des Hainbachs, soweit möglich, auf eine Mindestbreite von 2 m, soll der Freizeitcharakter dieser Route gestärkt und dem Radverkehr eine sicherere sowie attraktive Radführung angeboten werden. Partielle Engstellen aufgrund der örtlichen Grundstücksstrukturen und des Bewuchses sowie die anhaltende Konkurrenzsituation zwischen Fußgänger und Radfahrer sind hierbei tolerabel. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der landschaftsökologischen Planung des Hainbachs zu entwickeln. Darüber hinaus ist die Lage der Grundstücksabgrenzungen zu überprüfen.		
<b>Erwartete Wirkung</b>		Steigerung der Attraktivität des Hainbachtals und des Zuganges zum Radwegenetz auf den Schurwald.		
		?		

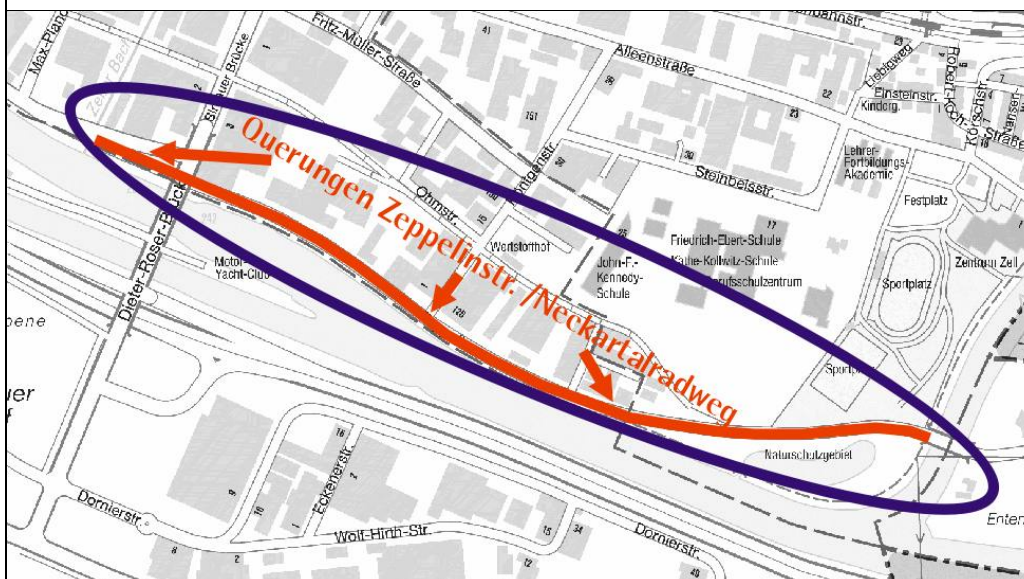
12: Fußgänger- und Radfahrer-Steg über die B10 zwischen Brühl und Weil		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	<p>Derzeit erfolgt die Radverbindung der Stadtteile Brühl und Weil durch eine Unterführung zwischen der Palmenwald- und Weilstraße. Diese Verbindung ist jedoch für einige Verkehrsbeziehungen sehr umwegig. Gerade die Erreichbarkeit des Neckartalradweges wird für die Weiler Anwohner durch diese Routenführung sehr eingeschränkt.</p>			
<b>Maßnahme</b>	<p>Durch die Trennwirkung der Bundesstraße kann eine direkte Verbindung der Stadtteile nur anhand einer neuen Unterführung oder eines Stegs über die B10 realisiert werden. Die Planung ist bereits Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes für den Stadtteil Weil, in dem die B10 durch einen Steg überspannt wird.</p>			
<b>Erwartete Wirkung</b>	<p>Durch die Maßnahme kann eine sehr gute Vernetzung der Radverbindung zwischen den Stadtteilen Weil und Brühl mit weiteren Verbindungen über den Daimler-Steg nach Mettingen erreicht werden. Hierdurch wird auch ein wichtiger Netzschluss zwischen dem Radnetz nördlich und südlich der B10 und des Neckars geschaffen.</p>			

13/15: Anbindung des Zollbergs an die Esslinger Innenstadt		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	<p>Die gegenwärtige ausgeschilderte Lösung über die Hohenheimer Straße und entlang des Friedhofs kann allenfalls als temporäre Lösung angesehen werden, weil sie sehr steil und in talwärtiger Richtung gesperrt ist.</p> <p>Eine direkte und gleichzeitig komfortable, sowie sichere Anbindung des Zollbergs an die Esslinger Innenstadt ist auf den vorhandene Verkehrsanlagen nicht erreichbar.</p>			
<b>Maßnahme</b>	<p>Der Mangel kann nur durch einen Neubau einer Verkehrsanlage realisiert werden. Aufgrund seiner Netzfunktion als Hauptroute wird eine hohe Anforderung an die Sicherheit und den Fahrkomfort gelegt. Es bietet sich als mittelfristige Alternativroute der Ausbau einer Verbindungsachse entlang der Hohenheimer Straße und Mutzenreisstraße an. Diese kann mit der Radwegeplanung entlang der Breslauer Straße in Ostfildern kombiniert werden. Aufgrund der starken Steigungsverhältnisse im Bereich des Friedhofes sowie zwischen dem Neckartal und dem Stadtteil Zollberg sind der Entwicklung einer attraktiven Radachse enge Grenzen gesetzt. Eine konkrete Planung steht noch aus.</p> <p>Für die talwärtige Verbindung kann eine alternative Route über die Spitalsteige, Breitenstraße und Stuttgarter Straße ausgewiesen werden. Zudem wird zur Verbindung der Pliensaubücke und der Hohenheimer Straße der Neubau eines einseitigen Zweirichtungsrads an der Brückenstraße empfohlen.</p>			
<b>Erwartete Wirkung</b>	<p>Verbesserung der Verbindung und Steigerung des Radfahreranteils zwischen Zollberg und Esslinger Innenstadt.</p>			

16: Ertüchtigung des Mühlgässles		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Im Zuge der Anbindung von Berkheim an die Adenauerbrücke über die Hammerschmiede wurde der schlechte Zustand des Mühlgässles festgestellt. Dies führt vor allem bergaufwärts zu einer starken Beeinträchtigung der Verkehrsqualität. Dieser Weg besitzt eine wichtige Netzfunktion für den westlichen Bereich des Stadtteils Berkheim zum Neckartal.			
<b>Maßnahme</b>	Um dem Standard der Nebenroutenfunktion dieser Teilstrecke gerecht zu werden, wird eine Asphaltierung des Mühlgässles empfohlen.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Bessere Vernetzung zwischen Berkheim/Festo und dem Neckartal/Oberesslingen.			

**18: Ertüchtigung des Neckartalradweges sowie dessen Zu- und Abfahrten im Bereich Zeppelinstraße.**

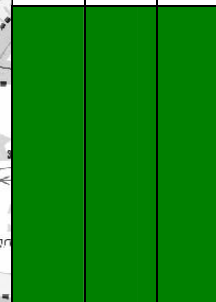
**Bewertung durch die AG Radverkehr**



**Dringlichkeit**

**Planungsstatus**

**Realisierbarkeit**



**Mangel**

Der Bewuchs im Naturschutzgebiet des Neckartalradweges kann aus ökologischen Gründen nur geringfügig zurückgeschnitten werden. Daraus resultiert eine erhebliche Verringerung der nutzbaren Wegbreite. Dies führt zu einem erhöhten Konfliktpotential zwischen Radfahrer und Fußgänger. Des Weiteren ist der Belag ab der Dieter-Roser Brücke in Richtung Entenest im schlechten Zustand. Nach Niederschlägen sammelt sich das Wasser in den Unebenheiten und Furchen, teilweise über die gesamte Wegbreite. Dadurch wird ein komfortables Befahren des Neckartalradweges erheblich erschwert und führt ebenfalls dazu, dass der Radfahrer oft in den Seitenraum gedrängt wird. Die Zu- und Abfahrten auf der Höhe Forstbach, Röntgenstraße und hintere Zeppelinstraße vor der Drängelbarriere sind im schlechten Zustand, zu gering dimensioniert und gewährleisten nicht die notwendigen Sichtverhältnisse zwischen dem Pkw-, Schwerlast-, ruhendem und Radverkehr.

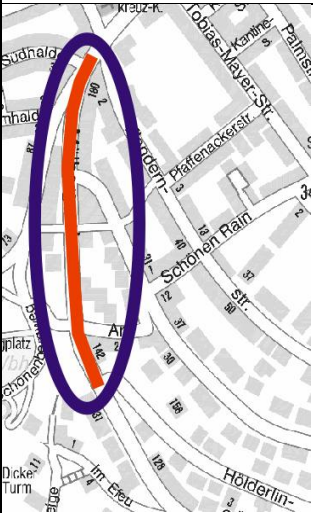
**Maßnahme**




Anstatt den Verkehr durch das Naturschutzgebiet zu führen, wird er auf die Zeppelinstraße verlagert. In diesem Zuge werden die oben genannten Zu- und Abfahrten ausgebaut. Der Streckenabschnitt zwischen Dieter-Roser-Brücke und dem Naturschutzgebiet ist mit einem Asphaltbelag und abgesenkten Borden an den Zu- und Ausfahrten zu versehen. Ebenso ist auf ausreichende Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich zwischen Pkw-, Schwerlast-, ruhendem Verkehr und Radverkehr zu achten.

**Erwartete Wirkung**

Verbesserung der Verkehrsqualität. Entschärfung des Konfliktpotentials zwischen Fußgänger und Radfahrer.



<b>21 a: Schutzstreifen Mülbergerstraße</b> Streckenabschnitt: Zwischen Wäldenbronner Straße Et Hölderlinweg		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Die nötige subjektive als auch objektive Sicherheit kann durch die Führung des Radverkehrs als Mischverkehr auf der Fahrbahn angesichts der hohen Verkehrsbelastung und der Längsneigung in Bergrichtung nicht gewährleistet werden. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h ist hinsichtlich der Längsneigung nicht ausreichend.			
<b>Maßnahme</b>	Um die Sicherheit des Streckenabschnitts zu erhöhen wird die Markierung eines Schutzstreifens in bergseitiger Fahrrichtung empfohlen.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Die Maßnahme soll zu einer Erhöhung der objektiven und subjektiv wahrgenommenen Sicherheit führen.			

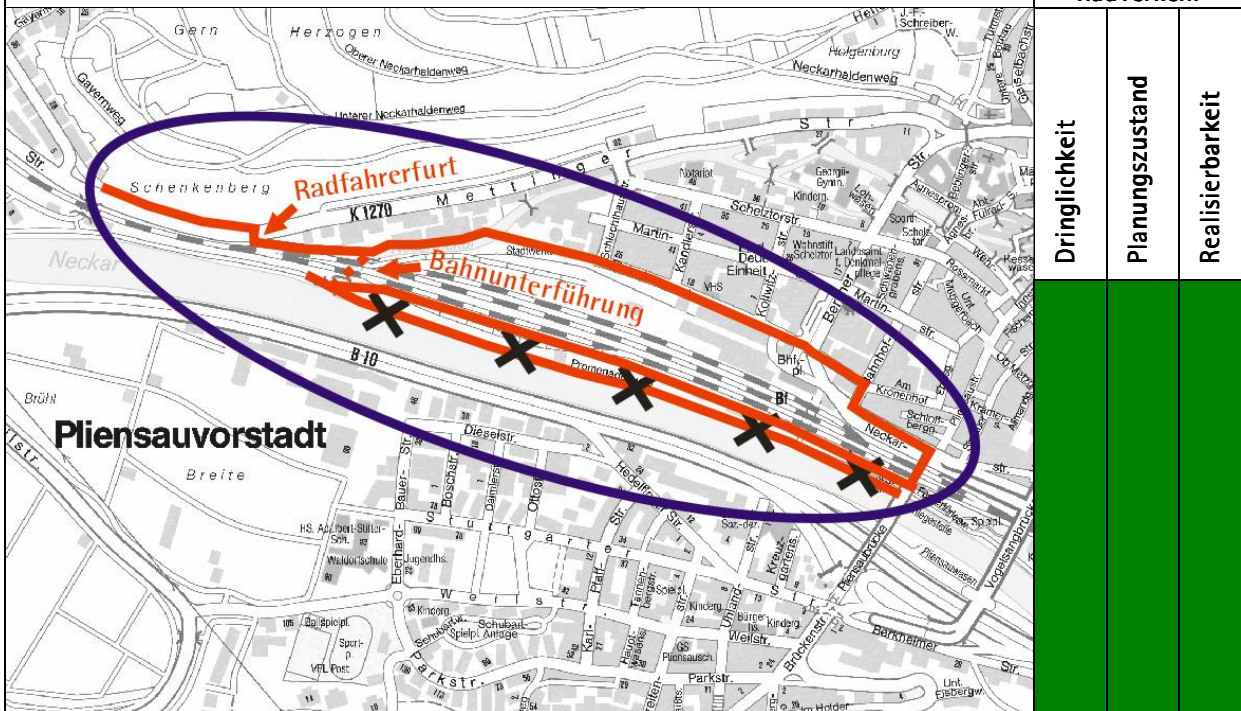
21 b: Ausbau des Knotenpunkts Landenberger-, Wielandstraße und Hölderlinweg		Bewertung durch die AG Radverkehr		
 		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<p data-bbox="204 869 1023 981">Grün- und Sperrfläche soll zur Erweiterung der Aufstellfläche und zur Verbesserung der Anbindung der Landenbergerstraße verwendet werden.</p> 				
<p><b>Mangel</b></p>	<p>Die Ausweisung des Hölderlinwegs als neue Radverkehrsachse und der Landenbergerstraße als Verbindung zwischen der Esslinger Innenstadt und des Hirschlandkopfs erfordert eine sichere und komfortable Querung der Wielandstraße.</p>			
<p><b>Maßnahme</b></p>	<p>Die vorhandene Fußgängerfurt wird zu einer gemeinsamen Fußgänger- und Radfahrerfurt ausgebaut. Die Anforderung durch den Radverkehr sollen mit Induktivschleifen oder Infrarotdetektoren erfolgen, die so rechtzeitig vor der Überquerungsstelle angeordnet sind (20 bis 40 m), dass Wartezeiten an der Lichtsignalanlage möglichst gering sind oder gar vermieden werden. Zur Verbesserung der Anbindung an die Landenbergerstraße kann die Grün- und Sperrfläche seitlich der Lichtsignalanlage reduziert und der vorhandene Gehweg verbreitert werden. Gleichzeitig wird somit die Aufstellfläche der gemeinsamen Fußgänger- und Radfahrerfurt vergrößert. Auf einen abgesenkten Bord ist zu achten.</p>			
<p><b>Erwartete Wirkung</b></p>	<p>Stärkung der neuen Radachse Hölderlinweg sowie der Verbindung über Landenbergerstraße zur Innenstadt.</p>			

23: Umgestaltung des Landolinsplatzes		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>		Die Öffnung der Webergasse entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr stärkt die Bedeutung der innerstädtischen Radachse über die Urbanstraße hin zur Innenstadt und zur Esslinger Weststadt. In Ermangelung einer baulichen Trennung des Landolinsplatz von der Ebershaldenstraße ist jedoch für den Radfahrer die Verbindung der Hauffstraße mit der Webergasse über den Landolinsplatz nur schwer als Radachse zu erkennen und bislang verkehrsrechtlich nicht gesichert.		
<b>Maßnahme</b>		Die Parkstände an der Südseite des Landolinsplatz sollen auf die bisherige Sperrfläche als Schrägparkplätze verlegt werden. Zugleich soll durch ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn auf die Radverbindung hingewiesen werden. Zusätzlich soll das Piktogramm die Kfz-Fahrer auf den bestehenden Radverkehr hinweisen.		
<b>Erwartete Wirkung</b>		Verstärkung des Straßencharakters und der Haupttroutenfunktion.		

