

Radverkehrskonzept

für die Große Kreisstadt Remseck am Neckar

Stand: 25.04.2023



Große Kreisstadt Remseck am Neckar

Fachbereich Bauverwaltung, Stadtplanung
Marktplatz 1 71686 Remseck am Neckar
Telefon: 07146 2809-2314
marco.dolezel@remseck.de

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort	1
2. Grundlage	2
3. Zielsetzung	3
4. Begriffserklärung	4
5. Beschilderung	8
6. Abstellanlagen	11
7. Maßnahmenübersicht	14
7.1 Stadtteil Hochdorf	15
Zielsetzung	16
M1: Radverbindung Hochdorf – Siegelhausen	17
M2: Radverbindung Hochdorf – Poppenweiler	18
M3: Radverkehrsführung Bittenfelder Straße	19
M4: Radverkehrsführung Hochbergerstraße/ Ortseingang Hochdorf	20
M5: Radverkehrsführung Hochberg – Hochdorf	21
7.2 Stadtteil Hochberg	22
Zielsetzung	23
M6: Neckarbrücke L1100	24
M7: Radverkehrsführung Heilbronner Straße	25
M8: Knotenpunkt Heilbronner Straße, Berger Straße	27
M9: Radverkehrsführung Küferstraße	28
M10: Radverkehrsführung Hochdorfer Straße	29
M11: Knotenpunkt Alexandrinenplatz	30
M12: Brücke Hochdorfer Straße	31
7.3 Stadtteil Neckarrems	32
Zielsetzung	33
M13: Radverkehrsführung Hochberg – Neckarrems	34
M14: Radverkehrsführung Fellbacher Straße (Kubus)	35
M15: Brücke Remstalstraße/ Mühlstraße	36
M16: Radschnellweg Abschnitt Neckarrems	37
7.4 Stadtteil Neckargröningen	38
Zielsetzung	39
M17: Gewerbegebiet Schießtal	40
M18: Querungshilfe L1100	41
M19: Radschnellweg Abschnitt Neckargröningen	42

Inhaltsverzeichnis

7.5 Stadtteil Aldingen	43
Zielsetzung	44
M20: Radverkehrsführung Neckarstraße	45
M21: Wehrbrücke	47
M22: Gewerbegebiet Aldingen	48
M23: Fahrradstraße Neckarkanalstraße	49
M24: Knotenpunkt Cannstatter Straße/L1144	50
M25: Radverkehrsführung Aldingen Zentrum	51
7.6 Pattonville	52
Zielsetzung	53
M26: Querungshilfe Ludwigsburger Steige	54
M27: Querungshilfe L1144	55
8. Fazit	56
9. Zeitplan	56

1. Vorwort

Die Stadt Remseck am Neckar wurde im Rahmen der Gebietsreform 1975 aus den Gemeinden Aldingen, Neckargröningen, Neckarrems, Hochberg und Hochdorf neu gebildet. Nach Abzug der US-Armee 1992 wurde Pattonville auf die Städte Remseck am Neckar und Kornwestheim über den Zweckverband Pattonville aufgeteilt. Deshalb ist die Stadt Remseck keine in sich gewachsene Stadt, sondern eine aus mehreren Gemeinden zusammengeschlossene Stadt.

Aufgrund dieser Historie ist das Stadtgebiet gekennzeichnet durch unterschiedlich geprägte Stadtteile. Die Stadtteile Aldingen, Neckarrems und Neckargröningen liegen in den Tälern von Neckar und Rems und ziehen sich von dort aus die Hangkante hinauf. Sie sind über die Stadtbahnlinie U12 an die Stadt Stuttgart angebunden. Die Stadtteile Hochberg und Hochdorf liegen nördlich des Neckars. Hochdorf ist der nördlichste Stadtteil und eher ländlich geprägt. Die Stadtteile werden durch überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen voneinander getrennt. Die Anbindung des Kfz-Verkehrs verläuft zwischen den Stadtteilen über Landes- und Kreisstraßen. Die Fuß- und Radverkehrsführung erfolgt meist über straßenbegleitende Wege, die teilweise auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden.

Eine Stadtmitte im eigentlichen Sinne gibt es bisher nicht. Diese soll mit dem Projekt „Neue Mitte“ in Zukunft entwickelt werden, bei dem ein neues Zentrum westlich des Rathauses geplant wird.

Das Straßennetz der Stadt Remseck am Neckar ist durch das hohe Verkehrsaufkommen bereits stark belastet. Die Förderung des Radverkehrs kann zu einer Umverteilung des Modal Split führen und einen Beitrag für geringere Kfz-Verkehrszahlen beitragen. Eine Entlastung der Straßen resultiert in geringere Lärmbelastungen für Anwohner, eine bessere Luftqualität sowie freiere Straßen, von denen letztendlich auch der Kfz-Verkehr profitiert.

Hierfür sind allerdings attraktive Verbindungen und Führungsformen notwendig, damit mehr Menschen das Fahrrad in ihre Alltagsmobilität einbinden.

2. Grundlage

Zielsetzung der Stadt Remseck war die Erstellung eines Verkehrskonzeptes. Da in den kommenden Jahren jedoch weitreichende Maßnahmen geplant wurden, die in ihrer Auswirkung nicht abschätzbar waren, wurde ein Zwischenschritt unternommen und die Erstellung eines Teilkonzeptes beauftragt.

Hieraus entstand der Auftrag an das Ing. Büro „TeamRed“ ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Stadt Remseck zu erstellen. Die verschiedenen Mobilitätsarten wurden innerhalb des Stadtgebietes untersucht. Anschließend wurden Maßnahmen vorgeschlagen, welche kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden können und hinsichtlich des Klimaschutzes eine Verbesserung darstellen. Dies wurde für alle Verkehrsarten durchgeführt.

Auf Grundlage eines zugeliferten Radnetzes des ADFC und des beschilderten Netzes wurde ein Radnetz ermittelt. Dieses Radnetz wurde jedoch als verbesserungsfähig bewertet, sodass das folgende Fazit zustande kam:

„Im Bereich Radverkehr sind erhebliche Anstrengungen seitens der Stadt Remseck am Neckar erforderlich, um den Anteil des Radverkehrs deutlich zu steigern. Dies betrifft zum einen die sichere Führung der Radverkehrsanlagen im Straßenraum und die Beschilderung, zum anderen sind bessere Abstellmöglichkeiten insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV zu schaffen.“

Eine Bewertung, die mehrere Bereiche als stark verbesserungswürdig einstuft.

Da für eine Verbesserung im Bereich Radverkehr eine Vielzahl an Maßnahmen erforderlich werden, übersteigt die Ausarbeitung den inhaltlichen Rahmen, der im Klimaschutzteilkonzept Mobilität dargestellt werden sollte.

Aus diesem Grund sollte der Radverkehr separat in einem eigenen Konzept betrachtet werden.

Das Radverkehrskonzept wurde Verwaltungsintern erstellt. Als Grundlage dienen das Klimaschutzteilkonzept Mobilität, die im Geo-System der Stadt Remseck hinterlegten Wege sowie eigene Befahrungen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Vorplanungsqualität dargestellt. Eine vertiefte Planung erfordert u.a. Vermessungen, die zum aktuellen Bearbeitungsstand noch nicht sinnvoll sind.

Bei allen Planungen wurden die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entsprechend berücksichtigt. Bei den Regelwerken der FGSV handelt es sich zumeist um Empfehlungen und Richtlinien, die in der Regel eingehalten werden sollten. Da der Straßenraum begrenzt ist, lassen sich Abweichungen in der Praxis nicht ausschließen. Diese dürfen die Sicherheit jedoch nicht gefährden und sollten nur im Ausnahmefall sinnvoll gewählt werden.

3. Zielsetzung

Das übergeordnete Ziel ist eine Umverteilung auf andere Mobilitätsarten und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die Entlastung des Straßennetzes sowie die daraus steigende Lebensqualität innerhalb Remsecks. Dies ist jedoch nur durch den Ausbau von alternativen, nachhaltigen Mobilitätsformen möglich. Die verschiedenen Verkehrsangebote bilden jeweils einen Baustein in einem Gesamtsystem, das den prozentualen Verkehrsanteil des MIV verringern soll.

Der Radverkehr ist einer dieser Bausteine. Gerade innerstädtische Strecken können mit dem Fahrrad meistens schneller erreicht werden, da Staus sowie die Parkplatzsuche entfallen. Vorausgesetzt die erforderliche Wege-Infrastruktur ist vorhanden. Aber auch für den Pendelverkehr in Richtung Waiblingen, Ludwigsburg, Fellbach und Stuttgart kann das Fahrrad eine Alternative darstellen. Speziell Radschnellwege, von denen u.a. eine Verbindung zwischen Waiblingen-Remseck-Ludwigsburg geplant ist, ermöglichen eine hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und haben das Potential für einen höheren Radanteil am Gesamtverkehr.

Dieses Potential kann aber nur durch eine gute Infrastruktur ausgeschöpft werden.

Ein **lückenloses Radverkehrsnetz** ist wichtig, um alle Zielpunkte erreichen zu können. Die Art der Wegführung spielt allerdings ebenso eine wichtige Rolle bei der Akzeptanz. Straßen, die ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, werden in der Praxis von den meisten Radfahrern gemieden. Radfahrer weichen an solchen Abschnitten teilweise auf den Gehweg aus, wodurch Konflikte mit Fußgängern entstehen können. Aus diesem Grund ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz erforderlich, das das Sicherheitsbedürfnis der Radfahrer berücksichtigt.

In diesem Zuge muss die Beschilderung an das Netz angepasst werden. Auch wenn in der Zwischenzeit viele Radfahrer Navigationssysteme nutzen, sollte eine grundsätzliche **Zielwegweisung** vorhanden sein. Zwischenwegweiser dienen zur Orientierung und Kontrolle. Eine Überarbeitung entsprechend des Radverkehrsnetzes ist notwendig.

Ein weiterer wichtiger Punkt für die Steigerung des Radverkehrs ist das Schaffen von geeigneten **Abstellanlagen** an attraktiven Standorten.

4. Begriffserklärung

Radweg

Ein Radweg ist ein baulich angelegter Weg, der ausschließlich für den Radverkehr (E-Scooter zugelassen) vorgesehen ist. Der Weg verläuft eigenständig und ist vom Kfz-Verkehr getrennt. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) empfiehlt eine Ausbaubreite von möglichst 2,00m. Die Mindestbreite beläuft sich auf 1,60m. Entsprechend der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV) beträgt das Regelmaß für einen Einrichtungsradweg 2,00m. Bei geringer verfügbarer Querschnittsbreite oder geringen Radverkehrsstärke ist eine Mindestbreite von 1,60m möglich. Bei einem Zweirichtungsradweg sollte die Ausbaubreite in der Regel 2,50m betragen. Das Mindestmaß liegt hierbei bei 2,00m. Weitere Sicherheitsabstände zur Fahrbahn oder Parkflächen können notwendig sein.



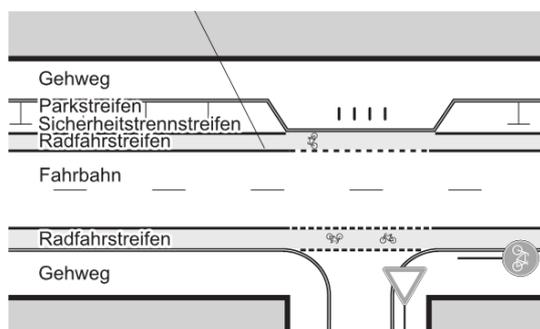
VZ 237 „Radweg“



Quelle: qimby.net

Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen wird durch eine durchgehende Leitlinie von der Fahrbahn getrennt. Der Radfahrstreifen darf lediglich vom Radverkehr genutzt werden. Die VwV-StVO sowie die FGSV empfehlen eine Ausbaubreite von 1,85m. Entsprechend der VwV-StVO ist eine Mindestbreite von 1,50m erforderlich. Die verbleibende Fahrbahn muss eine mindestbreite von 5,50m aufweisen. Bei Einbahnstraßen ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75m erforderlich. Weitere Sicherheitsabstände zu Parkflächen können notwendig sein.



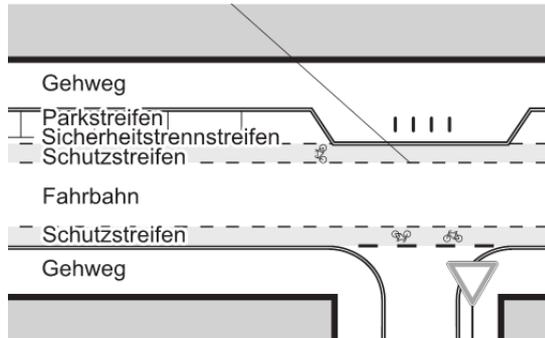
Darstellung Radfahrstreifen (ERA 2010)



Quelle: qimby.net

Schutzstreifen

Ein Schutzstreifen wird durch eine Leitlinie mit Lücken markiert. Das Regelmaß beträgt laut den Regelwerken der FGSV 1,50m kann an Abschnitten mit geringer Querschnittsbreite allerdings auf das Mindestmaß von 1,25m herabgesetzt werden. Die verbleibende Fahrbahn muss mindestens 4,50m breit sein. Wie beim Radfahrstreifen sind weitere Sicherheitsabstände zu Parkflächen notwendig. Ein Schutzstreifen darf vom Kfz-Verkehr bei Notwendigkeit befahren werden.



Darstellung Schutzstreifen (ERA 2010)



Beispiel Schutzstreifen

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg darf von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Die Beschilderung erfolgt über das Verkehrszeichen (VZ) 240, auf dem Fußgänger und Radfahrer mit einem horizontalen Balken getrennt werden. Dies bedeutet, dass es innerhalb des Weges keine getrennten Bereiche für beide Verkehrsteilnehmer gibt. Entsprechend der VwV-StVO und der FGSV ist innerorts eine Mindestbreite von 2,50m erforderlich. Außerorts beträgt die Mindestbreite 2,00m. Bei dem Verkehrszeichen 241 ist die Trennung von Fußgänger und Radfahrer mit einem vertikalen Streifen dargestellt. Der Weg wird hierbei in zwei Bereiche aufgeteilt, die durch eine Markierung getrennt sind. Die Mindestbreite des für den Radverkehr vorgesehenen Teils beträgt 1,50m. Für den Fußverkehr vorgesehenen Bereich beträgt die nutzbare Mindestbreite 1,80m. Hinzu kommen Sicherheitsräume, die abhängig von den angrenzenden Flächen sind. Dadurch ergibt sich in der Regel ein Platzbedarf von 4,00m.



VZ 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“



VZ 241 „getrennter Geh- und Radweg“

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg muss von Radfahrern genutzt werden. Das Fahren auf der Fahrbahn ist nicht gestattet. Der Grundsatz eines gemeinsamen Geh- und Radweges ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Vor allem Radfahrer haben gegenüber dem Fußgänger eine erhöhte Sorgfaltspflicht.

Gehweg „Radfahrer frei“

Wird ein Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgewiesen, besteht für den Radverkehr keine Verpflichtung auf dem Gehweg zu fahren. Im Gegensatz zum gemeinsamen Geh- und Radweg darf die Fahrbahn weiterhin genutzt werden. Wird jedoch der Gehweg befahren, dann besteht eine erhöhte Sorgfaltspflicht gegenüber dem Fußverkehr und es darf lediglich Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Der Begriff „Schrittgeschwindigkeit“ ist in der Straßenverkehrsordnung nicht eindeutig definiert. In der Regel wird eine Geschwindigkeit von 5 bis 15 Km/h als Schrittgeschwindigkeit akzeptiert. Die VwV-StVO schreibt vor, dass die Freigabe des Radverkehrs nur möglich ist, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Die Mindestbreite sollte deshalb 2,50m betragen.



VZ 239,
Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“

Über die Auswahl der geeigneten Führungsform äußert sich die VwV-StVO folgendermaßen:

„Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.“

Die Prüfung der Führungsform erfolgt hierbei absteigend des benötigten Straßenquerschnitts. Im Bestand ist der Straßenraum in der Regel begrenzt, sodass die benötigte Breite für einen Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht vorhanden ist. Zudem ist der bei Überholvorgängen gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstand von 1,50m noch nicht in den Regelwerken berücksichtigt. Überholvorgänge erfordern zum Radverkehr einen größeren Abstand, als der Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen darstellt. Dies verleitet dazu, den vorgeschriebenen Mindestabstand zu unterschreiten. Aufgrund der geringen Straßenbreiten im Bestand, ist die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr oftmals die einzige mögliche Führungsform.

Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, die die Attraktivität des Radverkehrs steigern soll. Der Beginn sowie das Ende einer Fahrradstraße werden über Verkehrszeichen beschildert. Zusätzlich empfiehlt es sich die Fahrbahn durch eine farbliche Gestaltung sowie Piktogrammen auszugestalten.