24: Freigabe des Gehwegs an der Nordseite der Augustinerstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	<p>In Zukunft soll die Mittlere und Obere Beutau anstelle der Treppe über die vorhandene Rampe der Kleinen Markt Unterführung an die Innenstadt angeschlossen werden. Hierfür muss ein Teilabschnitt des nördlichen Gehwegs der Augustinerstraße für den Radverkehr freigegeben werden. Der seitliche Bewuchs sowie zwei Vorsprünge verengen dabei den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum.</p>			
<b>Maßnahme</b>	<p>Der Bewuchs seitlich des Gehweges soll regelmäßig zurück geschnitten werden. Zudem ist der Rückbau der oben dargestellten Vorsprünge wünschenswert.</p>			
<b>Erwartete Wirkung</b>	<p>Infolge der Verbreiterung des Gehweges soll die Verkehrsqualität und die Sicherheit verbessert werden.</p>			

**27: Verlegung des Radverkehrs zwischen der Bahnunterführung auf Höhe des Rossneckars und der Pliensaubrücke**

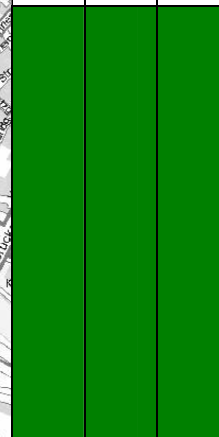
**Bewertung durch die AG Radverkehr**



**Dringlichkeit**

**Planungsstatus**

**Realisierbarkeit**



**Mangel**

Der Zustand sowie die Breite des Neckartalradwegs im betrachteten Abschnitt sind für die sichere und komfortable Führung des Radverkehrs nicht geeignet. Für die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußgänger sieht die ERA eine Mindestbreite von 2,50 m vor. Dieses Maß wird zum Großteil nicht erreicht. Durch die Einengung herrscht ein hohes Konfliktpotential zwischen Fußgänger und Radfahrer. Die Führung eines Landesfernradweges über diesen Streckenabschnitt kann nicht verantwortet werden.

**Maßnahme**

Der Rad-/Fußweg ist in diesem Bereich dringend auszubauen. Da hiermit allerdings erhebliche finanzielle Anforderungen verbunden sind und eine Planung für eine Neugestaltung des Neckaruferebereichs verfolgt wird, sollte für eine Übergangszeit eine Ersatzlösung geschaffen werden. Hierzu wird empfohlen den Neckartalradweg zwischen der Einmündung des Rossneckars und der Pliensaubrücke für den Fahrradverkehr zu sperren. Stattdessen soll er durch die Bahnunterführung entlang des Rossneckarkanal in die neue Weststadt geführt werden. Über die Fleischmann- und Neckarstraße gelangt der Radfahrer zur Pliensaubrücke, die ihn wieder auf den heutigen Neckartalradweg führt. Für die Verbindungen Mettingen/Neue Weststadt ist der Neubau einer Radfahrerfurt zur Querung der Mettinger Straße vorzusehen. Diese Führung ist Bestandteil der neuen innerstädtischen Radachse.

**Erwartete Wirkung**

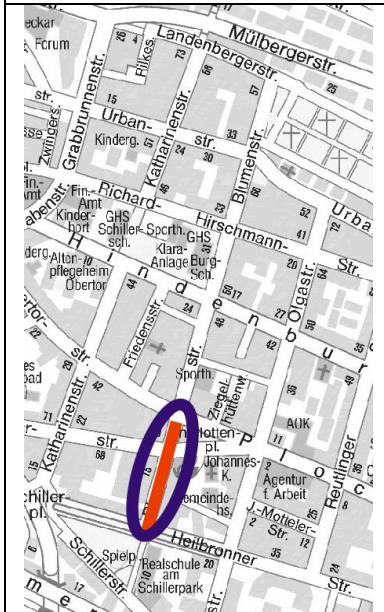
Die Teilspernung des Neckartalradwegs für den Radverkehr soll den bestehenden Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern entschärfen. Hierzu soll den Radverkehrsteilnehmern eine attraktive, sichere und komfortable Verbindung angeboten werden. Die Führung durch die Neue Weststadt und zur Stadtmitte soll die Innenstadt stärker an den Neckartalradweg anbinden und den Esslinger Radtourismus stärken.

<b>30: Geschwindigkeitsreduzierung auf der Neckarstraße</b> Streckenabschnitt: Zwischen Fabrik- und Deffnerstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>		<div style="background-color: #008000; width: 100%; height: 100%;"></div>		
<b>Maßnahme</b>				
<b>Erwartete Wirkung</b>				

**31: Gesamtplanung Charlottenplatz**

Streckenabschnitt: Blumenstraße zwischen Obertorstraße und Heilbronner Straße

**Bewertung durch die AG Radverkehr**



Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit

**Mangel**

Eine durchgehende Verbindung der Urbanstraße mit der Heilbronner Straße ist wünschenswert aber gegenwärtig angesichts einer fehlenden Radfahrerfurt nicht möglich. Das hohe Schulverkehrsaufkommen in Richtung Schillerschule erfordert zusätzliche besondere Sicherungsmaßnahmen, welche derzeit nicht vorhanden sind. Dies hat zur Folge, dass der betrachtete Streckenabschnitt nicht gegen die Einbahnrichtung geöffnet werden kann und die Poststelle sowie Supermärkte in der Blumenstraße vom Norden kommend nicht erreichbar sind.

**Maßnahme**

Anstelle einer solitären Lösung für den Radverkehr soll das Problem in die Gesamtkonzeption des Charlottenplatzes mit einbezogen werden.

**Erwartete Wirkung**

Durch den Netzschluss wird die Querverbindung zweier Radachsen erreicht. Zusätzlich wird die Schillerschule direkter und sicherer an das Radnetz angeschlossen.

35: Schutzstreifen an der Hirschlandstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>		Die Verbindung des Hirschlandkopfes mit Oberesslingen soll in Zukunft über die Hirschlandstraße erfolgen. Die Längsneigung führt bergwärts zu einer erheblichen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Darunter leidet sowohl die Qualität des Verkehrsablaufes als auch die wahrgenommene Sicherheit der Fahrradfahrer.		
<b>Maßnahme</b>		Bergwärts wird die Markierung eines Schutzstreifens empfohlen. Dieser soll vor der Aufteilung der Fahrspuren in den Knotenpunktzufahrten aufgelöst und nach Überquerung des Knotenpunktes wieder begonnen werden. Im Falle einer erforderlichen Sanierung der Baumbeste in der Hirschlandstraße ist, soweit möglich, eine Verbreiterung der Fahrbahn zugunsten eines komfortablen Schutzstreifens in bergwärtiger Fahrtrichtung vorzusehen. Talwärts fließt der Radfahrer mit dem Kfz-Verkehr mit. Auf eine gesonderte Führung ist talwärts zu verzichten. Darüber hinaus ist im Zuge einer Lärmschutzmaßnahme ein Streckengebot mit 30 km/h denkbar.		
<b>Erwartete Wirkung</b>		Es wird die Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr erwartet.		



36: Öffnung der Steinalde gegen Einbahnrichtung sowie Erweiterung der Fußgängerfurt.		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Gegenwärtig übt die Schorndorfer Straße mangels sicherer und komfortabler Querungsmöglichkeiten eine Trennwirkung im bestehenden Radnetz aus. Zudem behindert der hohe Bord die Zugänglichkeit des Stegs zwischen der Halden- und Kreuzstraße.			
<b>Maßnahme</b>	In Ergänzung der Fußgängerfurt im Bereich der Bushaltestelle „Steinalde“ ist eine separate Radfahrerfurt mit einer Mindestbreite von 2,5m, im Hinblick auf die hohe Frequenzierung der Furt durch Schüler, wünschenswert. Alternativ kann die Fußgängerfurt zu einer gemeinsamen Fußgänger- und Radfahrerfurt umgestaltet werden. Zusätzlich soll die Steinalde gegen die Einbahnrichtung geöffnet werden. An einzelnen Stellen auftretende Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge ist durch entsprechende Parkierungsregelungen zu begegnen. Die Zugänglichkeit des Stegs soll durch eine Bordabsenkung auf Fahrbahnniveau verbessert werden.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Es soll die Trennwirkung der Schorndorfer Straße aufgehoben und die Anbindung des Schulkomplexes Oberesslingen verbessert werden.			

<b>37: Sicherung der Schorndorfer Straße</b> Streckenabschnitt: Zwischen Diakonissenweg und Hegensberger Straße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Derzeit ist die Befahrung der Schorndorfer Straße nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich. Die Längsneigung führt bergwärts zu einer erheblichen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Darunter leidet sowohl die Qualität des Verkehrsablaufes als auch die wahrgenommene Sicherheit der Fahrradfahrer.			
<b>Maßnahme</b>	Zwischen dem Diakonissenweg und der Breslauer Straße wird in bergwärtiger Richtung die Markierung eines Radfahrstreifens mit einer Breite von 1,85m empfohlen. Ab der Breslauer Straße bis zur Spuraufteilung vor dem Knotenpunkt nach Hegensberg stellt der Schutzstreifen im Hinblick der Flächenverfügbarkeit die bessere Alternative dar.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Es wird die Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes sowie die Erhöhung der subjektiven Sicherheit erwartet.			

### 3.2 Netzertüchtigung: Verbesserung vorhandener Radverkehrsführungen

Im Abschnitt 3.1 wurde die Entwicklung des Radverkehrsnetzes beschrieben. Als Ergebnis aus diesen Überlegungen entstand ein Netzplan, der alle wichtigen Alltagsrouten des Esslinger Radnetzes enthält. Der zweite Planungsschritt beschäftigt sich mit den bereits vorhandenen Radverkehrsführungen. Das übergeordnete Ziel ist die Erhöhung der Akzeptanz der vorhandenen Radverkehrsführungen durch die Verbesserung der Sicherheit und des Fahrkomforts.

Neben der natürlichen Abnutzung von Belag und Fahrbahnmarkierung durch Abrieb können folgende Faktoren den Zustand einer Radverkehrsanlage verschlechtern:

- *Witterung:*
  - o Asphaltierte Fahrbahn: Vorhandene Risse können durch Feuchtigkeit und Frostentwicklung aufgeweitet und die Fahrbahn weiter geschädigt werden. (Abb. 15)
  - o Schotterweg: Regenfälle können die Fahrbahn aufgrund von Erosion auswaschen.
- *Bewuchs:* Befindet sich die Fahrbahn in der Nähe von Bäumen und Strauchwerk können diese bei mangelhafter Pflege in die Fahrbahn hereinwachsen und die verfügbare Fahrbahnbreite erheblich beeinträchtigen. Unterirdischer Wurzelwuchs führt ebenfalls zur Beschädigung der Fahrbahn und Verwerfungen



Abb. 15: Beschädigter Fahrbahnbelag nahe des Zollberger Friedhofs

Die Aussagen dieses Arbeitspunkts beschränken sich aber nicht nur auf die Ertüchtigung von schadhafte Anlagen sondern auch auf den Ausbau. Entsprechend den Vorgaben der ERA<sup>3</sup> werden die aktuellen Sicherheitskriterien mit berücksichtigt. Insbesondere wird grundsätzlich die Führung des Radfahrers im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen als auch mit Fußgängern überdacht. Ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz- und Radverkehr sehr groß und der Straßenquerschnitt nicht ausreichend zum gefahrlosen Überholen, empfinden es viele Kfz-Fahrer als hinderlich auf längerer Strecke von einem Radfahrer ausgebremst zu werden. Oft wird der Radfahrer bei teilweise riskanten Überholmanövern an den Seitenrand gedrängt. Dies führt dazu, dass sich bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr vorwiegend bergwärts viele Radfahrer gefährdet und überfordert fühlen.

Prinzipiell ist hier die Wahl der Führungsform zu überdenken. Hinsichtlich der mangelnden Flächenverfügbarkeit muss in den meisten Fällen von einem Radweg oder Radfahrstreifen abgesehen werden. Die Steigerung des Sicherheitsgefühls durch einen optisch abgetrennten Bereich für den Radverkehr sowie die Option für den Kfz-Verkehr, die Markierung bei Bedarf zu überfahren, sprechen für den Schutzstreifen.

Bei der gemeinsamen Führung mit dem Fußgänger treten ebenfalls vergleichbare Konflikte auf. Hier fühlen sich oft die Fußgänger gefährdet und der Radfahrer ausgebremst. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr, bei dem der Verkehrsfluss des Radfahrers kaum beeinträchtigt wird, leidet dieser bei der gemeinsamen Führung mit Fußgängern erheblich. Immer wieder ist zu beobachten, wie Fußgänger, vornehmlich Kinder, in den Fahrbereich der Radfahrer geraten und ihn so zum Abbremsen zwingen. Aber auch vom Radfahrer wird die nötige Rücksichtnahme auf engeren Geh- und Radwegen oftmals vernachlässigt und Überholvorgänge werden ohne oder erst mit später Ankündigung durch ein akustisches Signal getätigt. Diese zwei Aspekte beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl beider Verkehrsteilnehmer. Die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges führt einerseits zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität, kann aber andererseits den Grundkonflikt nie vollständig beheben.

Für jede Gegebenheit gilt es die Kriterien Sicherheit, Umwegfreiheit und Komfort gegeneinander abzuwägen. Als Beispiel ist der Neckartalradweg anzuführen, der die in der Tallage befindlichen Stadtteile direkt verbindet. Im gesamten Esslinger Gebiet wird der Verkehrsfluss durch keine Lichtsignalanlage gestört und es können hohe Fahrgeschwindigkeiten und ein guter Verkehrsfluss erreicht werden. Ausscherende Fußgänger können den Radfahrer zum Bremsen zwingen, in Summe sind diese Behinderungen aber geringer als die Führung durch

die Stadt. Da die Wegebreite auch hier häufig zu gering bemessen ist, wäre eine Verbreiterung entsprechend dem Ausbau am Neckarfreibad wünschenswert. Ein besonderer Konfliktpunkt bereitet der Streckenabschnitt am Hauptbahnhof. Hier wird der Neckartalradweg stark verengt (Abb. 16). Dies führt zu einem sehr geringeren Komfort für Fußgänger und Radfahrer und erhöht das Konfliktpotential beider Verkehrsteilnehmer. Im Begegnungsfall wird der Fußgänger zur Seite gedrängt oder der Radfahrer muss absteigen. Die Wegebreite ist für eine gemeinsame Freigabe für Fußgänger und Radverkehr nicht geeignet. Aus diesem Grund wird hier, wie in Plan 2 Nr. 27 beschrieben, die gemeinsame Führung aufgehoben und der Radverkehr in Zukunft bis zur Realisierung des Neckaruferparks mit einer neuen Wegeführung durch die Neue Weststadt geführt (siehe Seite 37).



Abb. 16: Einengung des Neckartalradwegs im Bahnhofsbereich

Überdies führen auch Veränderungen in relevanten Regelwerken zu Handlungsbedarf. Weil die Brückengeländer der Adenauerbrücke nicht der Mindesthöhe der überarbeiteten ERA<sup>3</sup> entsprechen, wurde diese kurzzeitig für den Radverkehr gesperrt. Um die Brücke schnellstmöglich und zu vertretbaren Kosten wieder freigeben zu können, wurde das Geländer auf der Westseite durch mobile Bauabsperrelemente auf die geforderte Größe erhöht (Abb. 17).



Abb. 17: Geländer der Adenauerbrücke

Längerfristig wird ein Ausbau der vorhandenen Radverkehrsführung auf der Südseite des Neckars entlang der B10 zu einer Radexpressroute verfolgt. Ausreichend dimensionierte Radverkehrsführungen und die Verbesserung der Querungsstellen sollen eine schnelle und komfortable Verbindung zwischen Deizisau und Hedelfingen ermöglichen. Abb. 18 stellt den Verlauf und die notwendigen Maßnahmen zur Herstellung der Radexpressroute dar. Der Ausbau ist mit erheblichen Kosten verbunden, an denen die Untertunnelung der Querungsstelle Adenauerbrücke in Plan 5 Nr. 8 den Hauptanteil trägt.

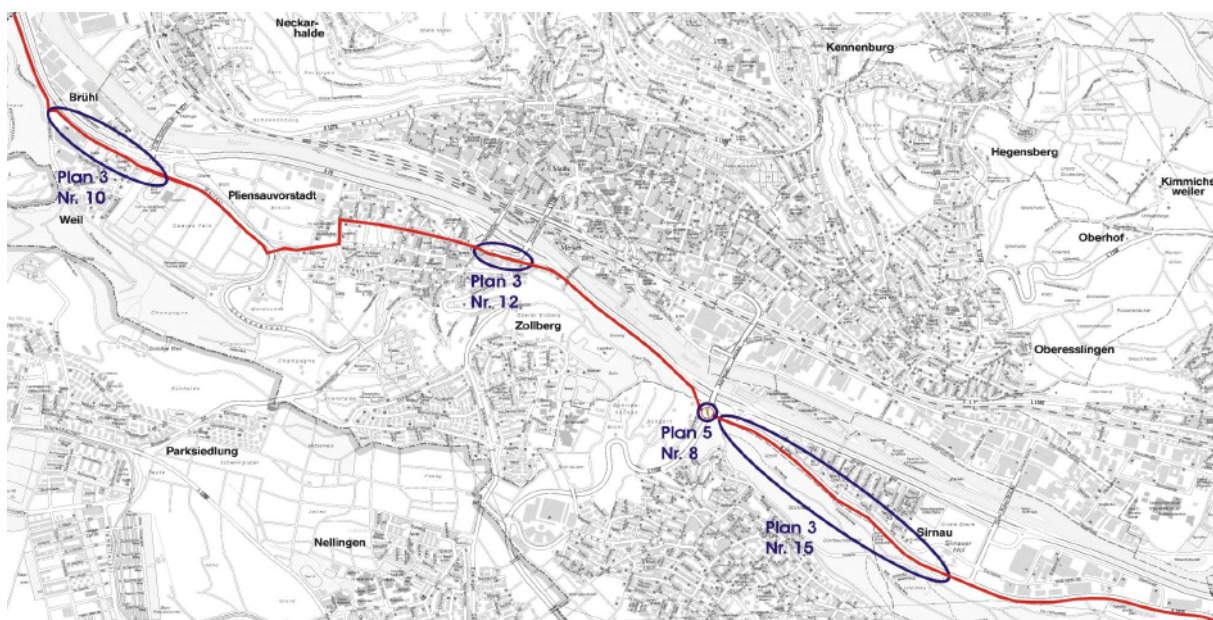


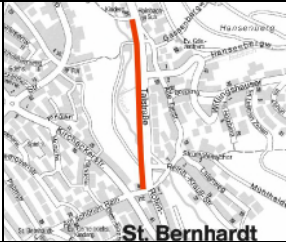




Abb. 18: Verlauf der Radexpressroute und zugehörige Maßnahmen

Wie auch beim vorherigen Schritt werden die Mängel in einem Übersichtsplan (Plan 3) lokalisiert und in einem Maßnahmenkatalog näher erläutert. Der überwiegende Teil der Maßnahmen behandelt die Erhöhung der Sicherheit durch die Abmarkierungen von Schutzstreifen und wird deshalb gemeinsam betrachtet. Alle sonstigen Maßnahmen, überwiegend bauliche Maßnahmen, werden in eigenen Steckbriefen vorgestellt. Die Bewertung erfolgt analog Kapitel 3.1.3 nach den Kriterien aus Tab. 4.

Schutzstreifen				Bewertung durch die AG Radverkehr		
Nr.	Straße	Anmerkungen	Planausschnitt	Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
1	Hegensberger Straße ab Kleingartenanlagen, Liebersbronner- & Neue Straße  <b>Straßenseite:</b> bergwärts	-				
2	Kennenburger Straße zwischen Gürdelerweg & Hirschlandkopf  <b>Straßenseite:</b> Westseite(bergwärts)	-				
4	Talstraße ab Hainbachschule bis zum Kreisverkehr im Kreuzungsbereich „Am Schönen Rain“  <b>Straßenseite:</b> Westseite(bergwärts)	-				
5	Stettener Straße zwischen Talstr. & Kreisverkehr Wäldenbronner Straße  <b>Straßenseite:</b> Alternierend, jeweils bergwärts	Aussparung der Bushaltestelle sowie der Kurvenbereiche				
7	Krummenackerstraße zwischen Beutauklinge & dem neuem Radweg beim Kaufmann Areal  <b>Straßenseite:</b> bergwärts					



8	<p>Obertürkheimer Straße zw. Rosenstraße und Schlüsselhaldenstr.</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> Westseite</p>					
10	<p>Weilstraße zwischen Wannrain und Königsallee</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> Südseite</p>					
12	<p>Berkheimer Straße in Richtung Brückenstraße</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> Nordseite</p>	<p>Schutzstreifen vor der Parkierung auf der Nordseite, der im Bereich des Knotenpunktes in einen aufgeweiteten Radaufstellbereich für Radfahrer übergeht.</p> <p>eigene Lichtsignalanlage mit Vorlauf für den Radverkehrs</p>				
13	<p>Hohenheimer Straße ab Hohe Straße bis zur Kreuzung Champagnestraße</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> bergwärts</p>	<p>Weitergehend wird bis zur Mutzenreisstraße ein Zweirichtungsradweg oder ein Schutzstreifen vorgeschlagen.</p>				
14	<p>Am Ziegelbrunnen, Brunnenstraße &amp; Rüterstraße bis Festozufahrt</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> bergwärts</p>					
18	<p>Fritz-Müller-Straße zw. Eberspächerstraße &amp; Lilienthalstraße</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> beidseitig</p>	<p>Konkurrenzstrategie zur Planung Neckarwiesen</p>				
19	<p>Körschstraße zwischen Hauptstraße &amp; im Feldle (Brücke über S-Bahn)</p> <p><b><i>Straßenseite:</i></b> Alternierend, jeweils bergwärts</p>	-				

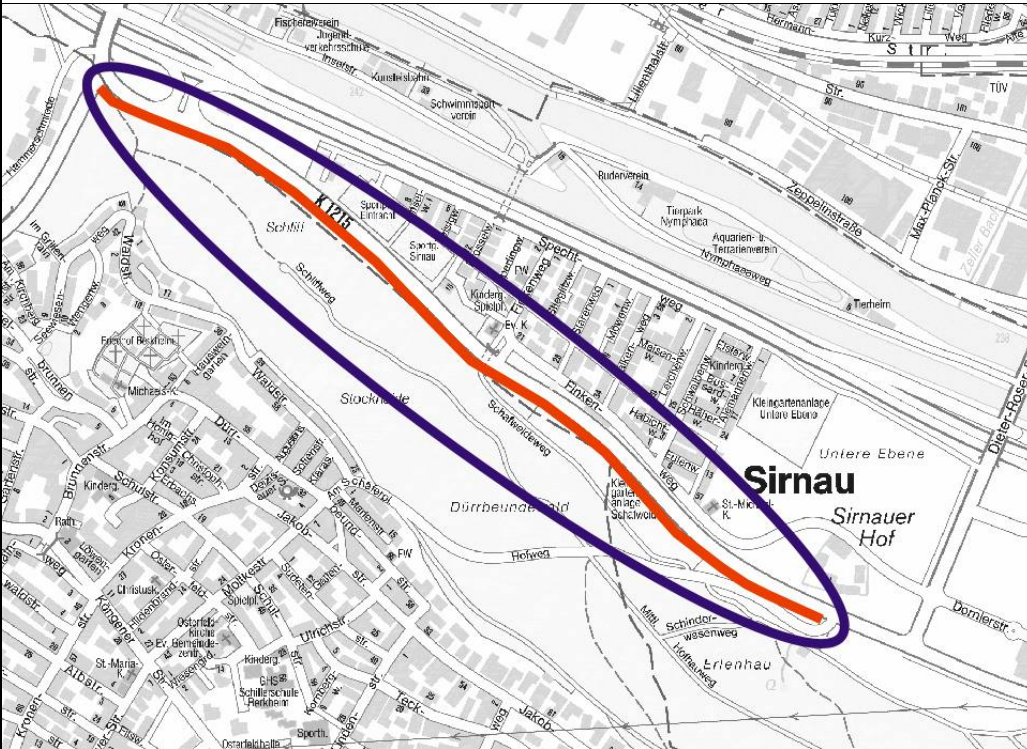



Sonstige Maßnahmen zur Netzertüchtigung

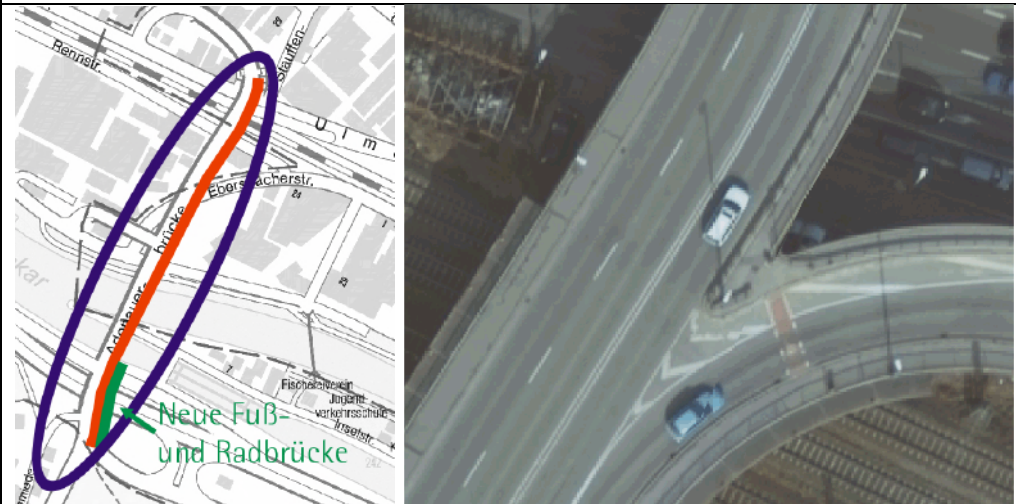
<b>6: Umgestaltung der Wäldenbronner Straße</b> Streckenabschnitt: Zwischen Kreisverkehr & Mühlbergerstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
<p><b>Hohenkreuz</b></p>		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Diese Verbindung ist für die Vernetzung von Wäldenbronn mit der Esslinger Innenstadt von Bedeutung. Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen geführt. Der Fahrkomfort der Radfahrer leidet stark unter dem baulich schlechten Zustands der Wäldenbronner Straße. Zudem wird die verfügbare Fahrbahnbreite durch den ruhenden Verkehr, der halb auf der Straße und halb auf dem Gehweg steht, eingeengt.			?
<b>Maßnahme</b>	Unabhängig vom Radverkehr wird schon heute (Stand Ende 2012) die Umgestaltung eines Teils dieses Streckenabschnitts zu einer multifunktionalen Fläche geplant. Fußgänger, Radverkehr und Kraftfahrzeuge sollen hier gleichberechtigt behandelt werden. Dabei wird weitestgehend auf Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen und Fahrbahnmarkierungen verzichtet. Auf spezifische Radverkehrsmaßnahmen wird in diesem Zuge ebenfalls verzichtet.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Es wird die Verbesserung des Verkehrsablaufes sowie die Erhöhung der gefühlten Sicherheit angestrebt.			