VZ 244.1 „Fahrradstraße“



VZ 244.2 „Ende Fahrradstraße“

Andere Verkehrsteilnehmer dürfen die Straße nur befahren, wenn diese mit einem Zusatzschild für die Nutzung freigeben ist. Speziell bei der Umgestaltung einer bestehenden Straße in eine Fahrradstraße ist mindestens der Anliegerverkehr freizugeben, um die Erschließung zu gewährleisten. Mögliche Zusatzzeichen sind dazu unter anderem:

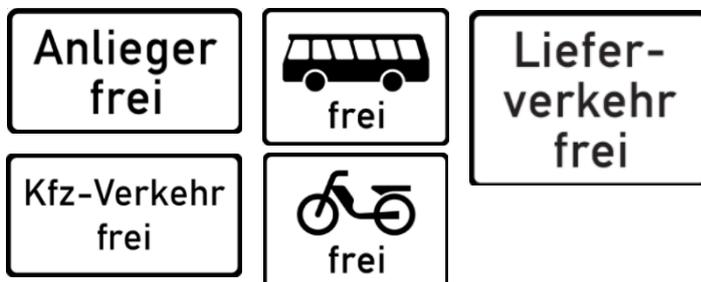


Abbildung: Beispiele möglicher Zusatzzeichen

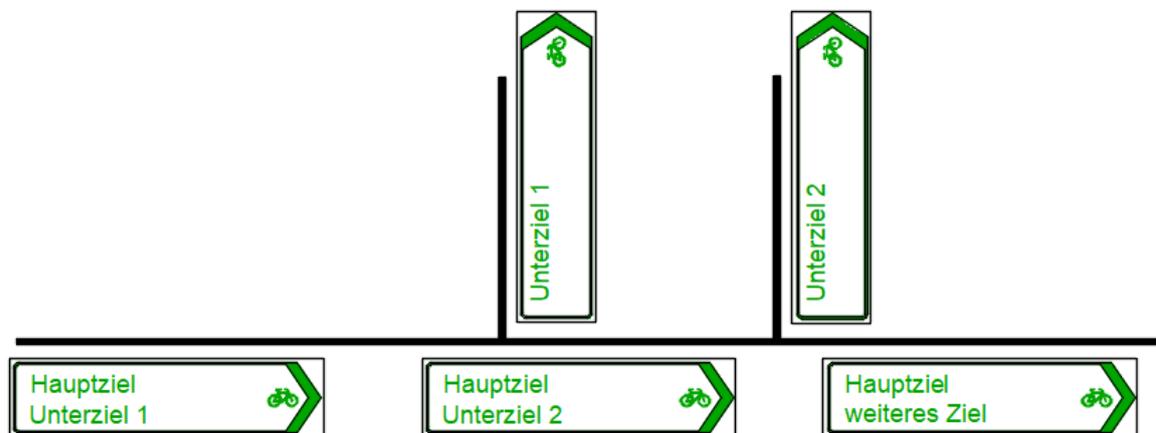
Innerhalb einer Fahrradstraße beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Der Radverkehr darf weder behindert noch gefährdet werden. Das nebeneinander Fahren ist ausdrücklich erlaubt. Eine generelle Vorfahrt für Radfahrer besteht allerdings nicht. Es gelten weiterhin die Regeln der Straßenverkehrsordnung. Aus diesem Grund wird empfohlen, eine Fahrradstraße durch Verkehrszeichen zu bevorzugen. Eine weitere Möglichkeit sind durchgehende Gehwege an Einmündungen. Das Parken am Straßenrand ist für Fahrzeuge, die die Fahrradstraße befahren dürfen, grundsätzlich erlaubt.

5. Beschilderung

Für eine hohe Akzeptanz sollten die ausgewiesenen Strecken möglichst die kürzeste Verbindung darstellen und eine Führungsform aufweisen, die von den Nutzern angenommen wird. Es ist entscheidend, dass das Sicherheitsgefühl der Radfahrer gegeben ist und die Streckenführung einen geringen Umwegfaktor aufweist. Aufgrund des jährlich steigenden Anteils an Pedelecs/ E-Bikes nimmt die Topographie in der Radnetzplanung eine zunehmend untergeordnete Rolle ein. Für die Radverkehrswegweisung werden zwei Arten von Schildern verwendet (Zielwegweiser und Zwischenwegweiser).

1. Zielwegweiser

Auf einem Zielwegweiser wird der Zielort mit Entfernungsangabe ausgeschildert. Dieser Schildertyp wird verwendet bei einer Verzweigung von Fahrradrouten oder bei einer Überschneidung von mehreren Routen. Die Zielbelegung basiert auf einem System aus Haupt- und Unterzielen. Hauptziele sind Ziele, die der großräumigen Orientierung dienen und von großer Bedeutung sind. Sie werden auf Wegweisern immer oben ausgeschildert. Unterziele kennzeichnen den nächsten Ort und dienen der kleinräumigen Orientierung.



Eigene Darstellung, Zielauswahl Wegweisung

Zielwegweiser werden in Pfeilwegweisern und in Tabellenwegweisern unterschieden.

1.1 Pfeilwegweiser

Der Pfeilwegweiser wird bei übersichtlichen Knotenpunkten verwendet und sollte aus allen Fahrtrichtungen gut lesbar sein. Die Wegweiser zeigen jeweils mit ihren Pfeilspitzen in die zu fahrenden Richtungen.

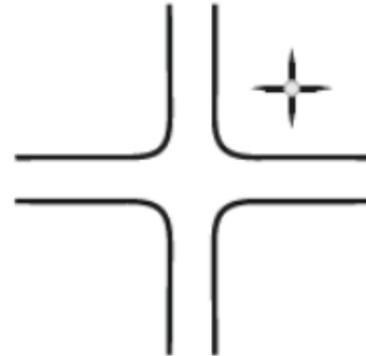


Abbildung: Pfeilwegweiser

1.2 Tabellenwegweiser

Beim Tabellenwegweiser werden die Ziele aus jeder Fahrtrichtung ausgeschildert. Sie zeichnen sich durch eine bessere Lesbarkeit im Vergleich zu Pfeilwegweisern aus. Deshalb sollten vor allem weitläufige, unübersichtliche Knotenpunkte mit Tabellenwegweisern ausgeschildert werden.

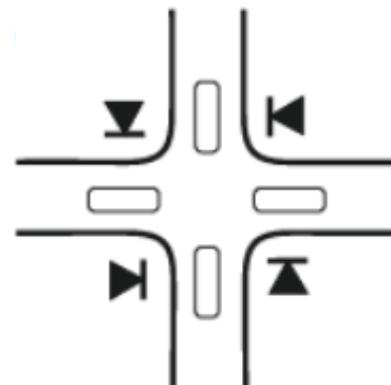
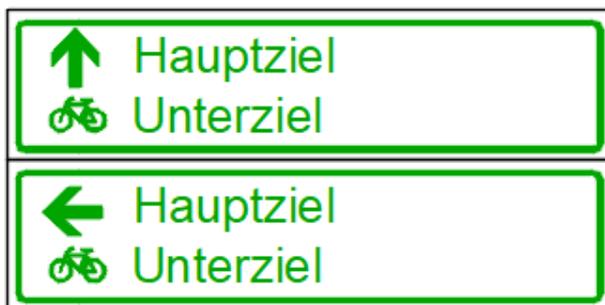


Abbildung: Tabellenwegweiser

2. Zwischenwegweiser

Im Gegensatz zu Zielwegweisern werden Zwischenwegweiser an Standorten eingesetzt, an denen keine Unterscheidung von mehreren Zielen erforderlich ist. Sie dienen zur Wegweisung an Knotenpunkten, werden jedoch als Richtungs-Bestätigungen entlang längeren Abschnitten eingesetzt.

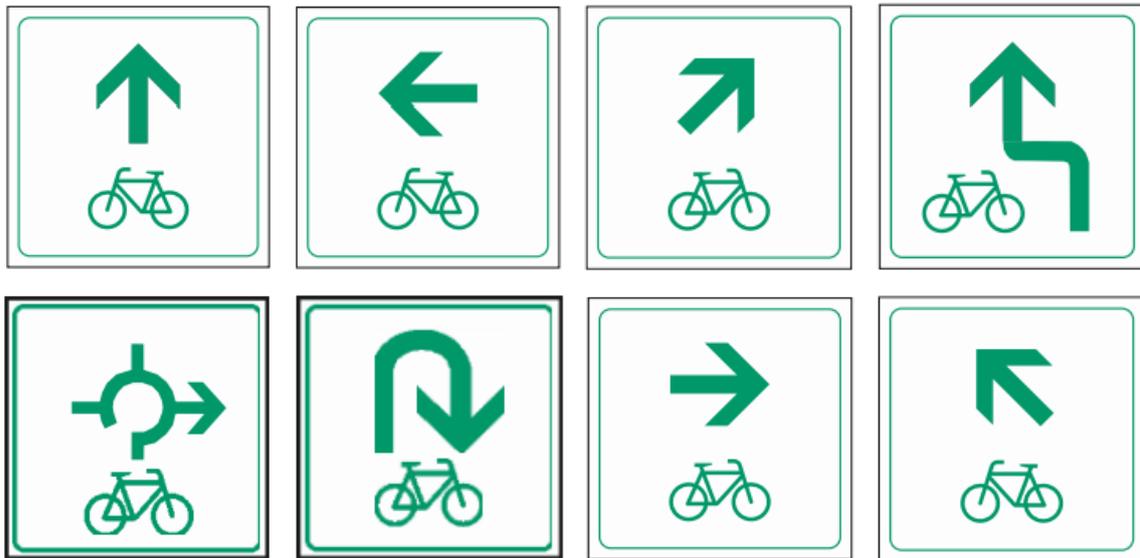


Abbildung: Beispiele für Zwischenwegweiser

An unübersichtlichen Standorten können Bodenmarkierungen die Wegeföhrung verdeutlichen, da sie besser wahrgenommen werden als Beschilderungen. Dies bietet sich hauptsächlich bei Zwischenwegweisern an.

Für den Planungsvorschlag für das Radverkehrsnetz wurde ein Beschilderungsplan erstellt. Dieser ist in der Anlage enthalten.

6. Abstellanlagen:

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern sind nicht nur direkte und komfortable Verbindungen notwendig, sondern auch zeitgemäße Abstellanlagen. Die Standortauswahl sowie die Ausführung der Abstellanlagen sind hierbei entscheidend.

Standorte:

Fahrradabstellanlagen sollten an allen Einrichtungen von öffentlichem Interesse vorhanden sein. Dies umfasst S-Bahn-Haltestellen und relevante Straßenbahnstationen, Schulen und Kindergärten, aber auch alle Einrichtungen die der Freizeitgestaltung zuzuordnen sind. Die Zuständigkeit der Kommunen solche Abstellanlagen bereitzustellen liegt hierbei bei Plätzen und Einrichtungen die sich in öffentlicher Hand befinden.

Aus diesem Grund berücksichtigt die Standortplanung von Abstellanlagen hauptsächlich Schulen, Kindergärten, Spielplätze, Haltestellen, Einrichtungen in öffentlicher Hand sowie Gebiete von großer öffentlicher Bedeutung. Die Anzahl und Ausführung der Stellplätze ist je Standort separat zu ermitteln. In der Anlage sind Übersichtspläne für geeignete Standorte enthalten.

Ausführung von Abstellanlagen:

Die sog. Felgenklemme ist längst überholt, da die Reifenbreite aktueller Modelle meist nicht in die Halterung passt. Zusätzlich haben Sie den Ruf, dass sie die Reifen der Räder beschädigen. Bei vielen Fahrrädern werden in der Zwischenzeit die Räder über Schnellspanner am Rahmen befestigt. Ein Schloss am Vorderrad bietet deshalb keinen ausreichenden Schutz vor einem Diebstahl.

Fahrrad-Anlehnbügel

Der Fahrrad-Anlehnbügel hat sich aus diesen Gründen bereits seit einiger Zeit durchgesetzt. Hier wird das Fahrrad durch den Fahrradständer oder durch einfaches Anlehnen abgestellt. An der hüfthohen Querstange kann der Rahmen mit einem Schloss gesichert werden. In Remseck werden Anlehnbügel mit zweifacher Querstange verwendet, wodurch ein Abrutschen des Schlosses verhindert wird.



Abstellanlage (Felgenklemme) Grundschule Hochdorf



Fahrrad-Anlehnbügel Rathaus Remseck am Neckar

Eine Überdachung der Anlehnbügel steigert den Komfort der Nutzer. In beengten Straßenräumen ist der Entfall eines Stellplatzes zu Gunsten Fahrrad-Anlehnbügel denkbar. Auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes können vier Anlehnbügel aufgestellt werden, an denen insgesamt 8 Fahrräder abgestellt werden können.



Quelle: qimby.net



Quelle: qimby.net

Doppelstock Fahrradparker

Sowohl Sammelgaragen als auch Fahrradboxen können zweistöckig betrieben werden. Hierbei werden die Fahrräder über eine Schiene in die zweite Etage geschoben. Der Vorgang wird durch eine Gasdruckfeder unterstützt, sodass keine große Kraftanstrengung erforderlich ist. Dieses System ist sowohl freistehend, als auch in einer Sammelgarage oder in Fahrradboxen anwendbar. Durch die Doppelstock Abstellplätze lässt sich die Anzahl an Stellplätzen deutlich erhöhen.

Räumlich geschlossene Anlagen

Eine weitere Art von Abstellanlagen sind räumlich in sich geschlossene Anlagen, die in der Ergänzung zum Fahrradschloss einen weiteren Diebstahlschutz bieten. Hierbei unterscheidet man in Sammelgaragen, in denen mehrere Fahrräder hinter einer abschließbaren Tür untergebracht werden und in Fahrradboxen, die jeweils nur für ein Fahrrad ausgelegt sind.

Sammelgarage:

Eine Sammelgarage ist ein gesicherter Bereich, in dem mehrere Fahrräder abgestellt werden können. Die Sammelgarage ist überdacht und kann je nach Ausführung mit verschiedenem Zubehör ausgestattet werden. Hierbei ist unter anderem eine Ausstattung mit Steckdosen für E-Bikes möglich, abschließbare Fächer für Helme oder auch eine Fahrradpumpe mit Werkzeug. Der Zugang zur Sammelgarage kann über ein Schloss oder digital per App erfolgen. Für den Zugang und die Abrechnung stehen je nach Anbieter verschiedene Modelle zur Verfügung. Eine Sammelgarage ist vor allem sinnvoll, wenn sie flexibel und ohne große Anmeldung genutzt werden kann. Eine frei zugängliche Sammelgarage ist ebenfalls denkbar, jedoch entfällt hierbei der zusätzliche Diebstahlschutz.

Fahrradbox:

In Fahrradboxen kann jeweils ein Fahrrad sicher abgestellt werden. Sie finden hauptsächlich Verwendung bei Nutzern, die regelmäßig dieselbe Strecke zurücklegen. Dies trifft auf den Pendlerverkehr zu, weshalb Bahnhöfe beliebte Standorte für Fahrradboxen sind. Im Gegensatz zur Sammelgarage werden Fahrradboxen meistens für feste Mietzeiträume angeboten. Die Freigabe an der Fahrradbox erfolgt per Schlüssel, Zahlenschloss oder App. Fahrradboxen können zweistöckig aufgestellt werden. Die oberen Räder sind über eine herausfahrbare Schiene mit Gasdruckfeder erreichbar.



Endhaltestelle Remseck



Endhaltestelle Remseck

7. Maßnahmenübersicht

Maßnahmenübersicht

7.1

Stadtteil

Hochdorf

Zielsetzung Stadtteil Hochdorf:

Der Stadtteil Hochdorf wird über insgesamt vier Ortseinfahrten erschlossen. Südwestlich mündet die Hochberger Straße, die die Stadtteile Hochberg und Hochdorf verbindet. Der Radverkehr wird bis zum Ortseingang Hochdorf auf einem nordöstlich straßenbegleitenden Weg geführt. Anschließend ist ein Übergang auf die Fahrbahn erforderlich. Nordwestlich besteht eine Anbindung nach Ludwigsburg Poppenweiler. Die Verbindung erfolgt entlang einer Kreisstraße. Ein Straßenbegleitender Weg für den Fuß- und Radverkehr ist nicht vorhanden. Hierfür nutzen Fußgänger und Radfahrer nördlich der Kreisstraße gelegene Feldwege, die mit einem Umweg verbunden sind. Nordöstlich von Hochdorf wird Siegelhausen und Affalterbach erschlossen. Eine Straßenbegleitende Führung für den Fuß- und Radverkehr ist auch hier nicht vorhanden. Die Anbindung erfolgt ebenfalls über die nördlichen Feldwege. Südöstlich besteht eine Anbindung nach Bittenfeld. Der Fuß- und Radverkehr wird hier ab dem Ortsausgang auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der im westlichen Wohngebiet von Bittenfeld endet. Die Radverkehrsführung innerhalb Hochdorfs erfolgt ausschließlich auf den Fahrbahnen, die teilweise stark befahren werden.