<b>9: Befestigung des Neckartalradweges</b> Streckenabschnitt: im Bereich Daimlerwerk und den Mettinger Sportplätzen		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	In diesem Bereich ist der Neckartalradweg unbefestigt. Zudem stören zahlreiche Vertiefungen den Fahrkomfort. Regen wäscht den Fahrbahnbelag aus und führt zu einer zusätzlichen Verschlechterung des Weges.			
<b>Maßnahme</b>	Es wird die Befestigung des Abschnitts empfohlen.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch die Befestigung soll der Fahrkomfort erhöht werden.			

10: Weilstraße Streckenabschnitt: zwischen Wannerein und Sporthalle		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>				
Aus Richtung Pliensauvorstadt auf dem landwirtschaftlichen Hauptweg kommend wird der Radfahrer in Weil ab dem Eberhard-Bauer-Stadion auf die Fahrbahn der Weilstraße geführt und muss hierzu die Straßenseite in Höhe der B10 Zu- und Abfahrt wechseln. Dieser Wechsel der Fahrbahnseite wird aufgrund der hohen Kfz-Frequentierung als kritisch eingestuft.				
<b>Maßnahme</b>				
Es wird der Neubau eines einseitigen Zweirichtungsradweges zwischen dem Sportplatz und der Königsallee auf der Südseite empfohlen. Am Ende des Radweges kann der Radfahrer die Straßenseite sicher über die vorhandene Lichtsignalanlage queren und seinen Weg Richtung Westen fortsetzen.				
<b>Erwartete Wirkung</b>		Mit dieser Maßnahme soll die Verkehrssicherheit erhöht werden.		

<b>13: Hohenheimer Straße</b> Streckenabschnitt: zwischen Champagnerstraße und Parksiedlung		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b> Der Radverkehr wird heute gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Hohenheimer Str. geführt. Die Längsneigung führt bergwärts zu einer erheblichen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Darunter leidet sowohl die Qualität des Verkehrsablaufes als auch die wahrgenommene Sicherheit der Fahrradfahrer.				
<b>Maßnahme</b> Ein einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Nordseite wird empfohlen. Hierfür muss die Fußgängerquerung um eine Radfahrerfurt ergänzt werden. Damit der Radfahrer einen adäquaten Anschluss in der Parksiedlung vorfindet, muss diese Maßnahme in Abstimmung mit den zuständigen Stellen in Ostfildern erfolgen. Alternativ kann hier auch ein Schutzstreifen in bergwärtiger Fahrtrichtung vorgesehen werden.				
<b>Erwartete Wirkung</b> Der Radweg soll die Vernetzung der Parksiedlung mit Esslingen stärken und die Sicherheit erhöhen.				

<b>15: K1215</b> Streckenabschnitt: zwischen Adenauerbrücke & Hofweg		<b>Bewertung durch die AG Radverkehr</b>		
		<b>Dringlichkeit</b> 	<b>Planungszustand</b> 	<b>Realisierbarkeit</b> 
<b>Mangel</b>	Heute wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-verkehr auf der Fahrbahn geführt. Die hohen gefahrenen Fahrzeuggeschwindigkeiten von 70 km/h führen häufig zu Überholvorgängen und mindern das Sicherheitsgefühl des Radfahrers.			
<b>Maßnahme</b>	Ein einseitiger 2-Richtungsradweg auf der Südseite wird empfohlen. Zudem ist dieser Streckenabschnitt für eine angedachte Radexpressroute entlang der K1215, Berkheimer Straße, Stuttgarter Straße und Weilstraße von wesentlicher Bedeutung. Diese Radexpressroute soll dem Radfahrer eine komfortable sowie schnelle Wegverbindung zwischen Hedelfingen und Deizisau ermöglichen. Diese Maßnahme ist zusammen mit Plan 5 Nr. 8 zu sehen.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch den Radweg soll die Sicherheit und der Fahrkomfort verbessert werden. Zudem legt er den Grundstein für eine Radexpressroute zwischen Hedelfingen und Deizisau.			

16: Adenauerbrücke		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	<p>Das Geländer der Adenauerbrücke entspricht nicht mehr der geforderten Mindesthöhe der neuen ERA. Um die Brücke schnellstmöglich und zu vertretbaren Kosten wieder freigeben zu können, wurde das Geländer auf der Westseite durch mobile Bauabsperrelemente auf die geforderte Größe erhöht. Die Ostseite ist für den Radverkehr gesperrt. Darunter leidet die Vernetzung zwischen Berkheim und Oberesslingen, da der Radfahrer derzeit die Adenauerbrücke auf der Höhe Hammerschiede über mehrere Furten queren muss. Dies führt zu einem erheblichen Zeitverlust und einer Einschränkung des Verkehrsablaufes.</p> <p>Zusätzlich stellt die Querung der Abfahrt zur Ulmer Straße aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse zwischen den in die Ulmerstraße abbiegenden Kraftfahrzeugfahrer und den querenden Radfahrern einen weiteren Sicherheitsmangel dar.</p>			
<b>Maßnahme</b>	<p>Das Geländer auf der Ostseite ist im Rahmen der anstehenden Brückensanierung zu erhöhen. Hierbei soll auch geprüft werden, ob die Breite des Geh- und Radweges vergrößert werden kann.</p> <p>Das Queren der Abfahrt zur Ulmer Straße soll durch eine neu angelegte Fußgänger- und Radfahrerfurt erleichtert und sicherer werden.</p> <p>Im Rahmen der verkehrlichen Ertüchtigung der Knotenpunkte und des Brückenbauwerks über die B10 ist eine neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke geplant. Hierdurch wird die Radachse auf der Ostseite der Brücke als Verlängerung der Radwegeverbindung nach Berkheim gestärkt und erhält eine steigende Bedeutung.</p>			
<b>Erwartete Wirkung</b>	<p>Die Maßnahme soll die Vernetzung zwischen Berkheim und Oberesslingen sowie den Verkehrsablauf verbessern.</p> <p>Durch die neue Lichtsignalanlage soll die Sicherheit der Querungsstelle Abfahrt Ulmer Straße erhöht werden</p>			

<b>17: Befestigung des Neckartalradweges</b> Streckenabschnitt: zwischen Eberspächerstraße und Lilienthalstraße		<b>Bewertung durch die AG Radverkehr</b>					
		<b>Dringlichkeit</b>	<b>Planungszustand</b>	<b>Realisierbarkeit</b>			
					<b>Mangel</b>	Das unterirdische Wurzelwerk führt auf diesem Streckenabschnitt zum Aufbruch der Fahrbahn. Durch Eis im Winter wird die Rissbildung verstärkt. Die entstandenen Unebenheiten mindern den Fahrkomfort erheblich.	
					<b>Maßnahme</b>	Es wird die Sanierung des Fahrbahnbelags empfohlen. Die Ursache des Problems, das Wurzelwerk, kann ohne weiteres nicht behoben werden. Eine regelmäßige Begutachtung des Streckenabschnitts wird daher als notwendig erachtet	
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch die Befestigung soll der Fahrkomfort erhöht werden.						



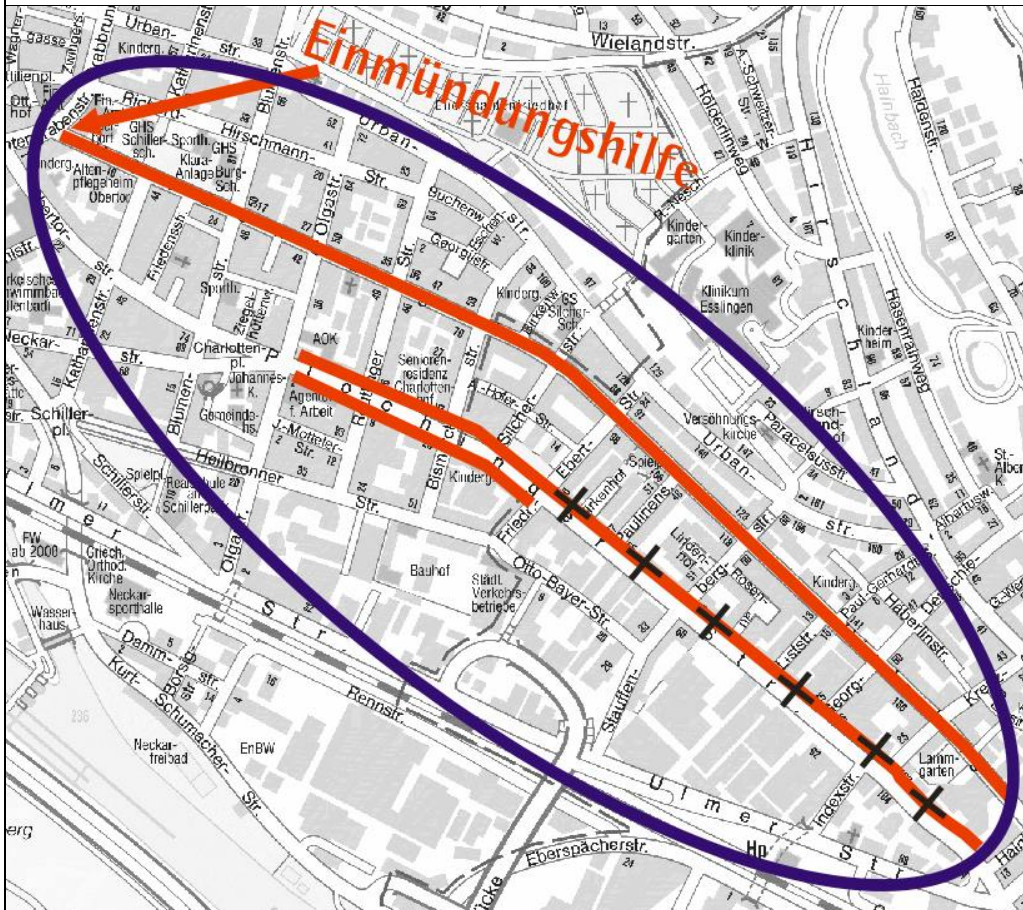
<b>20: K 1267</b> Streckenabschnitt: zwischen Aichschieß und Rotsteigle		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Die K1267 verbindet die Schorndorfer Straße mit Aichwald und stellt somit eine wichtige Wegeverbindung zwischen Esslingen und der Peripherie dar. Im betrachteten Bereich findet die Führung des Radverkehrs zum Großteil im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen statt. Zwischen Rotsteigle und Holzwiesenweg wird dem Radfahrer zwar ein Radweg angeboten, dieser ist aber unterdimensioniert und schlecht ausgebaut.			
<b>Maßnahme</b>	Es wird die Anlegung eines einseitigen Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der K1267 empfohlen. Hierfür ist eine sichere Quermöglichkeit der Schorndorfer Straße erforderlich, auf die in Maßnahme Plan 5 Nr. 1 eingegangen wird.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch den abgesetzten Radweg soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Vernetzung von Esslingen und Aichwald gestärkt werden.			

<b>21: Schorndorfer Straße</b> Streckenabschnitt: zwischen Oberhofweg und Teufelsbrücke		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>		Über das Rotsteigle und die landwirtschaftlichen Hauptwege entlang der Werrenäcker und Brühlwiesen wird Esslingen mit der ländlichen Peripherie verbunden. Dies geschieht fast ausschließlich in getrennter Führung vom Kfz-Verkehr über Feldwege. Nur im betrachteten Bereich wird der Radfahrer gemeinsam mit dem starken Kfz-Verkehr geführt. Gerade bergwärts führt die Längsneigung zu großen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen motorisierten Fahrzeugen und dem Radverkehr. Darüber hinaus erfolgt der Netzanschluss nach Kimmichweiler über einen Grasweg.		
<b>Maßnahme</b>		Es wird langfristig die Anlegung eines einseitigen Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der Schorndorfer Straße empfohlen. Zur Herstellung des Netzschlusses der Verbindung nach Kimmichweiler sind die Eigentumsverhältnisse zu klären um den Weg zu befestigen.		
<b>Erwartete Wirkung</b>		Durch den abgesetzten Radweg soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Vernetzung gestärkt werden.		

**22: Hindenburgstraße**

Streckenabschnitt: zwischen Schorndorfer Straße und Kiesstraße

**Bewertung durch die AG Radverkehr**



Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit

**Mangel**

Die Hindenburgstraße ist eine der wichtigsten Radachsen in der gesamten Stadt. Nachteilig ist für den Radverkehr in der Hindenburgstraße die Berücksichtigung der querenden Fahrzeuge, die den Radfahrer häufig zum Anhalten zwingen und den Fahrfluss unterbrechen. Zudem befinden sich der Radwege an der Plochinger Straße östlich der Friedrich-Ebert-Straße in einem schlechten Zustand. Da er zwischen dem Gehweg und den parkenden Fahrzeugen geführt werden, entstehen beim unkontrollierten Öffnen der Beifahrertüre gefährliche Situationen für den Radfahrer, so dass der Radweg inzwischen aufgegeben wurden und die Hindenburgstraße auch diese Verkehrsfunktion übernimmt.

**Maßnahme**

Durch die Einführung einer Fahrradstraße kann der Verkehrsablauf erheblich verbessert werden. Die Hindenburgstraße soll gegenüber den einmündenden Straßen verkehrlich bevorzugt werden, d.h. Fahrzeuge, die in die Hindenburgstraße einfahren, müssen hier fahrenden Fahrzeugen Vorfahrt gewähren. Zudem dürfen Fahrradfahrer auch nebeneinander fahren. Das Einfahren in den Altstadtring soll durch eine Einmündungshilfe erleichtert werden.

**Erwartete Wirkung**

Die Fahrradstraße soll den Verkehrsfluss deutlich erhöhen. Durch die Auflösung des Radweges auf der Plochinger Straße soll der Verkehr von der unattraktiven Plochinger Straße auf die Hindenburgstraße verlagert werden. Dies unterstreicht die Bedeutung der Hindenburgstraße für die innerstädtische Radachse.

Plan 4 der Anlage fasst die vorgestellten baulichen Maßnahmen und Markierungsarbeiten zur Verbesserung von linearen Radverkehrsführungen aus Kapitel 3.1 und 3.2 zusammen.

### 3.3 Punktuelle Maßnahmen: Beseitigung von Konfliktpunkten

Während in Kapitel 3.1 die Erreichbarkeit und Vernetzung und unter Punkt 3.2 Mängel an vorhandenen Radverkehrsanlagen thematisiert worden sind, beschäftigt sich dieses Kapitel mit Mängeln, die den Verkehrsfluss, die Sicherheit oder den Fahrkomfort an Einzelpunkten beeinträchtigen.

Kritische und fehlende Querungsstellen beeinträchtigen sowohl die Sicherheit des Radfahrers als auch den Verkehrsfluss. Nicht nur die Querungsstelle sondern auch die Führung zu dieser ist zu berücksichtigen. Der Radfahrer muss die Querungsstelle möglichst früh als solche erkennen und schon aus der Ferne die Verkehrsregelung begreifen. Ist der Radfahrer an der Querung angekommen, soll ein ausreichend dimensionierter Aufstellbereich den Radfahrern den nötigen Platz zum Warten gewähren. Gleichzeitig sollen weder Fußgänger noch der Kfz-Verkehr von den wartenden Radfahrern gestört werden. Um die Sicherheit an Querungsstellen zu erhöhen ist für ausreichende Sichtverhältnisse zu sorgen. Gefahren an Knotenpunkten und Überquerungsstellen sollen durch das Freihalten der Sichtfelder rechtzeitig erkannt werden.

Die Aufgabe von Umlaufsperrn, oft auch als Drängelbarrieren bezeichnet, besteht in der Verlangsamung des Radfahrers, damit dieser an schlecht einsehbaren Stellen Gefahren rechtzeitig wahrnehmen und frühzeitig handeln kann. Bei zu querenden Verkehrswegen soll der Radfahrer nach dem Passieren der Umlaufsperre verlangsamt werden oder zum Stehen kommen, um einen Überblick über die Situation zu gewinnen. Die ERA<sup>3</sup> fordert in diesem Fall eine Aufstellfläche von 3,00m. Dies soll verhindern, dass der Radfahrer nicht erst auf der zu querenden Verkehrsfläche zum Stehen kommt. Darüber hinaus schreibt sie einen Gitterabstand von 1,50m, vor um ein komfortables Passieren der Gitter zu ermöglichen. Die Gitter dürfen sich nicht überlappen und die Einfahrbreite ist von der Wegbreite abhängig (Abb. 19). Auch bei Nacht müssen die Umlaufsperrn gut erkennbar sein. Dies kann durch eine Beleuchtung, auffällige Färbung oder durch reflektierende Flächen realisiert werden. Leider wurden in der Vergangenheit einige Umlaufsperrn nicht nach den Anforderungen der ERA errichtet und stören heute den Verkehrsfluss mehr als nötig. Um den Verkehrsfluss zu verbessern und gleichzeitig die Sicherheit nicht zu beeinträchtigen werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts die vor-

handen Umlaufsperrern neu untersucht und bewertet. Wo möglich soll auf ihren Einsatz verzichtet und ihr Nutzen durch andere Maßnahmen, wie beispielsweise die Verbesserung von Sichtverhältnissen kompensiert werden. Ein weiterer Gesichtspunkt der Beurteilung stellt die ERA-Konformität dar. Nicht alle Umlaufsperrern in Esslingen halten den Gitterabstand ein und sind überlappungsfrei ausgeführt.

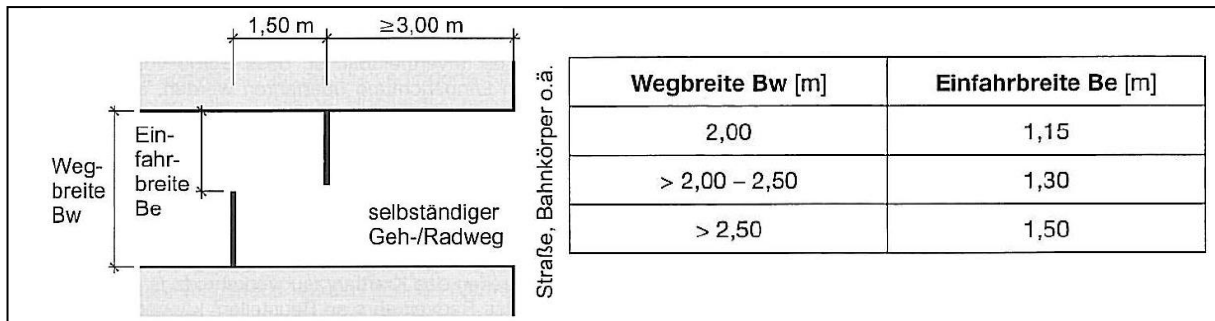


Abb. 19: Umlaufsperrung nach ERA <sup>3)</sup>

Ein weiteres Gefahrenpotential verbirgt sich beim längsseitigen Übergang von der Straße in den Seitenraum (auf einen Radweg oder einen gemeinsamen Geh- und Radweg) und umgekehrt (Abb. 20). Primär wird ein solcher Übergang dann als komfortabel empfunden, wenn der Bord auf das Straßenniveau abgesenkt wurde. Neben dem Fahrkomfort gilt es aber auch die Verkehrssicherheit zu beachten. Uneinsichtige und schlecht gekennzeichnete Querungsstellen beherbergen ein hohes Risiko, da Radfahrer, die vom Seitenraum auf die Straße ausscheren, zu spät vom Kfz-Verkehr erkannt werden. Die Sicherheit soll durch eine frühe Erkennbarkeit des Übergangs durch alle Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Die Übergangsstelle ist daher von parkenden Fahrzeugen freizuhalten und schon früh zu markieren. Gegebenenfalls soll durch ein entsprechendes Verkehrszeichen auf den Übergang hingewiesen werden. Wird der Radfahrer gemeinsam mit dem Fußgänger geführt, ist auf die sichere Führung von blinden und sehbehinderten Menschen durch einen taktilen Auffangstreifen zu achten, damit diese nicht unbeabsichtigt auf die Fahrbahn gelangen.



Abb. 20: Übergang vom Seitenraum auf die Heilbronner Straße (oben: Sicht vom Seitenraum, unten: Querungsstelle von Heilbronner Str. schwer erkennbar)

Zu den punktuellen Maßnahmen zählen auch lokale Engstellen. Sie treten typischerweise an Gebäudevorsprüngen auf. Kann die Engstelle nicht beseitigt werden ist bei schlechten Sichtverhältnissen gegebenenfalls auf entgegenkommenden Verkehr hinzuweisen.

Die mit der AG-Rad erarbeiteten Mängel werden im Übersichtsplan der Anlage (Plan 5) lokalisiert und im Folgenden näher erläutert.

<b>1: Schorndorfer Straße</b> Knotenpunkt Rotes Kreuz		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Die Querungsstelle verbindet Esslingen mit seiner ländlichen Peripherie, im speziellen mit Aichwald. Derzeit wird der Radverkehr über eine Mittelinsel geführt. Von Süden kommend muss der Radfahrer 2 Fahrspuren queren. Da hier vom Kfz-Verkehr hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, stellt diese Querungsstelle eine Gefahrenstelle dar.			
<b>Maßnahme</b>	Ein Umbau des Knotenpunkts wurde bereits angedacht. Der Kfz-Verkehr soll durch das Anbringen des Verkehrszeichens „Radfahrer kreuzt“ auf den querenden Radverkehr hingewiesen werden. Die Maßnahme soll von der Straßenbauverwaltung finanziert werden.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch die Planung soll das Queren erleichtert und die Sicherheit erhöht werden.			

2: Maillekreuzung		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b> Die unterirdische Querung der Kreuzung ist aufgrund der Treppen im Bereich des Jugendhauses unkomfortabel. Auch die Hinführung zu den oberirdischen Furten gestaltet sich besonders westlich der Maillestraße problematisch: Der angebotene Gehweg ist im Abschnitt Kanalstraße zu gering bemessen. Darüber hinaus erreicht die oberirdische Querung nicht den Campus der Hochschule Esslingen. Hier kommt es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.				
<b>Maßnahme</b>	Ein Lösungsvorschlag wurde bereits erarbeitet.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Durch die Planung soll das Queren erleichtert werden.			



<b>3: Brückenstraße</b> Streckenabschnitt: zwischen Pliensaubrücke und Hohenheimer Straße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b> Die Brückenstraße dient der Anbindung der Esslinger Innenstadt an den Zollberg und Ostfeldern. Sie besitzt daher eine wichtige Funktion für das Straßennetz. Derzeitig kann die Gestaltung der Brückenstraße die Anforderungen an diese wichtige Netzfunktion nicht erfüllen.				
<b>Maßnahme</b> Ein Lösungsvorschlag wurde bereits erarbeitet. Dieser ist jedoch sehr aufwändig und die Finanzierung nicht gesichert.				
<b>Erwartete Wirkung</b> Die Esslinger Innenstadt soll besser an Zollberg angebunden sowie die Attraktivität des Streckenabschnitts gesteigert werden.				




4: Übergang Zollhausweg/Zollbergstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Zum Schutz des Radfahrers, insbesondere von Schülern, wurde diese Querungsstelle mit einer Umlaufsperrung gesichert. Diese ist aufgrund des großen Überlappungsbereich und der zu geringen Wegbreite zwischen den Gittern nicht ERA-konform. Dies beeinträchtigt den Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität.			
<b>Maßnahme</b>	Die Umlaufsperrung soll weiterhin zum Schutz der Schüler bestehen bleiben. Sie ist jedoch nach den ERA-Richtlinien umzugestalten.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Verbesserung des Verkehrsfluss und der Verkehrsqualität.			

5: Querung Zollbergstraße über Steg		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<p><b>Mangel</b></p> <p>Die Mutzenreisstraße und der Jusiweg werden derzeit durch einen Steg über die Zollbergstraße verbunden. Die Querungsstelle wird stark vom Schülerverkehr frequentiert. Das Befahren des Stegs, im speziellen der Aufstieg, wird als unangenehm empfunden und beeinträchtigt sowohl den Verkehrsfluss als auch die Verkehrsqualität.</p>				
<p><b>Maßnahme</b></p> <p>Der Neubau einer ebenerdigen Fuß- und Radfahrerfurt mit einer Lichtsignalanlage wird empfohlen. Auf den Steg kann in Zukunft als Querungsmöglichkeit verzichtet werden.</p>				
<p><b>Erwartete Wirkung</b></p> <p>Verbesserung des Verkehrsfluss und der Verkehrsqualität.</p>				

6: Nellinger Linde		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b> Die Querung der Zöllbergstraße in Richtung Festo ist nur umständlich über mehrere Furten möglich.				
<b>Maßnahme</b> Die Umgestaltung dieses Knotenpunktes wird im Rahmen des Festo-Ausbaus verfolgt.				
<b>Erwartete Wirkung</b> Verbesserung des Verkehrsfluss und der Verkehrsqualität.				

8: Querung Adenauerbrücke in Richtung Hammerschmiede		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungsstatus	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>	Die Querung der Adenauerbrücke von der K 125 kommend in Richtung Hammerschmiede ist nur umständlich über mehrere Furten möglich. Das schnelle und sichere Queren ist jedoch Grundvoraussetzung für die Herstellung einer Radexpressroute entlang der K 1215 und B10.			
<b>Maßnahme</b>	Im Hinblick auf die Radexpressroute wird die Unterführung zur Querung des Knotenpunktes empfohlen. Sie ist sehr direkt und zeichnet sich durch eine geringe Steigung als die komfortabelste Lösung ab.			
<b>Erwartete Wirkung</b>	Verbesserung des Verkehrsfluss und der Verkehrsqualität. Zudem unterstreicht die Unterführung die Vorteile einer Radexpressroute: Sie soll den Radfahrer schnell und mit wenigen Zwischenstopps zu seinem Ziel bringen.			