Zielesetzung:

1. Ausbau der Radverkehrsführung in Richtung Poppenweiler
2. Ausbau der Radverkehrsführung in Richtung Siegelhausen und Affalterbach
3. Durchgängiges Radverkehrsnetz, das alle Ortseingänge miteinander verbindet
4. Optimierung von Übergängen zwischen getrennter Führung und der Führung auf der Fahrbahn

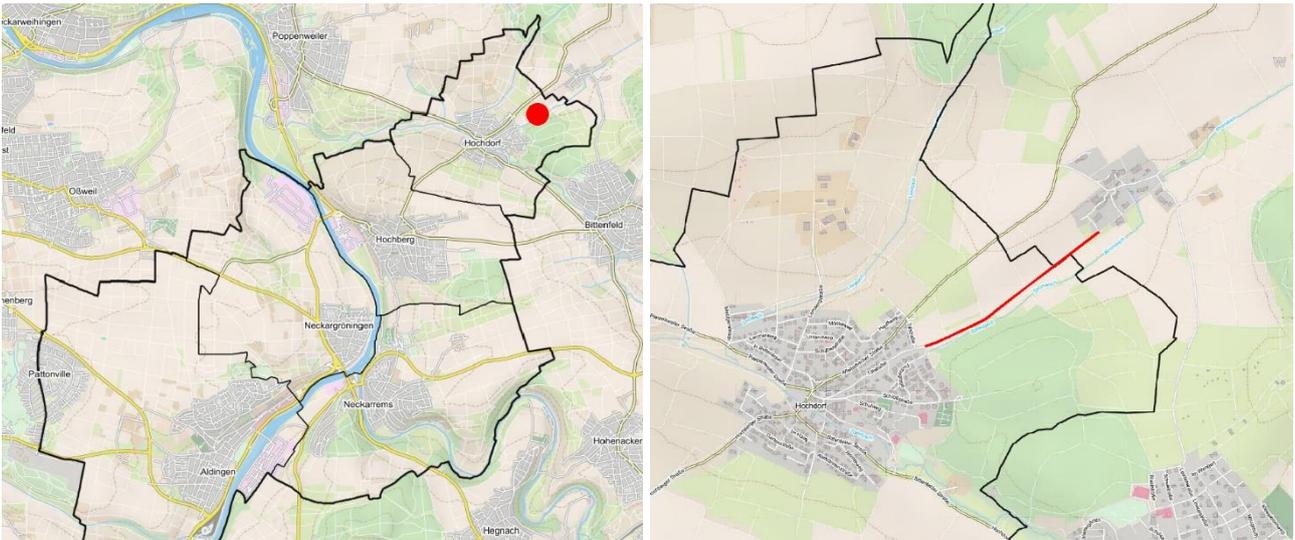
M1: Radverbindung Hochdorf – Siegelhausen (s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau Feldweg zwischen Hochdorf und Siegelhausen

Stadtteil: Hochdorf **Straße:** Talstraße/ Fuchsgrube

Vorhabenträger: Landkreis **Priorität:** kurzfristig, in Abhängigkeit Landkreis

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die aktuelle Radverkehrsführung zwischen Hochdorf und Siegelhausen/ Affalterbach verläuft über nördlich von Hochdorf gelegene Feldwege die über die Lembergstraße mit dem Ortskern angebunden sind. Westlich von Siegelhausen muss die Kreisstraße 1669 (verlängerte Affalterbacher Straße) gequert werden. Eine Querungshilfe ist nicht vorhanden. Für viele Anwohner des Stadtteils Hochdorf ist diese Streckenführung mit einem Umweg verbunden.

Maßnahmenbeschreibung:

Parallel des Strombachs verläuft auf der nördlichen Bachseite eine nicht ausgebaute Wegeparzelle, die sich in städtischen Besitz befindet. Der Weg mündet in Hochdorf an dem Übergang zwischen der Talstraße und der Fuchsgrube (Höhe Waldspielplatz) und verläuft nach Siegelhausen. Durch den Ausbau des Wegs, wäre eine direkte Anbindung zwischen Hochdorf und Siegelhausen möglich. Eine Querung der Kreisstraße bzw. der Ortsdurchfahrt innerhalb Hochdorf wäre nicht mehr notwendig. Da es sich um eine begleitende Verbindung der Kreisstraße handelt, unterliegt die Baulast dem Landkreis. Der Ausbau ist vom Landkreis vorgesehen. Ein Zeitraum ist jedoch noch nicht bekannt.

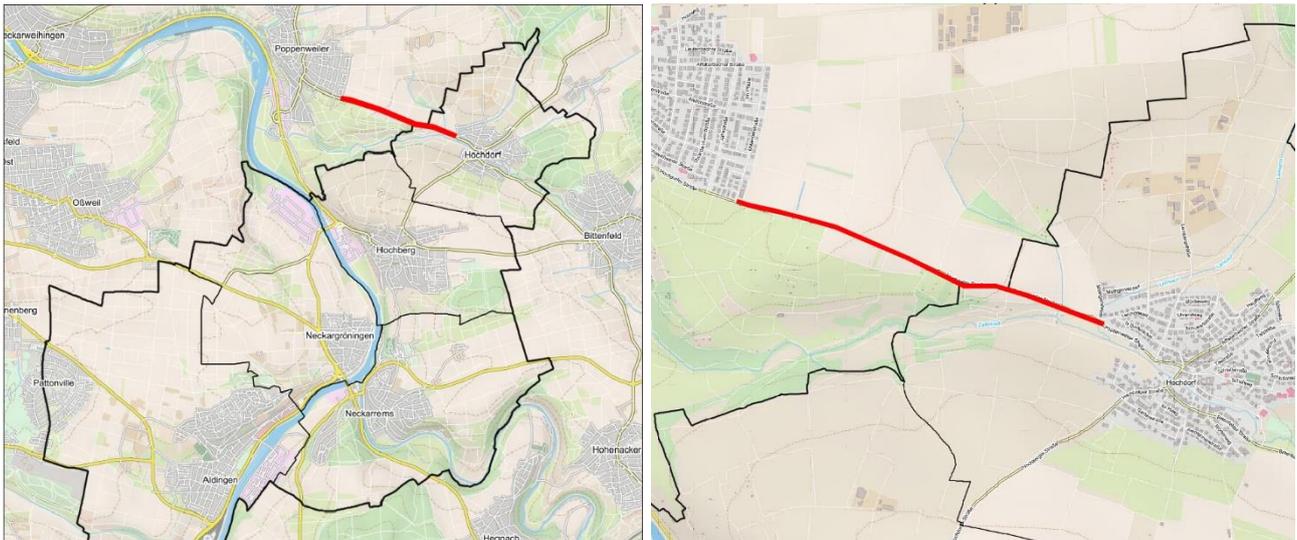
M2: Radverbindung Hochdorf - Poppenweiler

Maßnahme: Radverkehrsführung zwischen Hochdorf und Poppenweiler

Stadtteil: Hochdorf **Straße:** Poppenweiler Straße

Vorhabenträger: Landkreis **Priorität:** mittelfristig, in Abhängigkeit Landkreis

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Eine direkte Verbindung zwischen Hochdorf und Poppenweiler ist nicht vorhanden. Der Radverkehr wird über die Lembergstraße geleitet. Anschließend erfolgt die Führung über Feldwege.

Durch diese indirekte Führung beträgt die Entfernung ca. das Zweifache im Vergleich zur direkten Führung entlang der Kreisstraße.

Maßnahmenbeschreibung:

Es sollte eine Straßenbegleitende Verbindung entlang der Poppenweiler Straße eingerichtet werden. Da es sich hierbei um eine Kreisstraße handelt, liegt die Zuständigkeit bei dem Landkreis Ludwigsburg. Gemeinsam mit dem Landkreis sowie der Stadt Ludwigsburg sollte die Planung der zusätzlichen Verbindung umgesetzt werden.

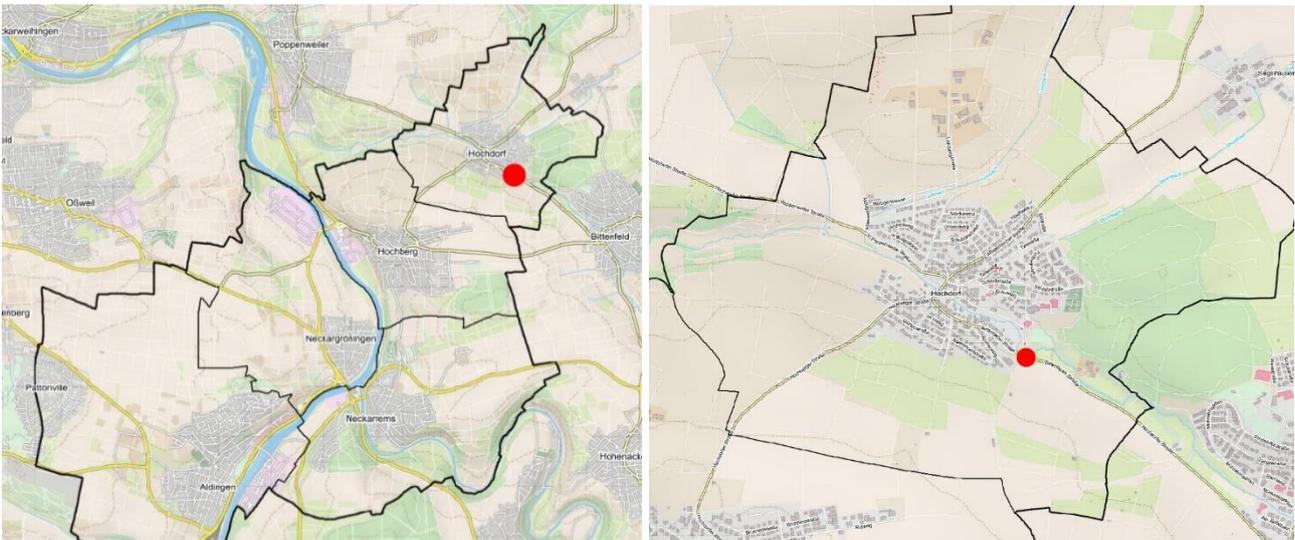
M3: Radverkehrsführung Bittenfelder Straße (s. Anlage)

Maßnahme: Radverkehrsführung am Knotenpunkt

Stadtteil: Hochdorf **Straße:** Bittenfelder Straße/ Kirchenweinbergweg

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Radverkehrsverbindung von Hochdorf in Richtung Bittenfeld erfolgt auf einem straßenbegleitenden Weg, der nördlich der Bittenfelder Straße verläuft. Der Übergang von der Fahrbahn auf Weg erfolgt an der Einmündung Kirchenweinbergweg. Eine Übergangsführung ist nicht vorhanden. Radfahrer in Richtung Bittenfeld müssen den Gegenverkehr kreuzen, um auf den Weg zu gelangen.

Maßnahmenbeschreibung:

Eine Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr soll markiert werden. Das Aufstellen einer einseitigen Verkehrsinsel empfiehlt sich um den Radverkehr vor entgegenkommenden Fahrzeugen zu schützen. Eine Verbreiterung der Fahrbahn ist notwendig. Das Grundstück, auf dem die benötigte Fläche sich befindet, ist im Eigentum der Stadt Remseck. Zudem sollte der nördlich verlaufende Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg „Radfahrer frei“ ausgeschildert werden. Zusätzlich sollte in Abstimmung mit der Stadt Waiblingen und des Landkreises eine Weiterführung des Straßenbegleitenden Weges entlang der Hochdorfer Straße bis zum Ortseingang Bittenfeld geprüft werden.

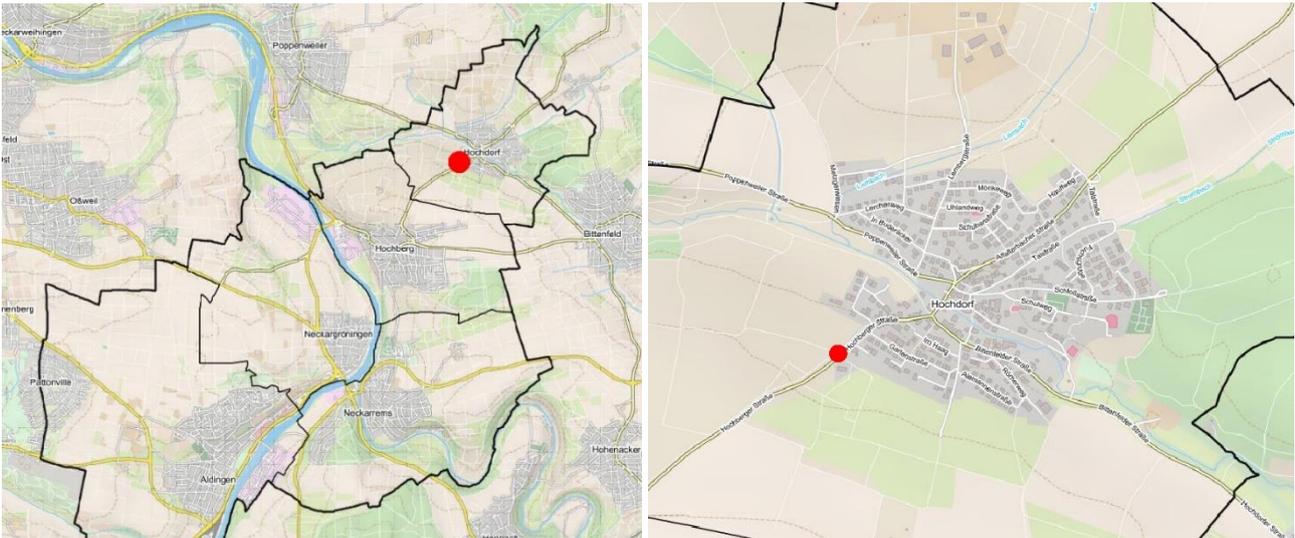
M4: Radverkehrsführung Ortseingang Hochdorf (s. Anlage)

Maßnahme: Übergang Straße/ gemeinsamer Geh- und Radweg

Stadtteil: Hochdorf **Straße:** Hochbergerstraße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Radverkehrsführung zwischen Hochberg und Hochdorf erfolgt auf einem straßenbegleitenden Weg entlang der Hochbergerstraße, der für den landwirtschaftlichen Nutzverkehr freigegeben ist. Dieser Weg endet am Ortseingang Hochdorf auf Höhe der Gartenstraße.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein Übergang zwischen der Führung auf der Fahrbahn und dem parallel verlaufenden Weg sollte eingerichtet werden. Hierfür kann der aus Hochdorf ausfahrende Radverkehr hinter der Bushaltestelle auf den Weg geleitet werden. Der in Hochdorf einfahrende Radverkehr muss einen Fahrstreifen queren, um anschließend auf der Fahrbahn weitergeführt zu werden. Hierfür kann die vorhandene Mittelinsel genutzt werden, die einen Übergang auf die Fahrbahn erleichtert, da jeweils nur auf eine Fahrtrichtung geachtet werden muss. Für die Maßnahme ist eine bauliche Anpassung des Überganges zwischen der Fahrbahn und dem westlichen Weg notwendig. Entlang des Knotenpunktes kann ein farblicher Schutzstreifen angebracht werden, um die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr zu erhöhen.

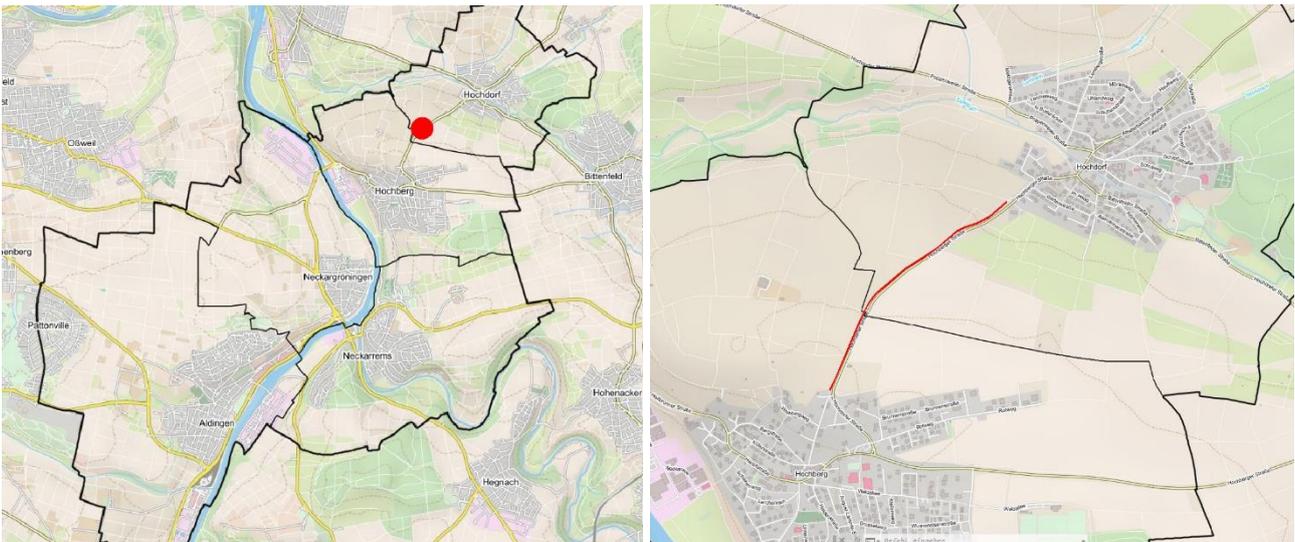
M5: Radverkehrsführung Hochberg – Hochdorf (s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau Feldweg zwischen Hochberg und Hochdorf

Stadtteil: Hochdorf/Hochberg **Straße:** Hochberger Straße/ Hochdorfer Straße

Vorhabenträger: Landkreis **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Radverkehrsführung zwischen Hochberg und Hochdorf verläuft auf einem straßenbegleitenden Weg entlang der Hochberger- und Hochdorfer Straße. Der Weg wird durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Für die Bewirtschaftung der anliegenden Grundstücke ist neben dem Fuß- und Radverkehr der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben. Die Beschilderung ist nicht einheitlich. Aus Fahrtrichtung Hochberg ist der Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg mit dem Zusatzschild „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ ausgeschildert. Aus Fahrtrichtung Hochdorf besteht ein Verbot für Kraftfahrzeuge. Der landwirtschaftliche Verkehr ist hier ebenso durch das Zusatzschild freigegeben. Die Ausbaubreite des Wegs variiert entlang der Strecke.

Maßnahmenbeschreibung:

Der Weg sollte einheitlich ausgeschildert werden. Es empfiehlt sich die Beschilderung über das Verkehrszeichen 260, das den Kfz-Verkehr untersagt. Zusätzlich sollte das Zusatzschild 1026-36 "landwirtschaftlicher Verkehr frei" angebracht werden, um die Bewirtschaftung der anliegenden Grundstücke zu gewährleisten. Aufgrund der Mitnutzung des landwirtschaftlichen Verkehrs, sollte der Weg langfristig auf die ursprüngliche vorhandene Breite von 3,00 m ausgebaut werden. Hierbei sollte die Oberfläche instandgesetzt werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, ob eine intelligente und solarbetriebene Beleuchtung entlang des Wegs realisiert werden kann.

Maßnahmenübersicht

7.2

Stadtteil

Hochberg

Zielsetzung Stadtteil Hochberg:

Ein durchgängiges Radverkehrsnetz ist im Stadtteil Hochberg nicht vorhanden. Entlang der westlichen Ortseinfahrt, wird der Radverkehr über die Fahrbahn geführt. Bedingt durch die hohen Verkehrsmengen, weichen viele Radfahrer auf den südlich parallel verlaufenden Gehweg aus. Die anschließende Anbindung in Richtung Ortszentrum/ Alexandrinenplatz erfolgt ebenfalls über die stark befahrene Fahrbahn der Hauptstraße. Entlang des Streckenabschnitts zwischen Alexandrinenplatz und der südlichen Ortseinfahrt ist der westliche Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Die Freigabe endet allerdings eine Einmündung vor dem Alexandrinenplatz, sodass der Radverkehr für den letzten Abschnitt bis zum Zentrum über die Fahrbahn geführt wird. Aus Richtung der östlichen Ortseinfahrt wird der Radverkehr auf einem straßenbegleitenden Feldweg geführt und anschließend über den Rotweg bis zur Bushaltestelle „Rotweg“ geleitet. Zwischen der Bushaltestelle und dem Zentrum besteht keine Anbindung. In der Praxis wird der nördliche Gehweg der Hochdorfer Straße befahren. Aus nördlicher Richtung erfolgt die Führung ebenfalls über einen straßenbegleitenden Feldweg, der anschließend über die Hochdorfer Steige bis hin zur Treppenanlage des Alexandrinenplatzes geführt wird.

Zielsetzung:

1. Vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung entlang der Heilbronner Straße
2. Radverkehrsführung möglichst getrennt vom Kfz-Verkehr entlang der Hauptstraße
3. Durchgängiges Radverkehrsnetz, dass alle vier Ortseinfahrten anbindet
4. Gesicherte Querungsmöglichkeiten über die Hauptstraße

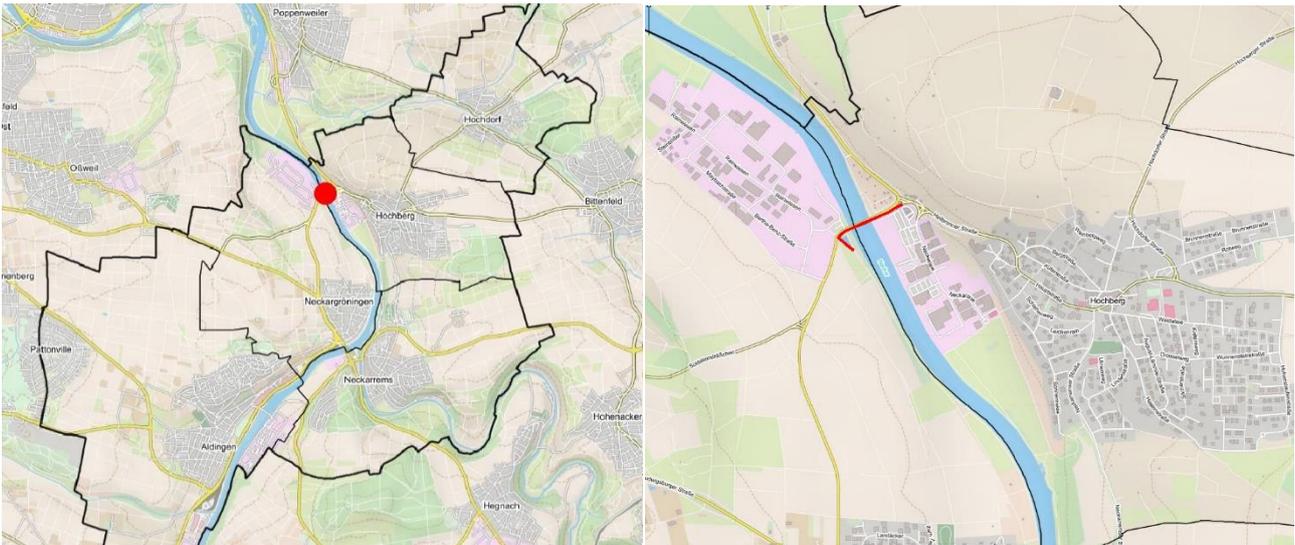
M6: Neckarbrücke L1100 (s. Anlagen)

Maßnahme: Erweiterung der Brücke für den Rad- und Fußverkehr

Stadtteil: Hochberg **Straße:** L1100

Vorhabenträger: Land BW **Priorität:** langfristig, in Abhängigkeit Landkreis

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Brücke der L1100 führt zwischen dem Gewerbegebiet Rainwiesen und dem E-Center in Hochberg über den Neckar. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50m und ist seitlich von jeweils einem 1,25m breiten Sicherheitsbereich vom Brückengeländer getrennt. Die Sicherheitsstreifen sind erhöht und für den Fußverkehr vorgesehen. Eine separate Radverkehrsführung ist nicht vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geleitet, oder muss entlang des schmalen Seitenbereichs das Fahrrad schieben. Da es sich um eine Landesstraße handelt, ist die Führungsform auf der Fahrbahn für die meisten Radfahrer nicht attraktiv.

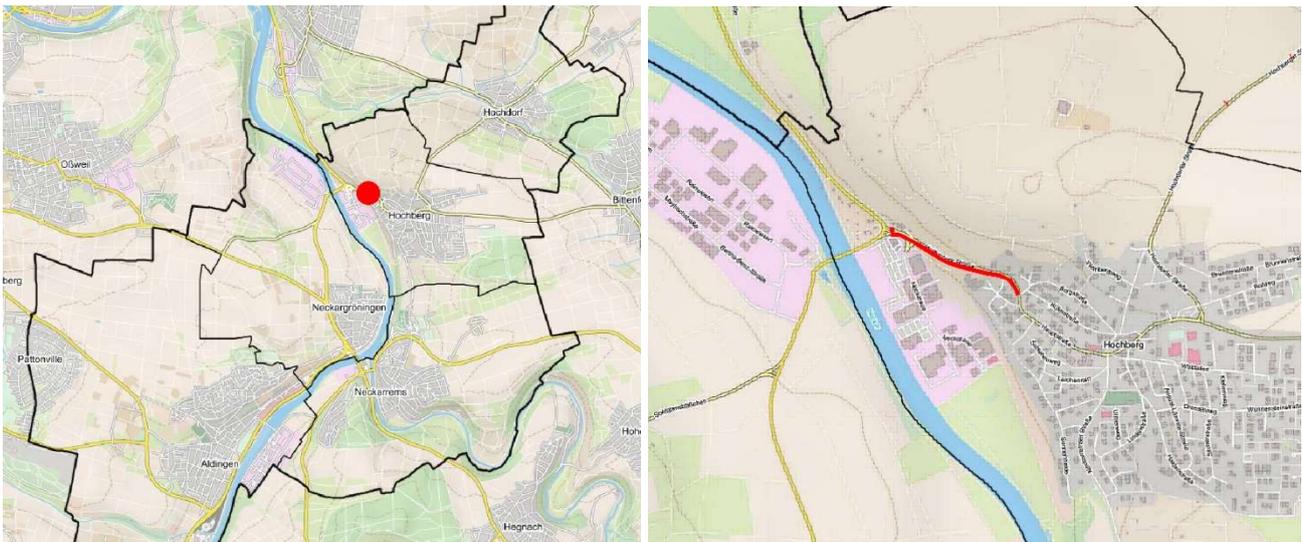
Die Straßenbaulast unterliegt dem Land Baden-Württemberg. Eine Sanierung der Brücke ist erforderlich. Diese Chance sollte genutzt werden, um eine angemessene Führung für alle Verkehrsteilnehmer einzurichten.

Maßnahmenbeschreibung:

Auf der östlichen Neckarseite endet die Radverkehrsführung an der Signalanlage südlich der L1100. Hier wird der gesamte Rad- und Fußverkehr gebündelt. Aus diesem Grund ist es sinnvoll beide Verkehrsarten südlich der Fahrbahn über die Brücke zu führen. Die Anbindung auf der Westseite kann über die vorhandenen Wege erfolgen, die bereits eine ausreichende Wegbreite aufweisen. Als Führungsform empfiehlt sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Mindestbreite von 3,00m und einer baulichen Trennung zur Fahrbahn. Diese Führungsform kann an beiden Brückenden nahtlos an das bestehende Netz angeschlossen werden. Auf der westlichen Seite sollte zusätzlich zur Unterführung eine Querungshilfe eingerichtet werden. An dieser Fahrbahnstelle erfolgt der Übergang von zwei auf drei Fahrstreifen. Durch die südliche Verlegung des Übergangs ist die bestehende Querschnittsfläche ausreichend, um eine Querungshilfe einzurichten.

M7: Radverkehrsführung Heilbronner Straße (s. Anlage)

Maßnahme:	Ausbau Gehweg „Radfahrer frei“ sowie Knotenpunktführung		
Stadtteil:	Hochberg	Straße:	Heilbronner Straße
Vorhabenträger:	Landkreis	Priorität:	kurzfristig, in Abhängigkeit Landkreis
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Vermessungsdaten notwendig		



Bestandsbeschreibung:

Über die Heilbronner Straße erfolgt die westliche Zufahrt in den Stadtteil Hochberg. Durch die stark ansteigende Topografie ist eine alternative Verbindung nicht möglich. Aus diesem Grund ist die Heilbronner Straße eine wichtige Anbindung, die von allen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Entlang der südlichen Straßenseite verläuft ein straßenbegleitender Gehweg, der außerorts durch einen Grünstreifen mit Leitplanke von der Fahrbahn getrennt ist. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die vorhandene Topografie bedingt, wird die Führungsform auf der Fahrbahn von den meisten Radfahrern nicht angenommen. In der Praxis nutzen viele Radfahrer den vorhandenen Gehweg.

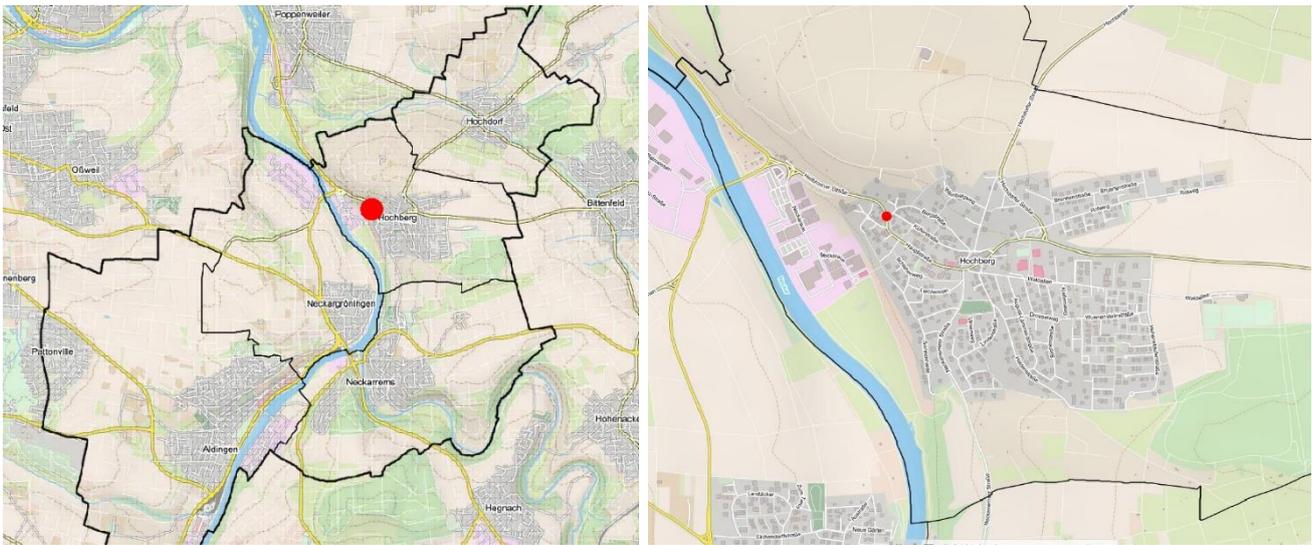
Maßnahmenbeschreibung:

Der straßenbegleitende Gehweg soll für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern ausgebaut werden. Hierfür ist die Verbreiterung des Gehweges auf 2,50m vorgesehen. Der benötigte Querschnitt kann durch eine Reduzierung der überbreiten Fahrbahn und des nördlichen Trennstreifens gewonnen werden. Dem Regelwerk entsprechend, sollte außerorts ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg von 1,75m vorhanden sein. Dies ist aufgrund des geringen Gesamtquerschnittes nicht möglich und wird vom Bestands-Gehweg ebenfalls nicht erfüllt. Es wird geprüft, ob das Ortsschild bis zur Signalanlage der Neckaraue versetzt werden kann. Aufgrund der Topografie sowie der kurzen Distanz zwischen Signalanlage und Ortsschild, ist eine Fahrtgeschwindigkeit von über 50 Km/h in der Praxis nicht sinnvoll. Daher entsteht keine längere Reisezeit für den Kfz-Verkehr. Der empfohlene Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg beträgt innerorts 0,50m. Dieser Abstand könnte durch eine Umverteilung der Querschnittsbreiten bereitgestellt werden. Der Anschluss in Richtung Poppenweiler und der Neckarbrücke wäre über die Signalanlagen an den westlichen

Knotenpunkten vorgesehen. Die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern würde hier ebenfalls südlich der Fahrbahn verlaufen. Dadurch wäre ein Anschluss an die Neckaraue über die Signalanlage möglich. Im Stadtteil Hochberg wäre ein Übergang auf die Fahrbahn oder eine Querungsmöglichkeit in die Bergstraße erforderlich.

M8: Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Bergstraße

Anmerkung:	Teil einer möglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hochberg		
Maßnahme:	Übergang Bergstraße auf gemeinsamen Geh- und Radweg		
Stadtteil:	Hochberg	Straße:	Heilbronner Straße/ Bergstraße
Vorhabenträger:	Landkreis/ Stadt	Priorität:	kurzfristig, in Abhängigkeit Landkreis
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Ja		



Bestandsbeschreibung:

Eine Radverkehrsführung ist im östlichen Stadtteil von Hochberg nicht vorhanden. Der Radverkehr wird auf den Fahrbahnen geführt, die teilweise hohe Verkehrszahlen aufweisen. Die Führung entlang der Hauptstraße ist zudem kritisch, da die Topographie steigend ist und der Straßenraum für die vorhandenen Verkehrsmengen nicht geeignet ist.

Maßnahmenbeschreibung:

In Maßnahme 9 „Radverkehrsführung durch Küferstraße“ ist geplant den Radverkehr von der engen Hauptverkehrsstraße auf die Küferstraße zu verlagern. Hierfür ist die Querung der Heilbronnerstraße am westlichen Ortseingang Hochberg erforderlich. Die Straße wird innerhalb der Spitzenzeiten stark befahren. Aus diesem Grund sollte eine Querungshilfe angeboten werden. Dies kann in Form einer Lichtsignalanlage, eines Fußgängerüberweges oder einer Mittelinsel erfolgen. Die Maßnahme ist abhängig von dem Ergebnis der Bürgerbeteiligung zur Ortsdurchfahrt Hochberg. Aus diesem Grund sollte die Gestaltung dem Ergebnis entsprechend angepasst werden.