9: Verbindung Alte Heusteige und Wilhelmstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<b>Mangel</b>				
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Radwegeführung ist in diesem Bereich unzureichend ausgewiesen. Zudem ist der Radverkehr von Oberesslingen kommend schlecht an die Fußgängerfurt angebunden und der Verkehrsfluss wird durch die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt gestört.</p> <p>Die Furt soll von Oberesslingen kommend durch einen Bypass besser angebunden und für den Radverkehr umgestaltet werden (Änderung des Lichtsignalanlagen-Symbols). Durch eine frühzeitig angebrachte Induktionsschleife können geringe Wartezeiten an der Furt erreicht werden. Dazu ist die Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs notwendig. Zusätzlich soll die Radwegweisung durch eine Fahrbahnmarkierung im Bereich der Wilhelmstraße verbessert werden.</p>			
<b>Erwartete Wirkung</b>	<p>Verbesserung des Verkehrsfluss und der Verkehrsqualität.</p>			

10: Heilbronner Straße auf Höhe Blumenstraße		Bewertung durch die AG Radverkehr		
<p data-bbox="204 371 1002 409">Für den Radverkehr gesperrter Bereich auf Höhe des Spielplatzes</p> 		Dringlichkeit	Planungszustand	Realisierbarkeit
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="193 920 687 1290"> <p data-bbox="212 931 595 969">Derzeitige Sicht des Kfz-Verkehrs</p>  </div> <div data-bbox="687 920 1193 1290"> <p data-bbox="715 931 1145 969">Sicht mit neuer Fahrbahnmarkierung</p>  </div> </div>				
<p><b>Mangel</b></p>	<p>Da die vorhandene Wegbreite entlang des Spielplatzes für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern zu gering war, wurde der Radverkehr auf die Heilbronner Straße umgeleitet. Diese neue Verkehrsführung wird jedoch derzeit kaum angenommen. Ursächlich hierfür sind sicherlich einerseits die schlechten Sichtverhältnisse zwischen Radfahren und Kfz-Verkehr sowie andererseits das Gewohnheitsrecht aus der alten Wegführung.</p>			
<p><b>Maßnahme</b></p>	<p>Der Kfz-Verkehr soll durch ein Piktogramm und dem Verkehrszeichen „Radfahrer kreuzt“ sowie einer Markierung der Führung für den ausfahrenden Radverkehr auf Fahrradfahrer aufmerksam gemacht werden. Zusätzlich wird die Radverkehrsführung durch eine wegweisende Beschilderung verdeutlicht. Die Poller sollen durch eine Umlaufsperre ersetzt werden.</p>			
<p><b>Erwartete Wirkung</b></p>	<p>Bessere Annahme der neuen Verkehrsführung sowie Sicherung des Einmündungsbereichs.</p>			

## 5 Beschilderung

Die Radwegweisung dient insbesondere dem ortsunkundigen Radfahrer sowie dem Freizeitfahrradfahrer zur Orientierung und Empfehlung der Routenwahl. Die Radbeschilderung in Esslingen weist bislang noch einen uneinheitlichen Standard auf. Durchgehend ausgeschildert sind entsprechend dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr<sup>9)</sup> bislang der Hohenzollernradweg und der Neckartalradweg (Abb. 32).



Abb. 32: Beschilderung des Neckartal- und Hohenzollernradweges

Zum Einsatz kommt hierbei entsprechend dem Vorschlag der FGSV Pfeilwegweiser mit einer Abmessung von 1000mm/250mm mit grüner Schrift auf weißem Grund (Abb. 33) bzw. Zwischenwegweiser mit einer Abmessung von 300mm/300mm. (Abb. 34).





Abb. 33: Pfeilwegweiser

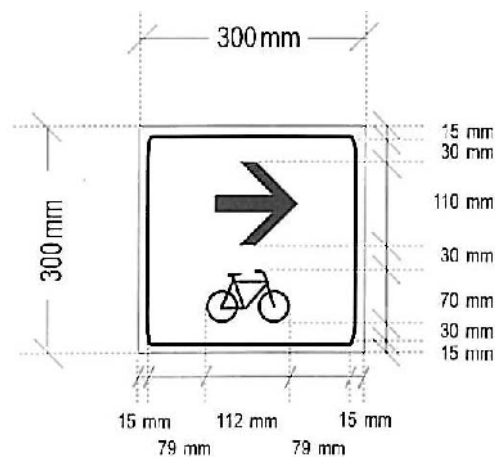


Abb. 34: Zwischenwegweiser

Für die Stadtteile Mettingen, Brühl und Weil wurde von der Stadtverwaltung auf der Basis der Radnetzplanung (Pkt. 3) ein Beschilderungskonzept erarbeitet und umgesetzt. Hierbei wurden Ziele und Zielspinnen definiert und ein Wunschliniennetz festgelegt, für das eine wegweisende Beschilderung ausgeführt wird. Enthalten sind die wichtigen Ziele für den Radverkehr wie Stadtteile und Nachbarorte und die Entfernungsangaben zu den jeweiligen Schilderstandorten (Abb. 32). Derzeit wird die Beschilderung für die südlichen Stadtteile Zollberg, Berkheim und Sirnau erarbeitet, so dass die Radbeschilderung südlich des Neckars voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen werden kann. Die Ausschilderung erfolgt auf der Grundlage der Planvorgaben durch den Städtischen Baubetrieb. Es wird angestrebt, die Gesamtausschilderung der Stadt bis 2016 abzuschließen. Hierzu sind jährliche Kosten von ca. 8000,- € zu veranschlagen. Die Beschilderung ist regelmäßig auf Vollständigkeit und Erkennbarkeit zu überprüfen.

## Sonderschilder

Neben der offiziellen wegweisenden Beschilderung kommen Sonderschilder für Landesfernradwege und Themenradwege zum Einsatz, die als Reiter an der Wegweisenden Beschilderung befestigt werden (Abb. 32). Im Stadtgebiet von Esslingen handelt es sich derzeit um den Neckartalradweg und den Hohenzollernradweg sowie den Themenradweg Deutsche Fachwerkstraße. Zusätzlich ist mit der Tour de Zwiebel ein 36 km langer Radrundkurs um Esslingen ausgeschildert, der den Stadtgrenzen folgt (Abb. 35).



Abb. 35: Radrundkurs Tour de Zwiebel und Deutsche Fachwerkstraße

Zusätzlich wurde in Esslingen mit einigen Hotelbetreibern in Anlehnung an die Hotelwegweisung für den Pkw Verkehr eine Hotelwegweisung für den Radfernverkehr entwickelt, der die Reisenden vom Neckartalradweg zu den teilnehmenden Hotels führt (Abb. 32 und Abb. 36). Voraussetzung für die Aufnahme der Hotels in die Beschilderung ist neben der Kostenübernahme für die Beschilderung eine Auszeichnung als fahrradfreundlicher Betrieb.



Abb. 36: Hotelwegweisung für den Radfernverkehr

Zur Orientierung für die Benutzer des Neckartalradweges, der zu den am meisten befahrenen Fernradwegen von Baden Württemberg zählt, wurden mit Unterstützung einiger Hotelbetreiber und Radsportgeschäfte unter Federführung des Esslinger Stadtmarketings und des Stadtplanungs- und Stadtmessungsamtes zwei Informationstafeln am Neckartalradweg aufgestellt, die das Radverkehrsnetz und die wichtigsten Ziele der Stadt darstellen (Abb. 37). In Ergänzung hierzu wurde eine Ausschilderung der Innenstadt und der Altstadt vom Neckartalradweg über den Pliensausteg und die Neckarstraße/Bahnhofstraße durchgeführt.

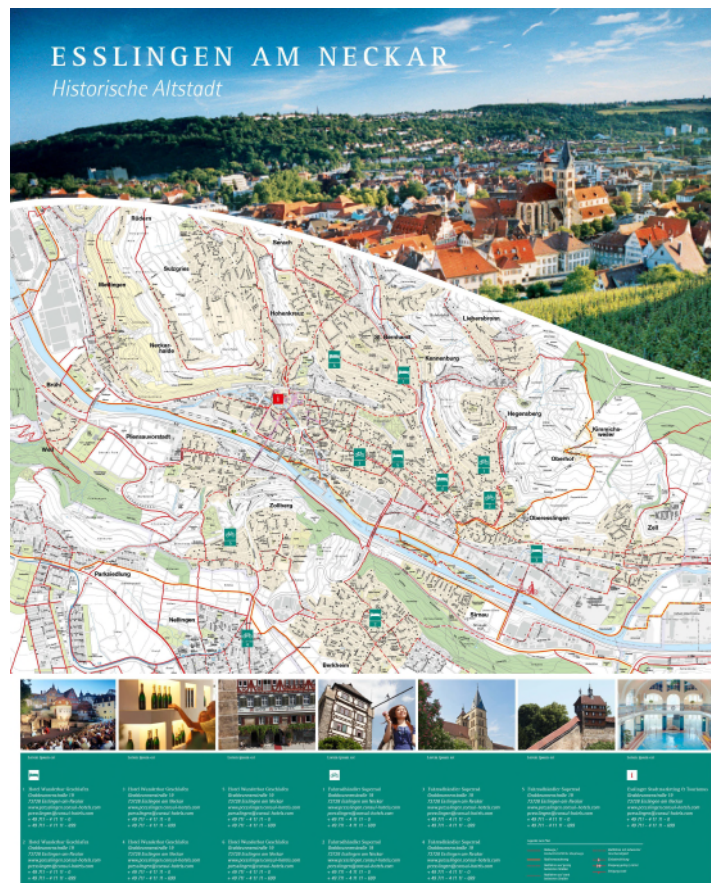


Abb. 37: Radinfotafel am Neckartalradweg

## ***6 Betrieb und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen***

Die Unterhaltung der Radverkehrsanlagen unterliegt dem Tiefbauamt und dem Städtischen Baubetrieb. Eine gesonderte finanzielle Ausstattung für den Radverkehr steht derzeit nicht zur Verfügung. Bislang werden Unterhaltungsmaßnahmen für den Radverkehr aus den Mitteln der Straßenunterhaltung finanziert. Angesichts der Finanzknappheit konnten bislang Maßnahmen nur in geringem Umfang umgesetzt werden. Ein besonderer Winterdienst auf den Hauptradrouten wird ebenfalls nur teilweise auf wichtigen Geh- und Radachsen durchgeführt, so dass der Radverkehr im Winter gegenüber dem Motorisierten Verkehr deutlich benachteiligt ist. Insbesondere auf den wichtigen Radachsen, wie dem Neckartalradweg, der Verbindung nach Berkheim auf dem kombinierten Geh- und Radweg über die Adenauerbrücke und entlang der L 1192 sowie dem Radweg an der Neckarstraße, der Stuttgarter Straße und der Obertürkheimer Straße sowie dem kombinierten Geh- und Radweg sollten dringend in den Winterdienst mit aufgenommen werden. Für den Betrieb und die Unterhaltung von Radverkehrsanlagen wird vorgeschlagen den Städtischen Baubetrieb mit einem eigenständigen Finanzbudget in Höhe von € 30000,-/ Jahr auszustatten. Die Mittelverwendung erfolgt entsprechend der Prioritätenliste der Maßnahmen (Pkt.3) in Abstimmung mit der AG Radverkehr. Jährlich ist dem Ausschuss für Technik und Umwelt in einem Statusbericht zum Radverkehr über die Mittelverwendung zu berichten.

## 7 Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes

In Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personenverkehrs stellt das Fahrrad auch für Fahrten über größere Distanzen ein ideales Verkehrsmittel in der umweltfreundlichen Mobilitätskette dar. Die Fahrradmitnahme ist bei der S- Bahn inzwischen ganztägig möglich, allerdings muss für Fahrten während der morgendlichen Verkehrsspitze von 6.00 – 8.00 Uhr ein Kinderfahrchein gelöst werden. In der übrigen Zeit ist die Fahrradmitnahme für Fahrgäste kostenfrei. Selbstverständlich können Räder auch mit den Zügen der Deutschen Bahn AG mit Abfahrt und Ziel in Esslingen mitgenommen werden. Bei der Bemessung der Aufzüge wurde hierzu auf eine fahrradgerechte Auslegung geachtet.

Eine Besonderheit ist die Fahrradmitnahme in Bussen des Stadtverkehrs Esslingen (SVE) und der END so dass die Höhenlagen einfach erreicht werden können. Werktags steht dieser Service auf den Buslinien ab 18:00 Uhr und am Wochenende ganztägig kostenfrei zur Verfügung. Die Sperrzeiten sollten soweit wie möglich reduziert werden. Mitgenommen werden dürfen bis maximal zwei Fahrräder. Nachdem ab 2004 zuerst auf den Linien 122 und 131 der END dieser Service versuchsweise angeboten wurde, ist die Fahrradmitnahme auf den Linien des SVE ab dem Winterfahrplan 2009 auf sämtlichen Kursen in der angegebenen Zeit zulässig. Maßgeblichen Anteil hieran hat der VCD durch sein jahrelanges, engagiertes Eintreten für diese Verkehrsregelung (Abb. 38).



Abb. 38: Radmitnahme in Bussen – in Esslingen auf allen Linien des Stadtverkehrs möglich



Esslingen ist diesbezüglich landesweit Vorbild. Bei einer höheren Nachfrage zum Beispiel an Wochenenden könnte auf einigen Linien zu Freizeitgebieten (z. B. zum Jägerhaus oder Segelflugplatz Linien 108 und 112) gegebenenfalls ein Anhänger zum Einsatz kommen. Bei Fahrten im Landkreis, z.B. nach Lenningen auf die Alb oder im Nachbarkreis Rems- Murr (Räuberbus, Limesbus, Waldbus) wird dieser Service bereits seit einigen Jahren erfolgreich angeboten. Bei der Neubeschaffung von Bussen ist darauf zu achten, dass ausreichend große Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung stehen.

## 8 Elektromobilität

Seit ca. 10 Jahren hat die Elektrifizierung auch beim Radverkehr Einzug gehalten. Mit dem Pedal Electric Cycle (Pedelec) bietet elektrisch unterstütztes Radfahren auch für konditionell schwächere und ältere Nutzer die Chance, das Fahrrad als Verkehrsmittel für weitere und anspruchsvollere Fahrten bis ins hohe Alter zu nutzen (Abb. 39). Auch für Fahrten zum Arbeitsplatz wird das Elektrorad gerne genutzt, da man nicht mehr verschwitzt ankommt und es inzwischen auch bei Angestellten „schick ist“ mit einem Pedelec vorzufahren.



Abb. 39: Pedelec – Elektrisch unterstütztes Radfahren im Aufwind

Dementsprechend hat der Verkauf von Pedelecs inzwischen sprunghaft zugenommen und trotz des nicht unerheblichen Preises von durchschnittlich 1800 – 2500 € ist inzwischen jedes 8. – 10. verkaufte Fahrrad ein Pedelec. Auch für die Zukunft wird ein weiterer deutlicher Anstieg der Verkaufszahlen erwartet (Abb. 40).

### KEIN ENDE IN SICHT

Von 2005 bis 2009 vervierfachte sich der Absatz von E-Bikes in Deutschland, 2010 legte er um 33 Prozent auf rund 200.000 E-Bikes zu. Das entspricht 5 Prozent des deutschen Fahrradmarkts. 2018 sollen 600.000 E-Bikes in Deutschland verkauft werden.

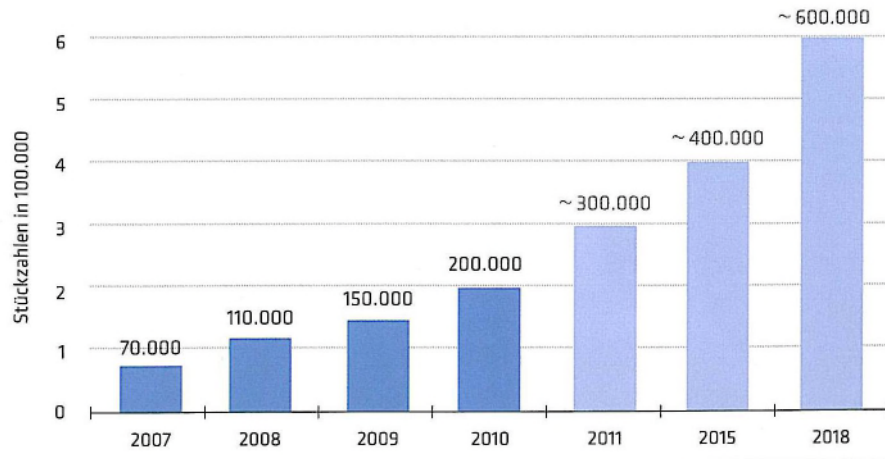


Abb. 40: Voraussichtliche Entwicklung der Verkaufszahlen für E- Bikes in Deutschland <sup>10)</sup>

Mit Recht kann behauptet werden, dass das Pedelec inzwischen als erstes Verkehrsmittel der noch vergleichsweise jungen Sparte der Elektrofahrzeuge aus dem Nischendasein herausgetreten ist und sich anschickt seinen Anteil als Massenverkehrsmittel zu erobern.

Für Esslingen ergibt sich mit der Zunahme der Pedelecs eine große Chance, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu steigern, da die Fahrten zu den Zielen in Halbhöhen und Höhenlage mit wesentlich geringerem Kraftaufwand zu bewältigen sind und daher voraussichtlich die Bereitschaft das Pedelec als Verkehrsmittel für Fahrten in die Innenstadt und zu den Bahnhaltepunkten zu nutzen deutlich steigen wird.

Für die Stadtverkehrsplanung gilt es, diese Entwicklungschancen zu unterstützen, indem auf die spezifischen Anforderungen der Pedelec Nutzer durch entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen eingegangen wird. Hierzu zählen insbesondere die Bereitstellung von gesicherten Radabstellanlagen für hochwertige Fahrräder an den Bahnhaltepunkten sowie eine zügige Wegeführung entlang der Hauptverbindungsachsen. Hierzu zählen insbesondere die unter Punkt 3 beschriebenen Maßnahmen zur Netzertüchtigung wie die Anlage von Fahrradstreifen und Schutzstreifen, die mit vergleichsweise geringem Aufwand hergestellt werden können. Aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeit ist das Pedelec besonders geeignet, parallel zu dem motorisierten Fahrverkehr im Straßenraum geführt zu werden.



Besondere Anforderungen werden von Pedelec Nutzern an Radabstellanlagen gestellt, da das Elektrorad noch mehr als konventionelle Fahrräder Beschädigungen durch Vandalismus ausgesetzt ist. Ideal ist eine Abstellmöglichkeit in Radboxen oder bewachten Anlagen wie einer Radstation (siehe Pkt. 4). Aus diesem Grund sollte das Angebot an Radboxen an den Bahnhaltepunkten wie beschrieben kontinuierlich ausgebaut werden. Die Bereitstellung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur ist hierbei entbehrlich, da davon auszugehen ist, dass hier Räder, die überwiegend für Kurzstreckenfahrten genutzt werden eingestellt werden. Es ist ausreichend, Lademöglichkeiten für Pedelecs weitgehend auf Radstationen zu beschränken. Fernradnutzer des Neckartal- und Hohenzollernradweges, erhalten in zunehmendem Maße Lademöglichkeiten in Betrieben der Gastronomie und des Beherbergungsgewerbes. Insbesondere für die mit dem Zertifikat Bett und Bike des ADFC ausgezeichneten Betriebe ist die Bereitstellung von Lademöglichkeiten selbstverständlich. Hierzu wurde von dem Esslinger Stadtmarketing (EST) im Zusammenhang mit dem Fernradweg Deutsche Fachwerkstraße ein Verzeichnis von Lademöglichkeit in Hotels erstellt.

Eine Sonderform stellt eine geplante, energieautarke Pedelec-Radabstellstation dar, in der Abstellmöglichkeiten für 20 Pedelecs angeboten werden, die über Solarkollektoren geladen werden können (Abb. 41). Die Station ist modular aufgebaut und kann mobil an verschiedenen Standorten eingesetzt werden, da keine Fundamente benötigt werden. Es ist geplant, dass hier 10 Verleihpedelecs im Verbund mit dem VVS und Abstellmöglichkeiten für 10 private Pedelecs zur Verfügung gestellt werden. Die Bedienung der Station und Abrechnung der Benutzung der Leihräder erfolgt über eine VVS Mobilcard. Das Projekt ist Bestandteil eines regionsweiten Konzeptes zur Förderung der Anschlussmobilität an Bahnhaltepunkten und wurde unter der Bezeichnung „E-2-Rad-Anschlussmobilität“ in einen Förderantrag an die Region Stuttgart aufgenommen. Inzwischen liegt der Förderbescheid mit der Zusage einer 50% Förderung vor. Im Endausbauzustand ist geplant, dass an 68 S-Bahn Haltepunkten entsprechende Stationen zur Verfügung gestellt werden. Für das Jahr 2013 haben sich neben Esslingen 14 Kommunen, u.a. Plochingen, Wendlingen, Nürtingen und Schorndorf um eine entsprechende Pedelec Station beworben, so dass eine Vernetzung des Fahrradverleihsystemes im Bereich des Oberen Neckartales bereits kurzfristig gewährleistet ist. In 2012 wurde bereits in Bietigheim mit dem Bau einer Pilotstation begonnen. Für die Betreuung des Fahrradverleihsystemes erfolgt derzeit eine Ausschreibung. Die Auswahl des Betreibers erfolgt voraussichtlich Anfang 2013.



Abb. 41: Pedelec Station: Raumaufteilung und Ansicht

Als möglicher Standort für die Anlage bietet sich die Fläche vor dem ehemaligen Gebäude Neckarstraße 5 am Radweg zwischen zwei Baumstandorten an. Die Anlage nimmt hier die Flucht der Rampenanlage des Pliensausteges auf und integriert sich städtebaulich in die vorhandene Struktur (Abb. 42). Ein alternativer Standort könnte an der neuen Radachse auf dem städtischen Grundstück östlich des Gebäudes Fleischmannstraße 7 liegen.

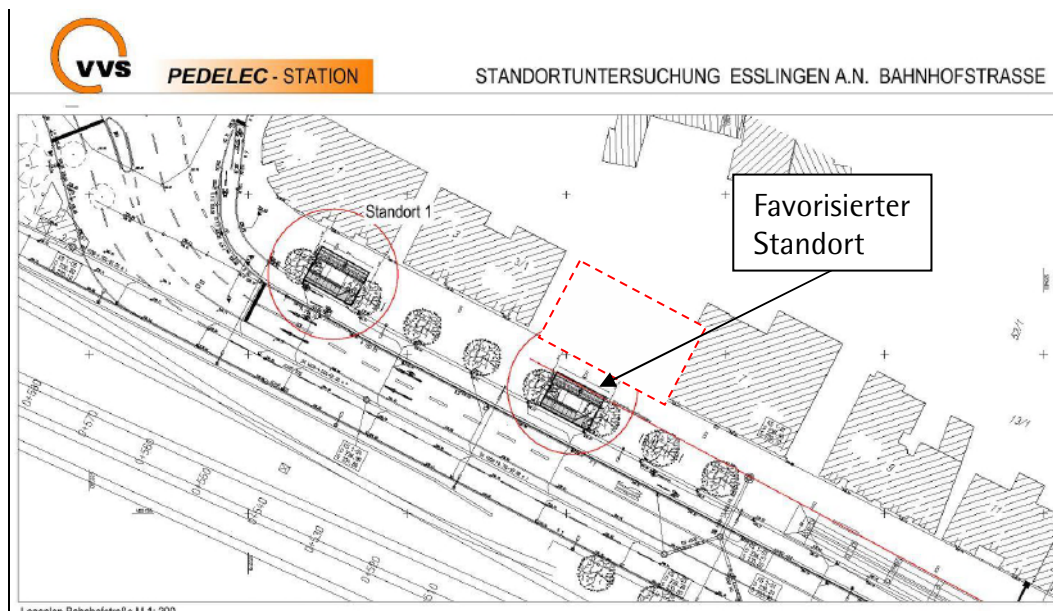


Abb. 42: Standorte für eine Pedelec Verleihstation in der Neckarstraße

Pedeles bieten für dienstliche Erledigungen im Innenstadtbereich hinsichtlich der Erreichbarkeit und der Fahrzeit häufige deutliche Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeug. Arbeitgeber mit einem hohen dienstlichen Personenverkehrsaufkommen sollten durch geeignete Kampagnen für die Bereitstellung von Pedeles gewonnen werden (siehe Pkt. 9). Dies könnte u.a. die Aufgabe einer Mobilitätszentrale sein, die neben Fahrplanauskünften und Vorschlägen für die Verkehrsmittelwahl auch eine betriebliche Mobilitätsberatung übernehmen kann.

Eine Vorbildfunktion hat hier die Stadtverwaltung übernommen, bei der seit November 2012 neben 3 Elektrofahrzeugen und 2 Elektrorollern auch 10 Dienstpedelecs für Mitarbeiter zur Verfügung stehen (Abb. 43). In einer ersten Testphase werden die Benutzungshäufigkeit und die Einsatzfelder evaluiert und bei einer erfolgreichen Testphase ist daran gedacht, die Fahrzeugflotte weiter aufzustocken und hierdurch gegebenenfalls auch Dienstwagen zu ersetzen.



Abb. 43: Einsatz von Pedeles bei der Stadtverwaltung Esslingen

## 9 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Erhöhung der Akzeptanz und Information zum Thema Radfahren ist eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar (Abb. 44). Neben regelmäßigen Presseinformationen über die Neuerungen zum Thema Radverkehr in der Stadt, der Durchführung von Radinformationsveranstaltungen und Veranstaltungen zur Inbetriebnahme von Radverkehrsanlagen zählen hierzu auch groß angelegte Kampagnen wie KOPF-AN-MOTOR-AUS die vom Bundesministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit sowie RadKULTUR, die vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden Württemberg gefördert werden.

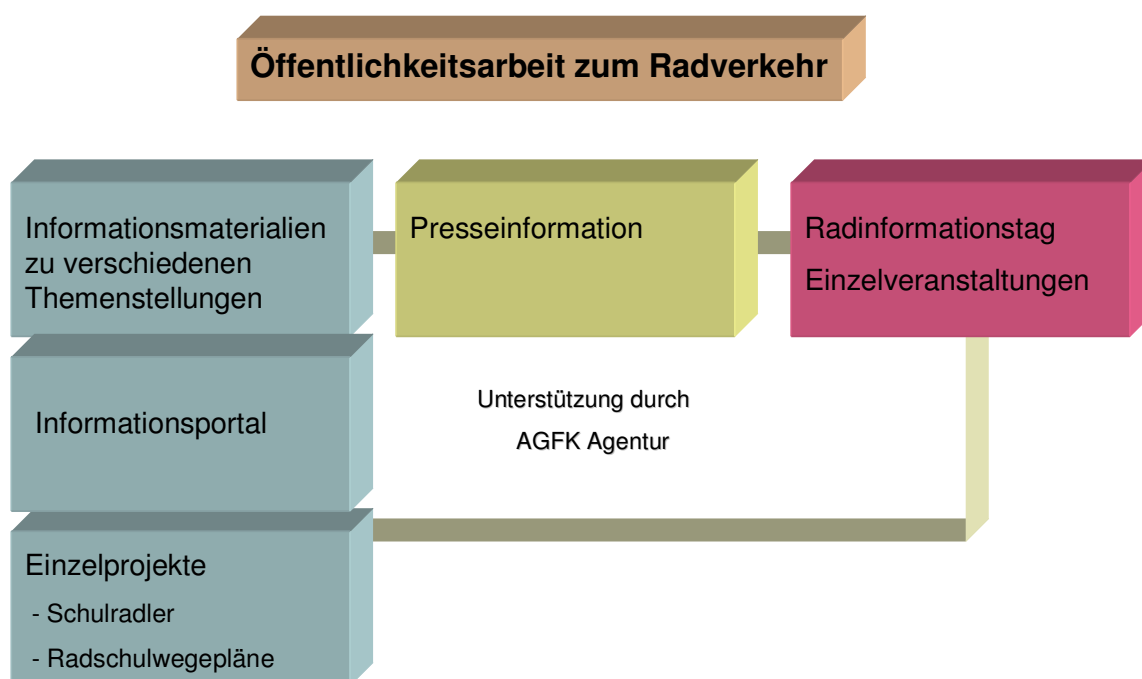


Abb. 44: Tätigkeitsfelder Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr

Durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK), in der die Stadt Esslingen als Gründungsmitglied tätig ist, stehen hierzu eine Vielzahl von Kommunikationsmedien und eine Medienagentur zur Verfügung, die entsprechende Veranstaltungen durch Informationsmaterial begleitet. So wird auch für die im Frühjahr 2013 geplante Einweihung einer Fahrradstraße in der Hindenburgstraße entsprechendes Informationsmaterial aus der AGFK zur Verfügung gestellt. Zur Information zu verschiedenen Radverkehrsthemen wurde eine Zahl von Flyern entwickelt, die bei Veranstaltungen zum Thema Radverkehr verteilt werden (Abb. 45).