M9: Radverkehrsführung durch Küferstraße

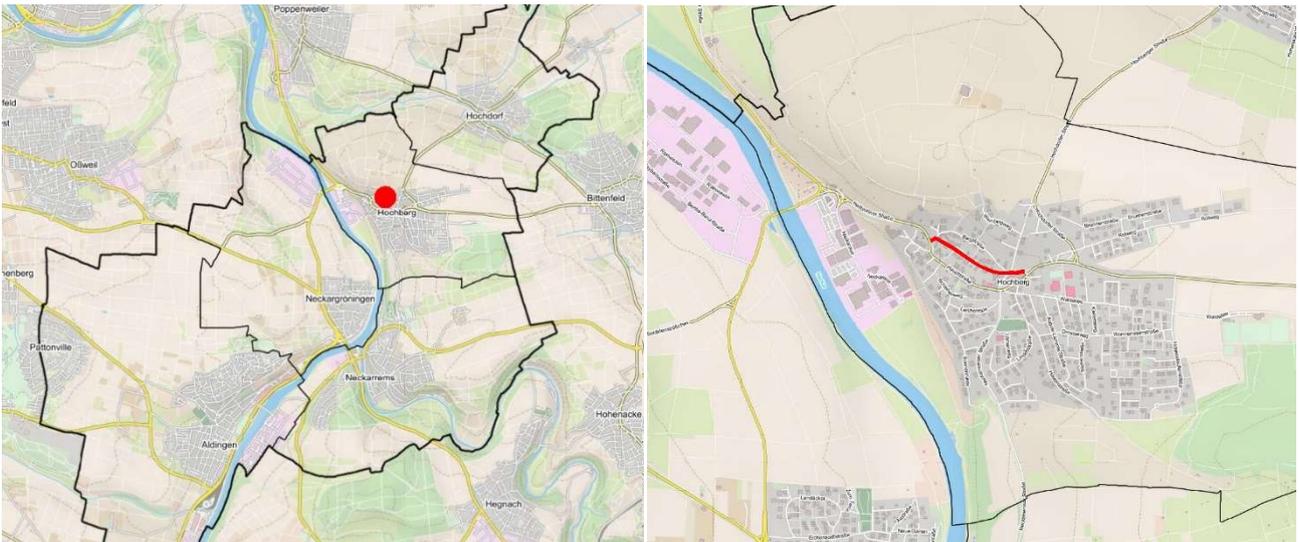
Anmerkung: Teil einer möglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hochberg

Maßnahme: Verlagerung der Radverkehrsführung von der Hauptstraße auf die Küferstraße

Stadtteil: Hochberg **Straße:** Küferstraße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Küferstraße verläuft parallel zur Hauptstraße im Stadtteil Hochberg. Die Hauptstraße fungiert als Ortsdurchfahrt, die durch den beengten Querschnitt für die vorhandenen Verkehrsmengen nicht ausgelegt ist. Da es entlang der Hauptstraße zu staubedingten Wartezeiten kommt, wird die Küferstraße teilweise als Schleichweg genutzt. Ohne diesen Schleichverkehr ist die Küferstraße eine reine Anliegerstraße, die keine größere Verkehrsbedeutung aufweist.

Maßnahmenbeschreibung:

Der Radverkehr sollte zukünftig durch die Küferstraße geleitet werden. Das Verkehrsaufkommen durch die Küferstraße ist mit ca. 1.000 Kfz/24h deutlich geringer als das Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstraße mit ca. 13.500 Kfz/24h. Zusätzlich kommt es durch den geringen Straßenraum und die Topografie zu Konflikten in der Hauptstraße. Die Küferstraße ist für den Radverkehr attraktiver zu durchfahren. Anschlüsse an das Radverkehrsnetz bestehen am Knotenpunkt Bergstraße/ Heilbronner Straße, dem Knotenpunkt Bergstraße/ Küferstraße/ Hochdorfer Steige sowie an der östlichen Einmündung in die Küferstraße. Da es sich bei ca. der Hälfte des Verkehrsaufkommens (500 Kfz/24h) in der Küferstraße um Schleichverkehr handelt, wäre eine Unterbrechung des Straßennetzes am Knotenpunkt Bergstraße/ Küferstraße/ Hochdorfer Steige sinnvoll. Die Maßnahme ist abhängig von dem Ergebnis der Bürgerbeteiligung zur Ortsdurchfahrt Hochberg. Aus diesem Grund sollte die Gestaltung dem Ergebnis entsprechend angepasst werden.

M10: Radverkehrsführung Hochdorfer Straße (s. Anlage)

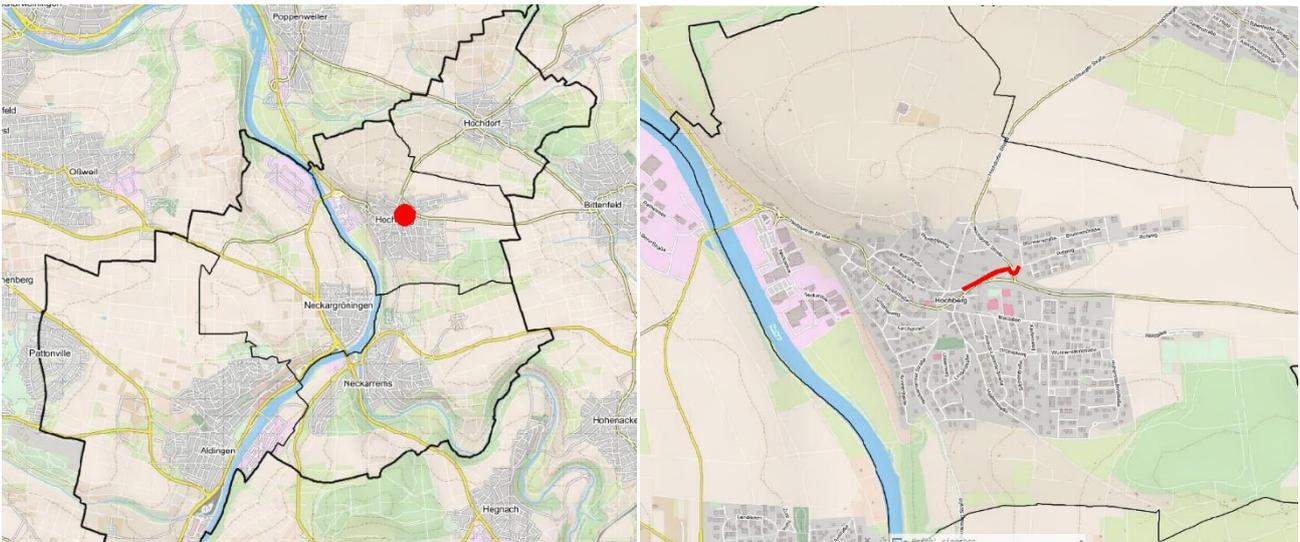
Anmerkung: Teil einer möglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hochberg

Maßnahme: Ausbau Gehweg gemeinsamen Geh- und Radweg oder Gehweg „Radfahrer frei“

Stadtteil: Hochberg **Straße:** Hochdorfer Straße

Vorhabenträger: Landkreis/ Stadt **Priorität:** kurzfristig, in Abhängigkeit Landkreis

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Detailplanung notwendig



Bestandsbeschreibung:

Eine bestehende Radverkehrsverbindung ist nicht vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung:

Der nördlich entlang der Hochdorfer Straße verlaufenden Weg sollte zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg oder einem Gehweg mit „Radfahrer frei“ Beschilderung ausgebaut werden. Der Abschnitt verbindet die Bushaltestelle am Rotweg mit der Küferstraße. Die erforderlichen Querschnittsbreiten sind auf einem Großteil des Abschnittes bereits vorhanden oder könnten durch eine Umverteilung ermöglicht werden. Lediglich auf Höhe der Hochdorfer Straße Nr. 15 könnte eine Ausbaubreite von 2,5m nicht eingehalten werden. Der Übergang auf die Fahrradstraße in der Küferstraße erfolgt über eine Rampe und könnte gegenüber dem aus der Hochdorfer Straße einfahrenden Verkehr bevorrechtigt werden. An der Bushaltestelle „Rotweg“ wäre eine Umfahrung des Wartebereiches geplant. Anschließend wäre ein Anschluss an den Rotweg über die bestehende Mittelinsel möglich. Alternativ könnte die Kreuzung über die Fahrbahn gequert werden.

M11: Knotenpunkt Alexandrinenplatz (s. Anlage)

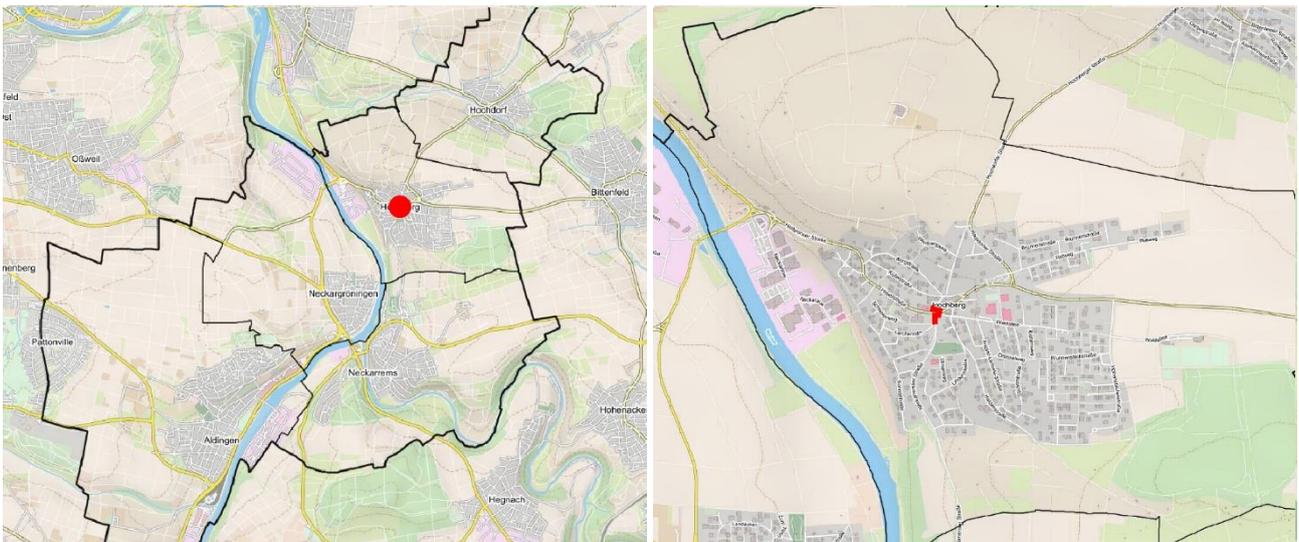
Anmerkung: Teil einer möglichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hochberg

Maßnahme: Neugestaltung Alexandrinenplatz

Stadtteil: Hochberg **Straße:** Alexandrinenplatz

Vorhabenträger: Landkreis/ Stadt **Priorität:** kurzfristig, in Abhängigkeit Landkreis

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Nein



Bestandsbeschreibung:

Eine durchgängige Radverkehrsführung durch Hochberg ist aktuell nicht vorhanden. Der südliche, aus Neckarrens mündende, Gehweg „Radfahrer frei“ endet an der Einmündung Lerchenrain, ca. 30m von der Hauptstraße und dem Alexandrinenplatz entfernt. Aus nördlicher Fahrtrichtung endet die Radwegeführung am Alexandrinenplatz auf Höhe der Kreissparkasse an der Treppenanlage. Eine direkte Querungsmöglichkeit über die Hauptstraße ist nicht vorhanden. In östliche bzw. westliche Fahrtrichtung ist keine Radverkehrsführung vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung:

Durch eine Neuverteilung des Straßenraums wäre es möglich den südlichen Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ bis zum Alexandrinenplatz weiterzuführen. Anschließend könnte eine Anbindung der nördlichen Straßenseite der Hochdorfer Straße über eine zusätzliche Ampelanlage erfolgen. Der Anschluss an die Waldallee wäre über die bereits vorhandene Signalanlage gegeben. Hierfür müsste die vorhandene Absperrung entfernt werden. Bis zum Knotenpunkt Haldenstraße/ Raiffeisenstraße ist die Waldallee als Einbahnstraße in östlicher Fahrtrichtung geregelt. In diesem Bereich würde der Übergang der Radverkehrsführung auf die Fahrbahn erfolgen. Eine Radverkehrsführung gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße wäre möglich, da der Fahrbahnquerschnitt die Mindestbreite von 3,00m erfüllt. Der Alexandrinenplatz könnte durch eine Umgestaltung barrierefrei ausgebaut werden. Die Vorhandene Treppenanlage sollte durch einen niveaugleichen Ausbau ersetzt werden. Von einem Ausbau würden gehbehinderte Menschen sowie der Radverkehr profitieren. Die Bushaltestellen sollten möglichst als Buskaps ausgebaut werden.

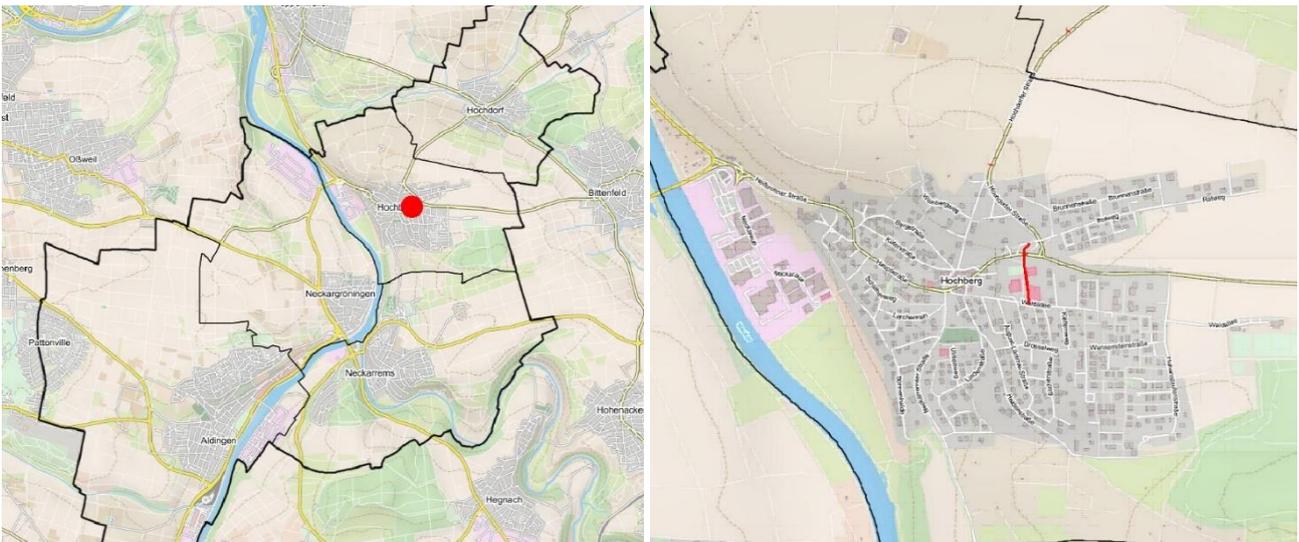
M12: Brücke Hochdorfer Straße (s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau und Freigabe der Brücke für den Radverkehr

Stadtteil: Hochberg **Straße:** Hochdorfer Straße/ Waldallee

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Im Stadtteil Hochberg besteht keine durchgehende Radverkehrsführung. Lediglich von der südlichen Ortseinfahrt ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Dieser Weg endet an der Einmündung Lerchenrein. Die Hauptstraße wirkt trennend und teilt Hochberg in zwei Bereiche. Der Radverkehr wird auf der Straße geleitet. Durch den engen Straßenraum, seitlich parkende Fahrzeuge und dem hohen Verkehrsaufkommen besteht eine geringe Akzeptanz gegenüber der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Die Brücke über die Hochdorfer Straße verbindet die Bushaltestelle „Rotweg“ mit der Waldallee. Die Verbindung verläuft durch das Schulgelände der Grundschule Hochberg. Die Brückenbreite beträgt 2,50m.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein Neubau des Brückenbauwerks ist vorgesehen. Die Ausführung befindet sich in der Planung. Die Brücke soll so ausgebaut werden, dass sie zukünftig für den Radverkehr geeignet ist. Anschließend müssten lediglich die Anschlüsse an der Bushaltestelle „Rotweg“ sowie der Waldallee angepasst werden.

Maßnahmenübersicht

7.3

Stadtteil

Neckarrems

Zielsetzung Stadtteil Neckarrems:

Entlang des Stadtteils Neckarrems verlaufen die Flüsse Rems und Neckar, die den Stadtteil von dem Marktplatz, der L1142 und Neckargröningen trennen. Insgesamt vier Brücken queren die Rems, von denen lediglich eine für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Die Anbindung über die Rems ist für den Stadtteil Neckarrems von Bedeutung, um Städte wie Ludwigsburg, Stuttgart oder Waiblingen anzubinden. Zusätzlich soll der künftige Radschnellweg südlich der Rems verlaufen. Die Umgehungsstraße L1140 verläuft nördlich von Neckarrems und bindet alle Fahrtrichtungen an. Aus diesem Grund verläuft (ausgenommen vom Schleichverkehr) kein Durchgangsverkehr durch den Stadtteil, wodurch das Straßennetz innerhalb Neckarrems weniger stark befahren ist. Innerhalb des Stadtteils Neckarrems ist aus diesem Grund eine Führung auf der Fahrbahn möglich.

Zielesetzung:

1. Ausbau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr
2. Anbindung des zukünftigen Radschnellweges
3. Vernetzung aller Fahrtrichtungen

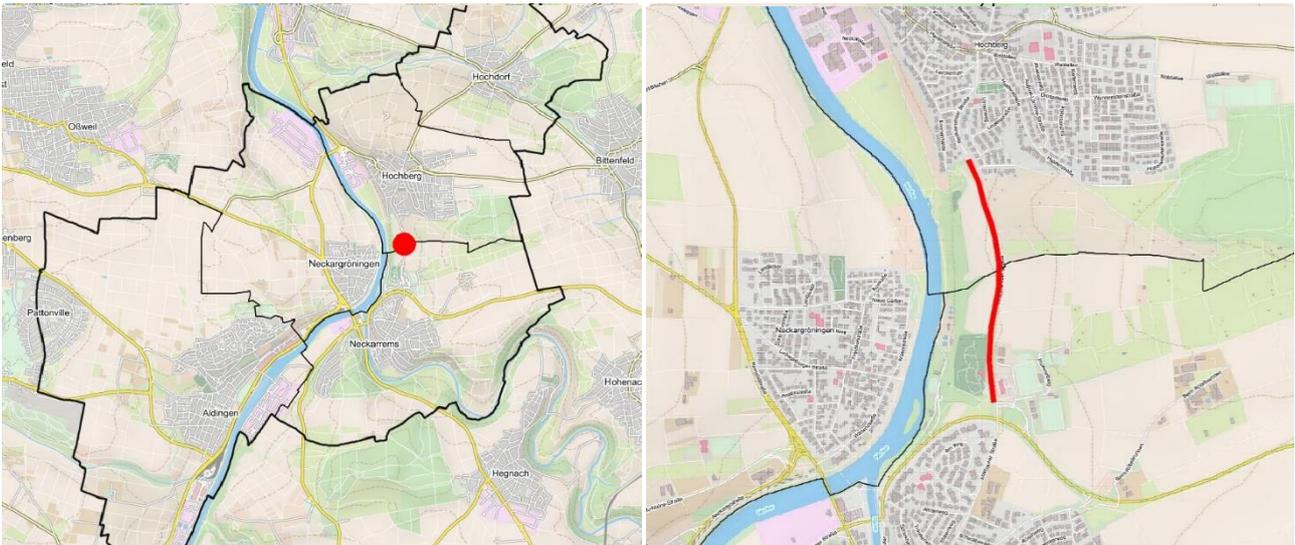
M13: Radverkehrsführung Hochberg - Neckarrems (s. Anlage)

Maßnahme: Verbreiterung des straßenbegleitenden Wegs

Stadtteil: Hochberg/Neckarrems **Straße:** Marbacher Straße, Neckarremsener Straße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Der Straßenbegleitende Weg entlang der Marbacher Straße und der Neckarremsener Straße ist die Hauptverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Stadtteilen Hochberg und Neckarrems. Der Weg ist für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Wegbreite sollte langfristig auf eine Breite von 2,50m ausgebaut werden. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn, der allerdings bereits gegeben ist. Die geringe Ausbaubreite macht sich hauptsächlich im Begegnungsverkehr negativ bemerkbar. Da dieser entlang der Strecke überschaubar ist, besteht kein dringender Handlungsbedarf. Bei einer passenden Gelegenheit, sollte eine Verbreiterung jedoch berücksichtigt werden.

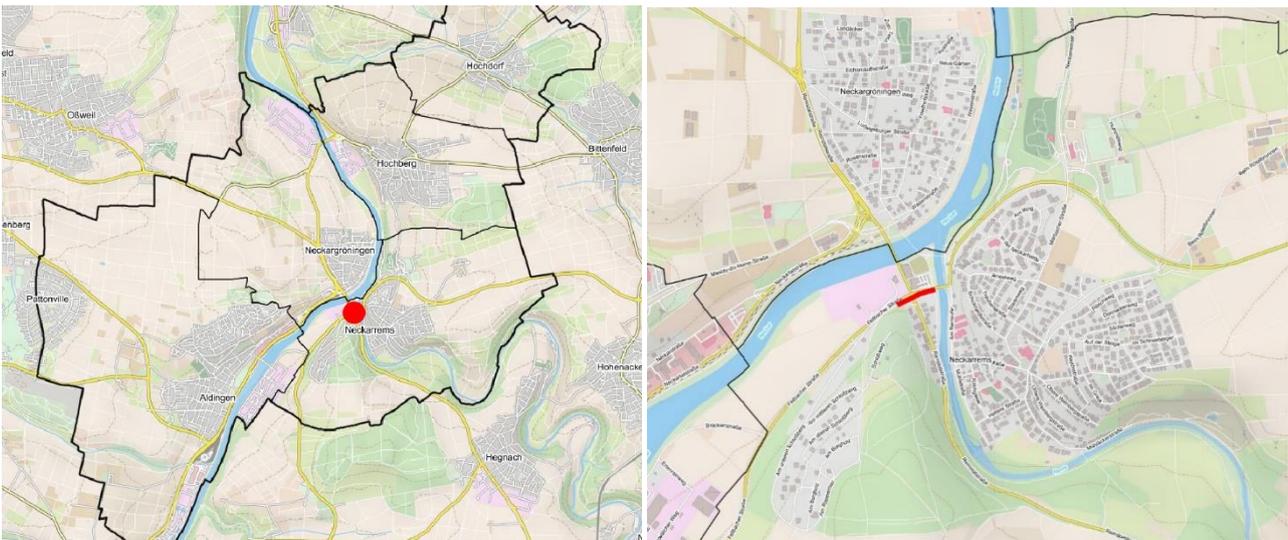
M14: Radverkehrsführung Fellbacher Straße (Kubus, s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau östlicher Gehweg

Stadtteil: Neckarrems **Straße:** Fellbacher Straße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Entlang der Fellbacher Straße besteht eine Unterbrechung im Radverkehrsnetz. Aus südöstlicher Fahrtrichtung wird der Radverkehr über eine für Radfahrer freigegebene Unterführung geleitet. Am Ende der Unterführung endet die Freigabe, sodass Radfahrer den ca. 35m langen Abschnitt nicht befahren dürfen, und das Fahrrad schieben müssen. Anschließend erfolgt eine Anbindung an den Marktplatz und an einen gemeinsamen Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Bittenfeld. Der für den Radverkehr nicht freigegebene Bereich verläuft durch die Bushaltestelle „Neckarrems Rathaus“, die als Buchthaltestelle ausgebaut ist. Durch die geringe Bestandsbreite ist eine Freigabe für den Radverkehr nicht möglich.

Maßnahmenbeschreibung:

Aufgrund der geringen Querschnittsbreite ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußgänger nicht möglich. Ein Ausbau zu einem Bushaltestellenkapp ist durch die nahe gelegene Ampelanlage und dem hohen Verkehrsaufkommen ebenso nicht realisierbar. Aus diesen Gründen kann ein Lückenschluss des Radverkehrsnetzes nur durch eine Führung erfolgen, die hinter dem Bushaltestellen-Unterstand entlangführt. Hierfür wäre allerdings ein Grundstückserwerb notwendig. Sobald dies möglich ist, sollte der Lückenschluss erfolgen, und ein Weg hinter der Bushaltestelle umgesetzt werden.

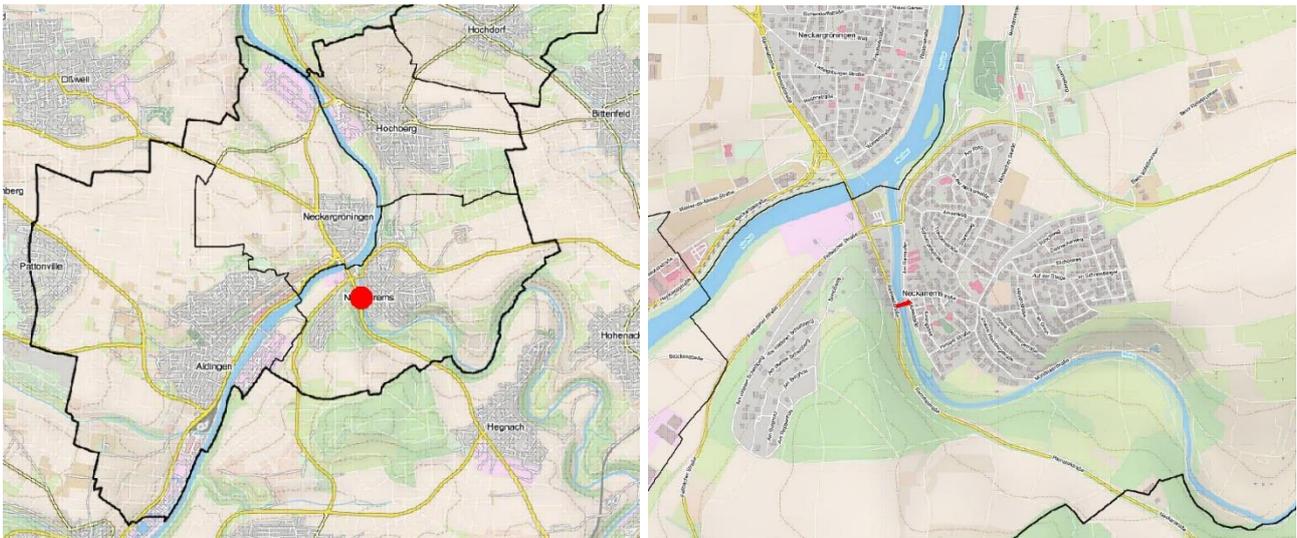
M15: Brücke Remstalstraße/ Mühlstraße (s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau der Remsbrücke für den Radverkehr und Anschluss an die Mühlstraße

Stadtteil: Neckarrems **Straße:** Neckarstraße/ Mühlstraße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Insgesamt bestehen vier Querungsmöglichkeiten über die Rems. Lediglich die Holzbrücke am Marktplatz ist für den Radverkehr geeignet. Die Brücke an der Mühlackerstraße ist zu schmal und endet in einem Abschnitt, der für Radfahrer nicht geeignet ist. Die Brücke der L1140 ist vom Kfz-Verkehr stark befahren, sodass hauptsächlich die Gehwege von Radfahrern genutzt werden. Die Fußgängerbrücke zwischen den Straßen Remstalstraße und Mühlstraße ist aufgrund der Lage und der Kfz-Verkehr freien Führung besser geeignet. Hier besteht ein direkter Anschluss an die Dorfstraße und somit in Richtung Zentrum Neckarrems. Zudem mündet sie auf der westlichen Seite in den bereits vorhandenen Geh- und Radweg in Richtung Marktplatz und der Radwegeverbindung in Richtung Waiblingen-Hegnach. Der zukünftige Radschnellweg soll ebenfalls entlang der Achse verlaufen, sodass die Brücke eine Zubringerfunktion aus Neckarrems erfüllen würde.

Maßnahmenbeschreibung:

Der Brückenquerschnitt ist mit knapp über 2,00m zu schmal, um den Radverkehr freizugeben. Da die Anbindung über die Brücke für den Radverkehr zukünftig eine wichtige Verbindung darstellt, sollte ein Ausbau geprüft werden, der eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht.

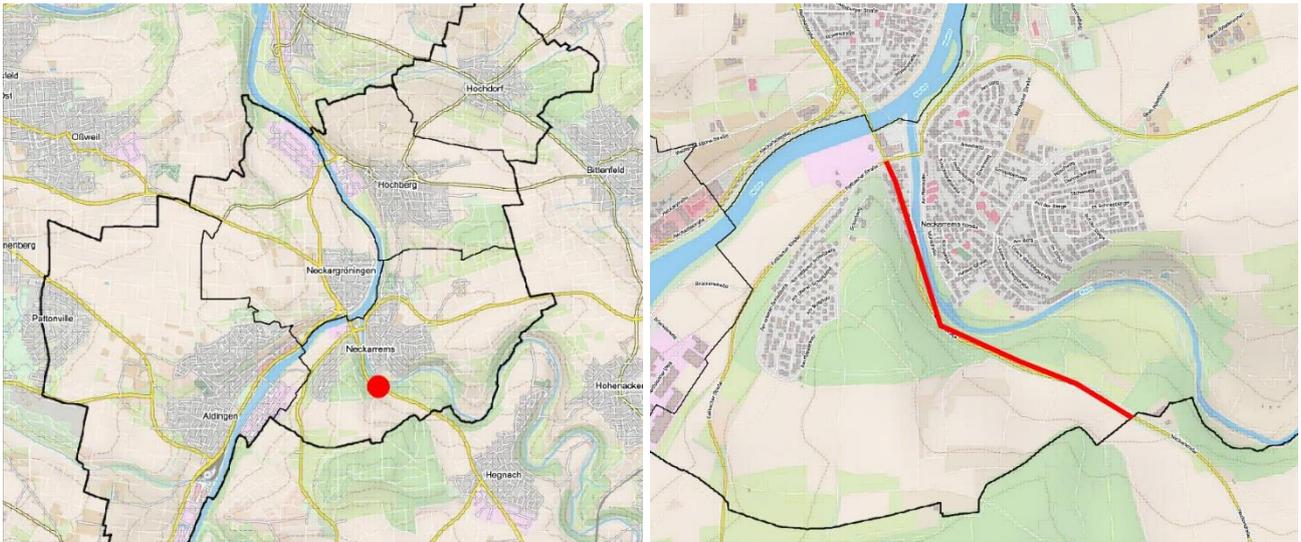
M16: Radschnellweg Abschnitt Neckarremms

Maßnahme: Umsetzung eines Radschnellweges

Stadtteil: Neckarremms **Straße:** Remstalstraße, L1142

Vorhabenträger: Landkreis/ Stadt **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die Radverkehrsführung entlang des Abschnittes zwischen dem Marktplatz und der Gaststätte Hirsch verläuft getrennt von der Fahrbahn auf einem Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Im weiteren Verlauf ist keine Radverkehrsführung vorhanden. In der Praxis wird jedoch der östliche Gehweg von Radfahrern befahren.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Radschnellwegverbindung Waiblingen-Remseck-Ludwigsburg soll entlang dieses Abschnittes verlaufen. Die Planung des Radschnellweges befindet sich federführend beim Landkreis.

Maßnahmenübersicht

7.4

Stadtteil

Neckargröningen

Zielsetzung Stadtteil Neckargröningen:

Östlich des Stadtteils Neckargröningen verläuft der Neckar, der den Stadtteil von den Stadtteilen Neckarrems und Hochberg trennt. Ein Durchgangsverkehr ist nicht vorhanden, da dieser über die westliche Umgehungsstraße L1100 geleitet wird. Lediglich staubedingter Schleichverkehr durchfährt die Ludwigsburger Straße und die Wasenstraße. Durch das geringe Verkehrsaufkommen innerhalb des Stadtteils, ist eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn möglich. Entlang des westlichen Neckarufers verläuft der Neckartalradweg, der Neckargröningen mit den Stadtteilen Aldingen, Neckarrems sowie Hochberg verbindet und im weiteren Verlauf in Richtung Stuttgart, Ludwigsburg und Fellbach führt. Zudem besteht eine straßenbegleitende Verbindung entlang der Ludwigsburger Straße/ L1140 in Richtung Ludwigsburg Oßweil bzw. Ludwigsburg Zentrum.