Abb. 45: Infoflyer der AGFK zu verschiedenen Themenfeldern des Radverkehrs.

Die Entwicklung der **Informationsmaterialien** durch die Agentur ist durch die Beiträge der Mitgliedstädte abgedeckt. Anfallende Druckkosten sind aus einem Budget für die Radverkehrsplanung abzudecken.

Aktuelle Informationen für den Radverkehr (Umleitungen etc.) sollen auf der städtischen Homepage unter der Rubrik Radverkehr dargestellt werden. Darüber hinaus soll ein **Informationsportal** aufgebaut werden, in dem Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr entgegen genommen werden können.

Kernstück der Radverkehrsförderung ist eine regelmäßige **Pressearbeit**, in der über die radverkehrsrelevanten Themen der Stadt Esslingen berichtet wird. Es wird angestrebt, dass neben den einzelfallbezogenen Berichten mindestens 2 – 3 mal /Jahr in der Tagespresse aktuelle Radverkehrsprojekte in Esslingen vorgestellt werden. Hierzu wird die Stadt durch die Agentur ebenfalls unterstützt.

Ergänzt wird die Presseberichterstattung durch einen **Radinformationstag**, der einmal jährlich, vorzugsweise im Frühjahr durchgeführt werden soll. Beteiligt werden hierbei der ADFC und der VCD sowie Radsportgruppen und Radsportgeschäfte. Neben aktuellen Informationen

rund um das Thema Fahrrad und Radfahren wird hierbei ebenfalls über aktuelle Radprojekte in Esslingen berichtet. Es ist geplant, dass an diesem Tag auch eine geführte Radtour in Esslingen angeboten wird. Bereits in der Vergangenheit hat der VCD geführte Touren auf der „Tour de Zwiebel“ angeboten, die hier ebenso vorgesehen werden kann wie die Tour „CivEs“ durch das Neckartal oder die Mountainbiketour „Über die Schurwaldhöhen“. Sämtliche Tourenvorschläge sind auf der Radkarte ES Radelt enthalten. Entsprechende Touren können gegebenenfalls auch von dem Esslinger Stadtmarketing (EST) angeboten werden.

Das Radverkehrsnetz der Stadt Esslingen ist übersichtlich in der **Radfahrkarte „ESradelt“** dargestellt. Neben Hinweisen zur Qualität der dargestellten Wegeverbindungen werden in der Karte ebenfalls Hinweise zu interessanten Punkten, Spielanlagen, Radabstellanlagen, Haltestellen des Schienenverkehrs sowie Radservicestationen gegeben. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Fortschreibung der Radkarte aufgrund veränderter Wegeführungen alle 5 – 7 Jahre zu empfehlen ist. Mit dem bereits realisierten neuen Radweg entlang des Freibades und der geplanten neuen Radachse entlang des Hengstenbergareales, mit deren Bau im Jahr 2013 begonnen wird, empfiehlt sich eine Neuauflage der letztmalig 2008 aktualisierten Radfahrkarte im Jahr 2015. Die Karte ist in der **Mobilitätsmappe** für Neubürger der Stadt Esslingen enthalten, in der Informationen zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gegeben werden. Erfahrungsgemäß war bislang eine Höhe der Auflage von 2000 Exemplaren ausreichend. Durch die Beigabe der Radfahrkarte in die Mobilitätsmappe sollte die Auflage im nächsten Druck auf 4000 Exemplare erhöht werden.

Ein besonderer Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr lag in den vergangenen beiden Jahren bei dem **Projekt Schulradler** in dem Kinder in den ersten Wochen auf der Radfahrt vom Wohnstandort zur Schule in einer Gruppe gefahren sind. Die jüngeren Schüler, die auf weiterführende Schulen wechseln werden hierbei von besonders geschulten älteren Schülern oder von Erwachsenen begleitet (Abb. 46). Die Schulung der Begleitpersonen erfolgte durch die Polizei (Abb. 47). Ziel des Projektes, das unter Federführung des Stadtplanungs- und Stadtmessungsamtes durchgeführt wurde, war die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Steigerung der Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel bei den Schülern und Konkurrenz zu dem „Mama Taxi“.



Abb. 46: Die Schulradler im Einsatz

Das Projekt wurde im Jahr 2011 mit großem Erfolg an der Schillerschule Berkheim und der Zollberg Realschule durchgeführt. Durch die Auflösung der Werkrealschule in Berkheim hat sich im Jahr 2012 nur die Zollberg Realschule an den Schulradlern beteiligt. Es ist sehr wünschenswert, dass sich zukünftig auch andere weiterführende Schulen an den Schulradlern beteiligen. Nach erfolgreichem Verlauf des Pilotprojektes liegt nunmehr die Federführung und Organisation des Projektes bei den einzelnen Schulen. Als Projektpartner für zukünftige Projekte steht die Polizei zur Verfügung. Informationen für interessierte Schulen sind hierzu beim Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt zu erhalten. Derzeit wird von der AGFK ein Projekt-handbuch erarbeitet, in das auch die Erfahrungen aus dem Esslinger Pilotprojekt einfließen.



Abb. 47: Schulung des Begleitpersonales

Analog zu den Schulwegplänen sollen für weiterführende Schulen **Radschulwegpläne** erstellt werden. In diesen Plänen sind für jede Schule die empfohlenen Radwegeverbindungen von verschiedenen Wohnstandorten zur Schule darzustellen. Die Erarbeitung der Grundlagen setzt aufwändige Befragungen zur Wegewahl der Schüler und zu den auftretenden Konfliktpunkten voraus.



## 10 Maßnahmenkatalog und Budgetplanung

Für die zur Förderung des Radverkehr unter den Punkten 3 - 10 beschriebenen und in den Anlagen 2-4 zusammengefassten Maßnahmen und Projekten ist ein regelmäßiges Finanzbudget erforderlich, dass sich für die nächsten Jahre wie folgt zusammensetzt (Tab. 6):

Bezeichnung	2013	2014	2015	2016
Projekte		30000,-	30000,-	30000,-
Radabstellanlagen	7000,-	23000,-	14600,-	-,-
Beschilderung	3000,-	8000,-	8000,-	8000,-
Unterhaltung, Markierung und kleinere Baumaßnahmen	-,-	30000,-	30000,-	30000,-
Öffentlichkeitsarbeit	5000,-	5000,-	5000,-	5000,-
<b>Summe</b>	<b>15000,-</b>	<b>96000,-</b>	<b>87600,-</b>	<b>73000,-</b>

Tab. 6: Budgetplanung im Zeitraum von 2013 – 2016

Mit der Einrichtung eines regelmäßigen Finanzbudgets für den Radverkehr wird ein Punkt des beschlossenen 19-Punkte-Programmes zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt. Eine differenziertere Auflistung der Einzelpositionen ist in Tab. 7 enthalten. Als Sonderpositionen sind für das Jahr 2013 die Einrichtung einer energieautarken Pedelec Lade- und Verleihstation zu veranschlagen, die abzüglich der beantragten Fördermittel der Region Stuttgart mit ca. 75000,- € zu veranschlagen ist. Die Einrichtung einer Fahrradstation befindet sich derzeit in der Planung und kann deshalb hinsichtlich der Bau- und Betriebskosten derzeit noch nicht beziffert werden.

Das Finanzbudget ist für die einzelnen Jahre jeweils in die Haushaltsplanung der Stadt aufzunehmen. In einem Statusbericht zum Radverkehr wird jährlich von der Stadtverwaltung über die Mittelverwendung und die anstehenden Projekte im Ausschuss für Technik und Umwelt berichtet. Die Finanzplanung ist für die Folgejahre nach 2016 in Abhängigkeit der anstehenden Projekte fortzuschreiben.

## Finanzieller Bedarf für Radverkehrsmaßnahmen

Stand: 19.12.12

<i>Projekte</i>			2013	2014	2015	2016
Beschreibung	Maßnahmen	Dringlichkeit				
L 1201 zwischen Aichschieß und Plochingen: einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 2 Nr. 1					
zwischen Brühl und Weil: Fußgänger- und Radfahrer-Steg	Plan 2 Nr. 12					
Anbindung des Zollbergs an die Esslinger Innenstradt	Plan 2 Nr. 15					
Ausbau des Knotenpunkts Landenberger-, Wielandstraße und Hölderlinweg	Plan 2 Nr. 21					
Weilstraße zwischen Wannrain und Sporthalle: einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 3 Nr. 10					
Hohenheimer Straße zwischen Champagnerstraße und Parksiedlung: einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 3 Nr. 13					
K 1215 zwischen Adenauerbrücke und Hofweg: einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 3 Nr. 15					
K 1267 zwischen Aichschieß und Rotsteigle: Einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 3 Nr. 20					
Schorndorfer Straße zwischen Oberhofweg und Teufelsbrücke: einseitiger Zweirichtungsrادweg	Plan 3 Nr. 21					
<b>Σ</b>			-	30.000	30.000	30.000

<i>Radabstellanlagen</i>		2013	2014	2015	2016
Bereich	Art der Radabstellanlage				
Bahnhof Esslingen	Radboxen	4.000	2.000		
	überdachte Anlagen				
Haltepunkt Mettingen	überdachte Anlagen		9.000		
Haltepunkt Oberesslingen	überdachte Anlagen			9.000	
Haltepunkt Zell	überdachte Anlagen		9.000		
	Radboxen			2.600	
Innerstädtisch	Radbügel	3.000	3.000	3.000	
<b>Σ</b>		7.000	23.000	14.600	-

<i>Beschilderung</i>	2013	2014	2015	2016
<b>Σ</b>	3.000	8.000	8.000	8.000

<i>Unterhaltungsmaßnahmen, Winterdienst und kleinere Baumaßnahmen</i>			2013	2014	2015	2016
Beschreibung	Maßnahmen	Dringlichkeit				
Ertüchtigung des Mühlgässles	Plan 2 Nr. 16					
Ertüchtigung des Neckartalradweges	Plan 2 Nr. 18, Plan 3 Nr. 9, 17					
Entfernung der baulichen Vorsprünge an der Augustinerstraße	Plan 2 Nr. 24					
Adenauerbrücke: Erhöhung des Brückgeländers und Anlegung einer neuen Furt	Plan 3 Nr. 16					
<b>Σ</b>			-	30.000	30.000	30.000

<i>Öffentlichkeitsarbeit</i>	2013	2014	2015	2016
<b>Σ</b>	5.000	5.000	5.000	5.000

<i>Sonderprojekte laufend</i>			2013	2014	2015	2016
Beschreibung	Maßnahmen	Dringlichkeit				
Renaturierung des Hainbachtals und Ausbau des Gehweges	Plan 2 Nr. 6					
Umgestaltung des Landolinsplatzes	Plan 2 Nr. 23					
Neue Weststadt/Hengstenbergareal	Plan 2 Nr. 27					
Gesamtplanung Charlottenplatz	Plan 2 Nr. 31					
Wäldenbronner Straße: Umgestaltung zur Multifunktionale Fläche	Plan 3 Nr. 6					
Hindenburgstraße: Fahrradstraße	Plan 3 Nr. 22					

<b>Summe gesamt</b>			15.000	96.000	87.600	73.000
---------------------	--	--	--------	--------	--------	--------

Tab. 7: Budgetplanung für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im Zeitraum von 2013 – 2016 nach Einzelpositionen

## ***11 Zusammenfassung***

Mit dem Klimaschutzprogramm und dem 19-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs hat sich die Stadt Esslingen am Neckar zu einer Förderung eines umweltfreundlichen Stadtverkehrs verpflichtet. Ziel ist hierbei, den Anteil des Radverkehrs am innerstädtischen Verkehr deutlich zu steigern. Dieses Ziel ist bereits auch im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt aus dem Jahr 1993 benannt, allerdings fehlte hierzu bislang eine entsprechende Radverkehrskonzeption und ein Maßnahmenplan sowie ein adäquates Finanzbudget.

Mit dem nun vorliegenden Radverkehrskonzept und Maßnahmenplan wurde die Handlungsnotwendigkeiten zur Förderung des Radverkehrs benannt und ein erforderliches Finanzbudget für die nächsten 4 – 5 Jahre beziffert. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in der Stadt Esslingen bis zum Jahr 2020 zu verdoppeln und den Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt zu reduzieren. Dieses ehrgeizige Ziel ist allerdings nur zu erreichen, wenn die genannten Maßnahmen in Zukunft konsequent umgesetzt werden und die erforderlichen Mittel hierzu bereitgestellt werden.

Mit dem Bau des Zentralen Omnibusbahnhofes, der Priorisierung des Busverkehrs und dem Bau wichtiger Radachsen entlang der Neckarstraße, des Freibades, des Hainbaches und Forstbaches sowie dem Bau einer Verbindungsbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr von der Innenstadt über die Neckarstraße und die Bahnlinie hat die Stadt trotz angespannter Haushaltslage Zeichen gesetzt, dass es ihr mit dieser Zielrichtung Ernst ist. Weitere im Bau befindliche Maßnahmen wie dem Geh- und Radweg entlang des Hengstenbergareales und der Neuen Weststadt mit einer Verbindung zum Neckartalradweg als Teil einer neuen innerstädtischen Radachse zeigen, dass die Stadt Esslingen diesen eingeschlagenen Weg konsequent weiter verfolgen möchte. Die Einrichtung der ersten Fahrradstraße im Jahr 2013 wird hier einen weiteren Markstein setzen.

Zusammen mit den Radverbänden, die konsequent an diesen Projekten mitarbeiten ist die Stadt hier auf einem sehr guten Weg und der Einzug der Elektromobilität beim Radverkehr birgt für die Stadt mit ihren starken Höhendifferenzen die Chance, dass diese Ziele auch erreicht werden können. Hierzu ist die Verankerung des Radverkehrs in der gesamten Mobilitäts-



kette der Stadt und in der Akzeptanz der Bevölkerung unabdingbar, um Esslingen auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt weiter voranzubringen. Hierzu bietet das vorliegende Radverkehrskonzept die inhaltlichen Voraussetzungen für die nächsten Jahre.