Zielesetzung:

1. Einrichtung einer Querungshilfe über die L1100
2. Anbindung an den Radschnellweg

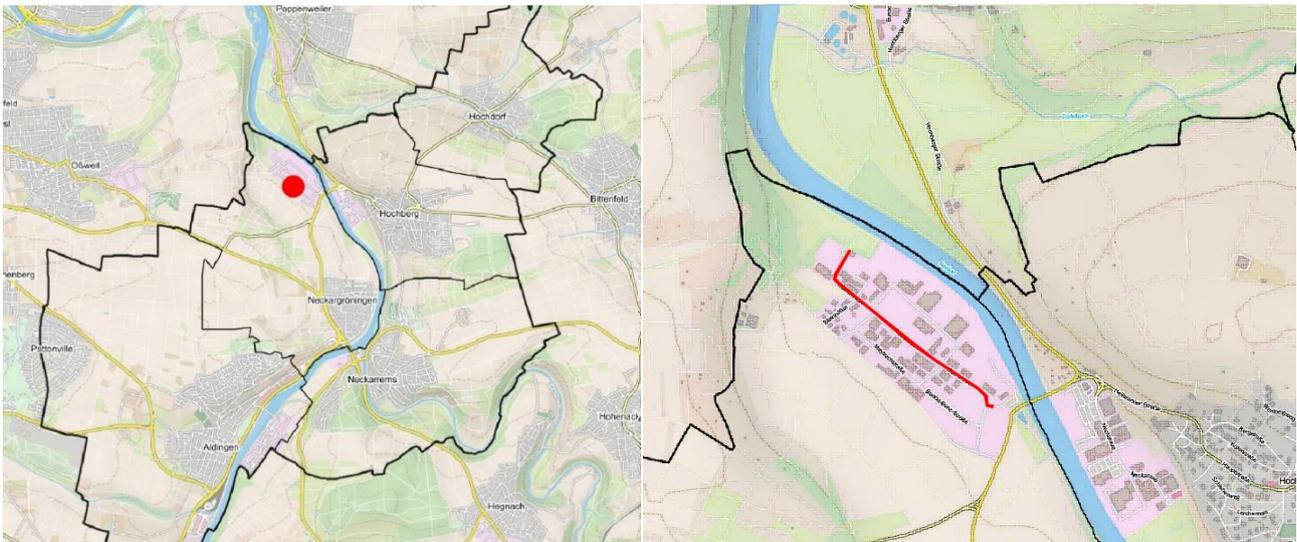
M17: Radverkehrsführung Gewerbegebiet Schießtal (s. Anlage)

Maßnahme: Markierungsarbeiten und Verbreiterung des Gehwegs „Radfahrer frei“

Stadtteil: Hochberg/Neckarrems **Straße:** Gewerbegebiet Schießtal

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** mittelfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Das Gewerbegebiet Schießtal wird entlang der Straße „Rainwiesen“ von Fußgängern und Radfahrern durchquert. Der Streckenabschnitt ist Teil des Neckartalradweges und weist ein hohes Radverkehrsaufkommen auf. Die Führung erfolgt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der nördlichen Straßenseite „Rainwiesen“. Konfliktsituationen können vor allem durch den hohen Anteil an Schwerlastverkehr und an den Grundstückszufahrten entstehen. Im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebietes „Rainwiesen III und IV“ ist eine Führung auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der derzeitigen südlichen Gewerbegebietsgrenze vorgesehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg wurde in einem Teilabschnitt bereits umgesetzt. Für die weitere Umsetzung ist der Ausbau des Gewerbegebietes erforderlich.

Maßnahmenbeschreibung:

Die zukünftig geplante Alternativstrecke entlang der südlichen Gewerbegebietsgrenze kreuzt zweimal die Erschließungsstraße „Rainwiesen“. Zudem ist die Streckenführung umständlich und mit einem deutlichen Umweg sowie einer Steigung verbunden. Aus diesen Gründen sollte die Radverkehrsführung bei der Erweiterung des Gewerbegebietes erneut geprüft werden. Als sofortige Maßnahme sollte die Nutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs durch die Abänderung in einen Gehweg „Radfahrer frei“ aufgehoben werden. Zusätzlich sollten entlang der Zufahrten Piktogramme angebracht werden, die die Aufmerksamkeit auf Fußgänger und Radfahrer erhöhen. Mittelfristig ist eine Verbreiterung des Gehwegs auf insgesamt 3,00m sinnvoll (2,50m + 0,50m Sicherheitsstreifen). Kurzfristig könnte ein baulicher Sicherheitsabstand durch Leitschwellen entlang der Fahrbahn umgesetzt werden.

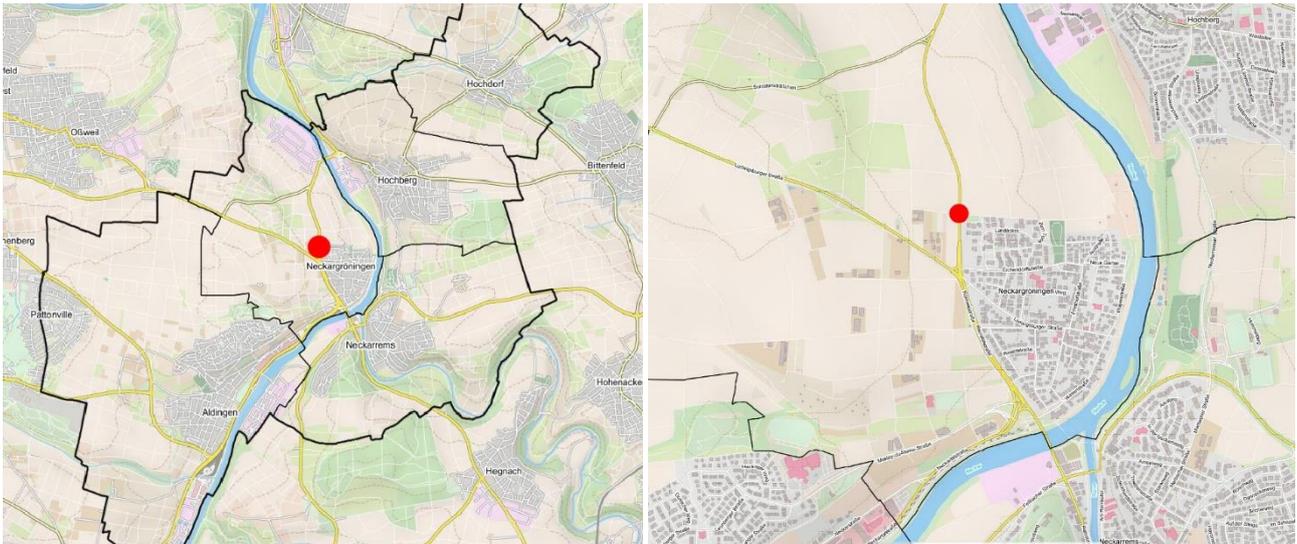
M18: Querungshilfe L1100

Maßnahme: Beschilderung der Querungsstelle, Geschwindigkeitsreduzierung

Stadtteil: Neckargröningen **Straße:** L1100

Vorhabenträger: Landkreis **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Im Bestand müssen beide Fahrspuren der L1100 von Fußgängern und Radfahrern in einem Zug gequert werden. Die Querungsstelle dient zusätzlich als Anliegerweg für die Ludwigsburger Straße 104 in westlicher Richtung. Östlich werden die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erschlossen.

Maßnahmenbeschreibung:

An der Querungsstelle sollte durch eine Beschilderung und Markierung auf querende Fußgänger und Radfahrer aufmerksam gemacht werden. Die in Fahrtrichtung Schießtal vorhandene Temporeduzierung von 60Km/h sollte bis zur Querungsstelle verlängert werden.

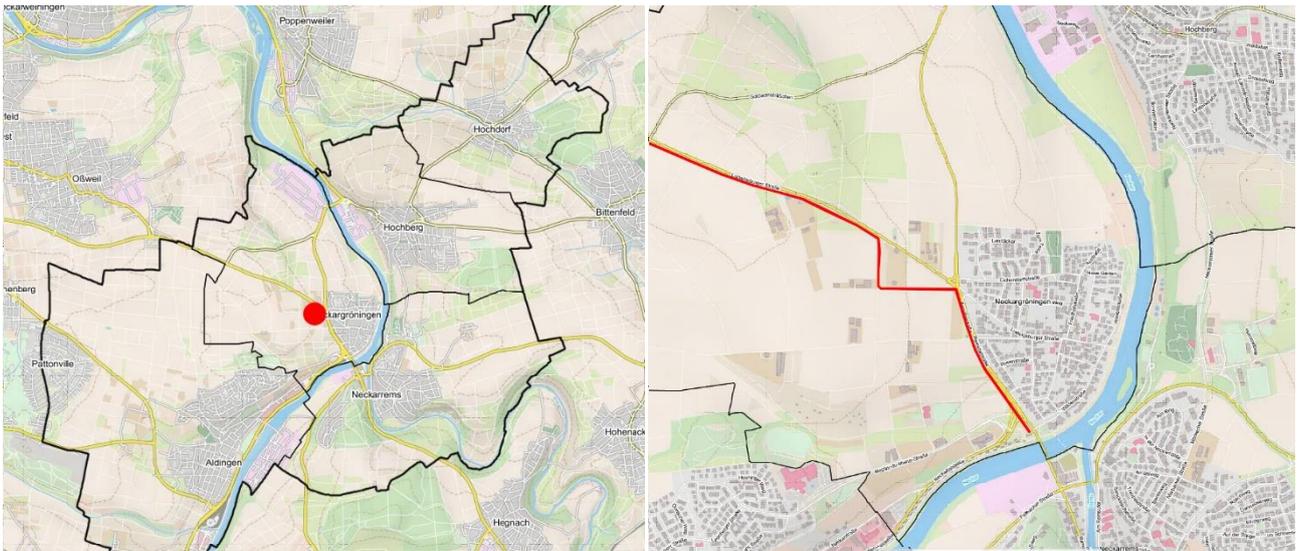
M19: Radschnellweg Abschnitt Neckargröningen (siehe Anlagen)

Maßnahme: Umsetzung eines Radschnellweges

Stadtteil: Neckargröningen **Straße:** Ludwigsburger Straße/ L1100

Vorhabenträger: Landkreis/ Stadt **Priorität:** langfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Radfahrer und Fußgänger nutzen die Feldwege zwischen Ludwigsburg-Oßweil und Neckargröningen.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Umsetzung eines Radschnellweges zwischen Waiblingen und Ludwigsburg wird geplant. Die Führung sollte durch Remseck entlang der L1100 und Ludwigsburger Straße erfolgen. Bis zur Fertigstellung der „Neuen Mitte“ wäre im Bereich des Busbahnhofes eine provisorische Lösung notwendig. Hierfür wäre eine Möglichkeit, den Radschnellweg an dieser Stelle zu unterbrechen. Weitere Lösungsvorschläge sollen von einem Planungsbüro geprüft werden. Anschließend würde die Führung vom Busbahnhof bis zur Fellbacher Straße in einem Ausbaustandart erfolgen, der nicht der Ausbaugüte eines Radschnellweges entsprechen würde. Dies ist durch Engstellen entlang der Holzbrücke, des Busbahnhofes und des Marktplatzes nicht anders realisierbar. Die Planung der „Neuen Mitte“ ermöglicht zukünftig eine Führung in Radschnellwegqualität.

Maßnahmenübersicht

7.5

Stadtteil

Aldingen

Zielsetzung Stadtteil Aldingen:

Aldingen ist der südlichste Stadtteil Remsecks und befindet sich nordwestlich des Neckars. Die Landesstraße L1144 und L1100 verlaufen westlich, südlich und östlich am Ortsrand von Aldingen und bilden eine Umgehungsstraße. Durch das große Verkehrsaufkommen innerhalb der Spitzenzeiten entsteht vor allem entlang der L1100 Rückstau. Aus diesem Grund werden die Hauptverkehrsstraßen in Aldingen als Schleichweg genutzt. Dadurch sind die Kornwestheimer Straße, Cannstatter Straße sowie Neckarstraße innerhalb des Berufsverkehrs stark befahren und für den Radverkehr unattraktiv.

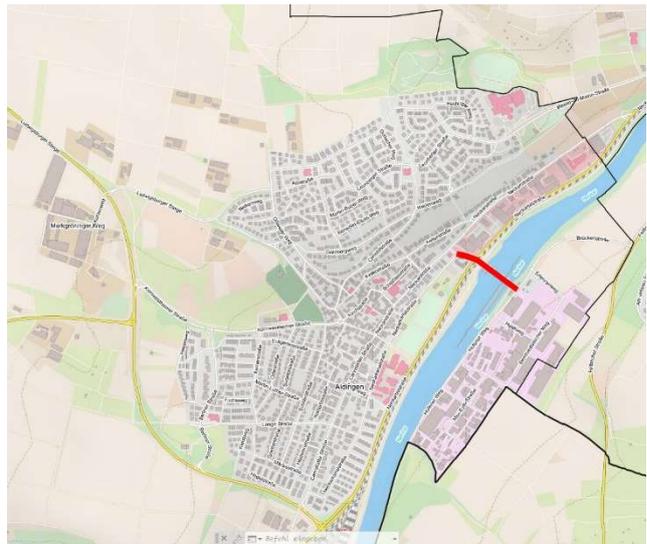
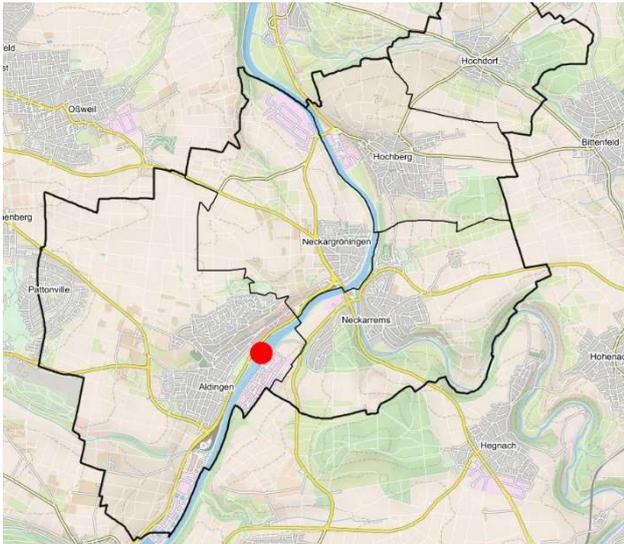
Zielesetzung:

1. Durchgängiges Radverkehrsnetz in Aldingen
2. Anbindung aller Ortseingänge
3. Verbesserung der Anbindung in das Gewerbegebiet

Bestand vorhanden. Auf den restlichen Abschnitten wären lediglich kleiner Anpassungen erforderlich. Entlang des Gehwegs „Radfahrer frei“ sollten Piktogramme an Einmündungen und Einfahrten auf mögliche Fußgänger und Radfahrer aufmerksam machen.

M21: Wehrbrücke (s. Anlage)

Maßnahme:	Einrichtung einer Fahrradstraße		
Stadtteil:	Aldingen	Straße:	Brückenstraße
Vorhabenträger:	Stadt Remseck	Priorität:	langfristig
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Ja		



Bestandsbeschreibung:

Die Wehrbrücke ist im Bestand in beide Fahrtrichtungen für alle Verkehrsteilnehmer freigegeben. In Fahrtrichtung Gewerbegebiet ist lediglich das Rechtsabbiegen möglich. Fußgänger nutzen die beidseitig vorhandenen schmalen Schrammborde als Fußgängerwege. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Nordwestlich besteht die Möglichkeit über eine Rampe auf den Neckartalradweg aufzufahren. Durch den Winkel der Rampe bedingt, ist ein weites Ausscheren auf die Gegenfahrbahn erforderlich.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Wehrbrücke sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Eine Umsetzung der Fahrradstraße ist nach Bau und Inbetriebnahme der Weststrandbrücke sinnvoll.

M22: Gewerbegebiet Aldingen (s. Anlage)

Maßnahme: Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg

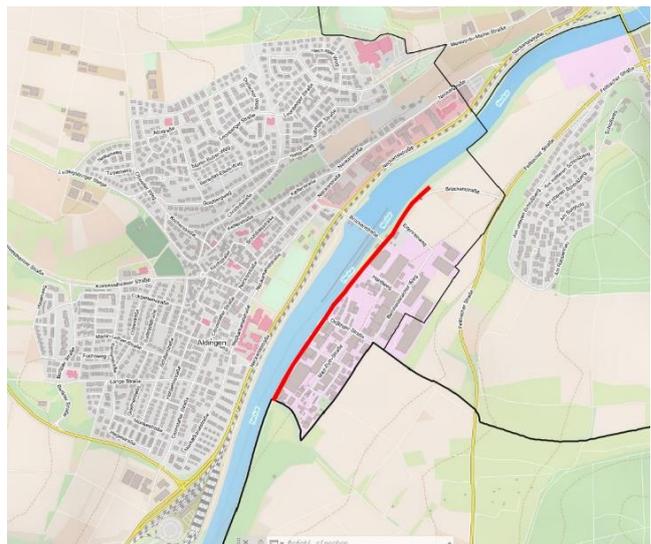
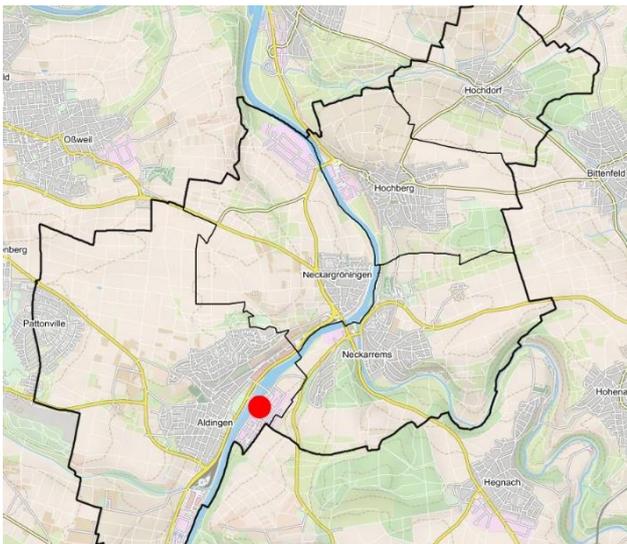
Stadtteil: Aldingen

Straße: Hofener Weg, Brückenstraße

Vorhabenträger: Stadt Remseck

Priorität: mittelfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

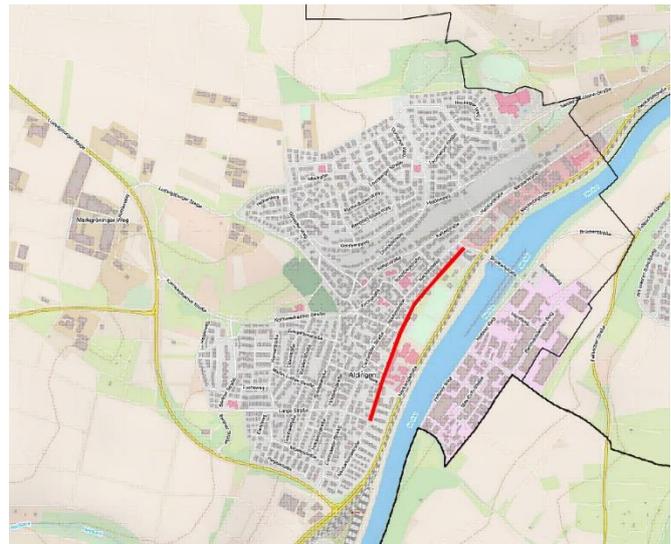
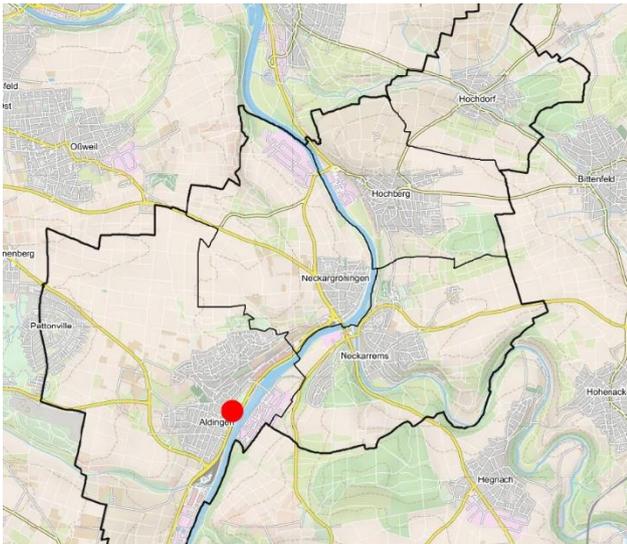
Die Radverkehrsführung durch das Gewerbegebiet in Aldingen verläuft auf der Fahrbahn. Eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung ist nicht vorhanden. Im Gewerbegebiet besteht ein erhöhter Anteil an Schwerlastverkehr. Die Verbindung entlang des Hofener Wegs und der Brückenstraße ist ein Teil des Remstalradweges und führt zukünftig in die „Neue Mitte“. Zudem wird Aldingen über die Wehrbrücke angebunden.

Maßnahmenbeschreibung:

Der westlich verlaufende Gehweg könnte zu einem insgesamt 3,00m breiten Weg ausgebaut werden. Dies würde einen 2,50m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg und einen 0,50m breiten Sicherheitsstreifen ermöglichen. Hierfür wäre der Gehweg auf der nordwestlichen Straßenseite geeignet, da sowohl der südliche als auch der nördliche Anschluss an das Bestandsnetz ohne eine Querung der Fahrbahn möglich wäre. Lediglich die Wehrbrücke müsste gequert werden, über die allerdings die Anbindung nach Aldingen erfolgt und deshalb im Radverkehrsnetz möglichst direkt angebunden werden sollte. Bei einer Sperrung der Wehrbrücke für den Kfz-Verkehr (M21 Wehrbrücke) wäre eine konfliktfreie Führung durch das gesamte Gewerbegebiet möglich. Durch den Ausbau könnte der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden. Zugunsten des breiteren Geh- und Radwegs wäre eine Reduzierung der Fahrbahn erforderlich. Für eine weitere Planung wäre eine Vermessung des Straßenraums notwendig.

M23: Fahrradstraße Neckarkanalstraße (s. Anlage)

Maßnahme:	Einrichtung einer Fahrradstraße		
Stadtteil:	Aldingen	Straße:	Neckarkanalstraße
Vorhabenträger:	Stadt Remseck	Priorität:	kurzfristig
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Ja		



Bestandsbeschreibung:

Der Radverkehr wird durch Aldingen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Eine der Hauptachsen ist hierbei die Neckarstraße, die in den Spitzenzeiten stark befahren ist, da sie als Schleichweg vom Pendlerverkehr genutzt wird. Der Straßenquerschnitt ist beengt und ermöglicht teilweise das Parken am Straßenrand.

Maßnahmenbeschreibung:

Parallel zur Neckarstraße verläuft die Neckarkanalstraße. Diese Straße wird lediglich von Anliegern befahren. Zusätzlich sind die Wilhelm-Keil-Schule und der Jahn-Sportplatz direkte Anlieger. Die Straßenbahnhaltestelle Brückenstraße und Mühlstraße können über die Neckarkanalstraße erreicht werden. Ziele die für den Radverkehr attraktiv sind. Deshalb empfiehlt es sich in der Neckarkanalstraße zwischen dem Haus der Bürger und der Wiesenstraße eine Fahrradstraße (Anlieger frei) einzurichten. Am Haus der Bürger erfolgt der Anschluss an die Neckarstraße über die Brückenstraße. Am südlichen Ende einer möglichen Fahrradstraße (Knotenpunkt Wiesenstraße/ Neckarkanalstraße) wäre die weitere Führung entlang der Neckarkanalstraße bis zum Knotenpunkt Neckarkanalstraße/ Neckarstraße möglich.

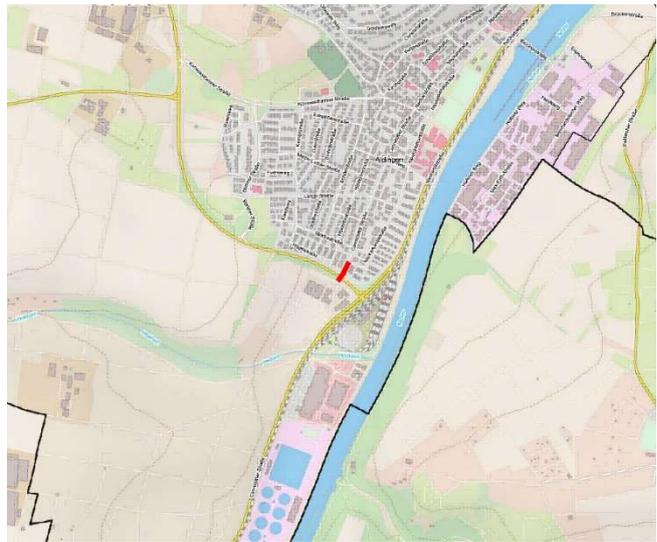
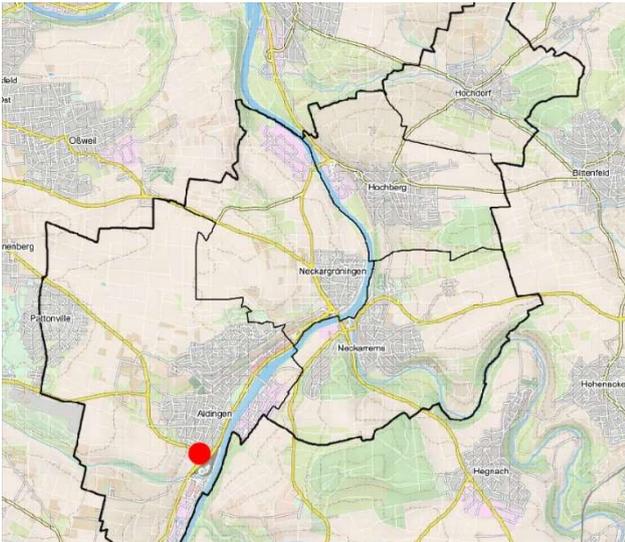
M24: Knotenpunkt Cannstatter Straße/ L1144 (s. Anlage)

Maßnahme: Einrichtung von Schutzstreifen, Führung am Knotenpunkt

Stadtteil: Aldingen **Straße:** Cannstatter Straße/ L1144

Vorhabenträger: Landkreis/ Stadt **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Die südliche Anbindung in Fahrtrichtung Stuttgart erfolgt über den Knotenpunkt Cannstatter Straße/ L1144. Eine Radverkehrsführung ist nicht vorhanden, sodass der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn den Knotenpunkt quert.

Maßnahmenbeschreibung:

Zwischen dem Knotenpunkt Cannstatter Straße/ L1144 und der Einmündung in die Neckarkanalstraße, sollten Schutzstreifen markiert werden. Um die Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich zu erhöhen, sollten die Schutzstreifen im Kreuzungsbereich rötlich gestaltet werden. Der erforderliche Querschnitt ist vorhanden, sodass keine baulichen Maßnahmen notwendig wären.

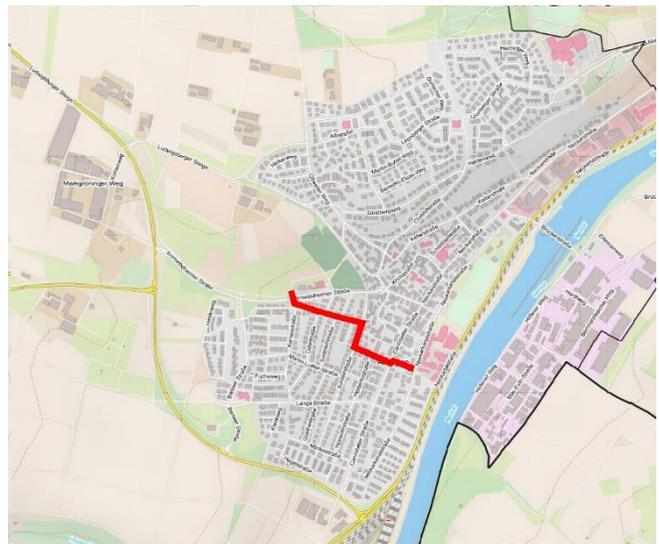
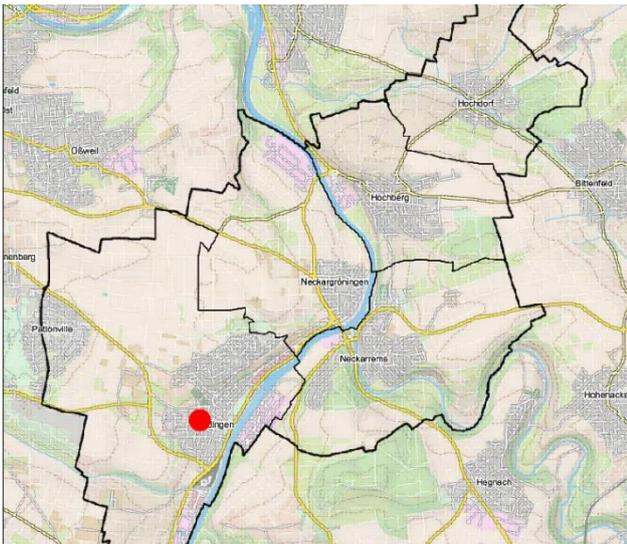
M25: Radverkehrsführung Aldingen-Zentrum

Maßnahme: Radverkehrsführung zwischen Brücke Kornwestheimer Str. und Cannstatter Str.

Stadtteil: Aldingen **Straße:** Friedrichstraße/Schillerstraße/Eckgartenstraße

Vorhabenträger: Stadt Remseck **Priorität:** kurzfristig

Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik: Ja



Bestandsbeschreibung:

Eine vom Kfz-Verkehr geführte Radverkehrsführung ist nicht vorhanden. Die ausgeschilderte Strecke in Richtung Pattonville verläuft entlang der Kornwestheimer Straße auf der Fahrbahn und wird auf der Höhe des Friedhofs auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geleitet. Dieser Abschnitt ist aufgrund des großen Höhenunterschiedes steil und in Richtung Kornwestheimer Straße abfallend. Dadurch besteht eine Gefahrensituation, da bergabfahrende Radfahrer direkt auf die Fahrbahn zufahren. Zusätzlich wird der gemeinsame Geh- und Radweg nördlich der St. Petrus Canisius Kirche und der Kindertagesstätte entlang eines schmalen Wegs geführt, der für einen gemeinsamen Geh- und Radweg nicht geeignet ist.

Maßnahmenbeschreibung:

Die ausgeschilderte Radverkehrswegweisung sollte über die Brücke der Kornwestheimer Straße auf die Eckgartenstraße geführt werden. Westlich der Eckgartenstraße würde ein Übergang auf die Schillerstraße erfolgen. Anschließend wäre der Radverkehr über die Friedrichstraße in den Mühlweg zu leiten. Hier wäre das Queren der Cannstatter Straße erforderlich. Dies wäre jedoch südlich der „Schiffskreuzung“, an einem weniger stark befahrenen Abschnitt notwendig. Über den Mühlweg würde das weitere Radverkehrsnetz in der Neckarkanalstraße angebunden werden. Diese Radverkehrsführung hätte den Vorteil, dass der Radverkehr durch weniger stark befahrene Straßen geleitet werden würde. Zudem würden die Engstelle entlang der Kindertagesstätte und die Steigung an der St. Petrus Canisius Kirche umfahren werden.

Maßnahmenübersicht

7.6

Stadtteil

Pattonville

Zielsetzung Stadtteil Pattonville:

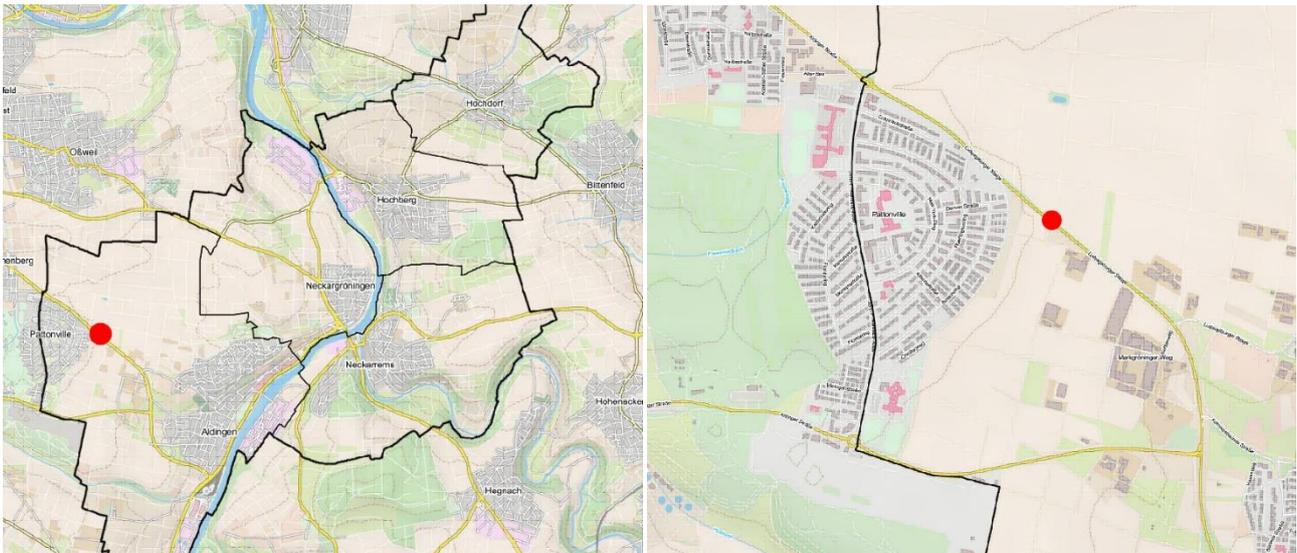
Die Radverkehrsführung innerhalb von Pattonville ist bereits gut ausgebaut. Entlang der John-F.-Kennedy-Allee verläuft auf beiden Straßenseiten ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der durch den gesamten Stadtteil verläuft. Am östlichen Stadtteilrand verläuft der Chicagoweg, über den Pattonville umfahren werden kann. Südlich und nördlich wird Pattonville über jeweils eine Landesstraße erschlossen. Hier verlaufen straßenbegleitende Wege, die vom Radverkehr genutzt werden.

Zielesetzung:

1. Einrichten einer Querungshilfe über die L1144
2. Einrichten einer Querungshilfe über die Ludwigsburger Steige

M26: Querungshilfe Ludwigsburger Steige

Maßnahme:	Einrichtung einer Querungshilfe		
Stadtteil:	Pattonville	Straße:1	Ludwigsburger Steige
Vorhabenträger:	Landkreis	Priorität:	kurzfristig
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Ja		



Bestandsbeschreibung:

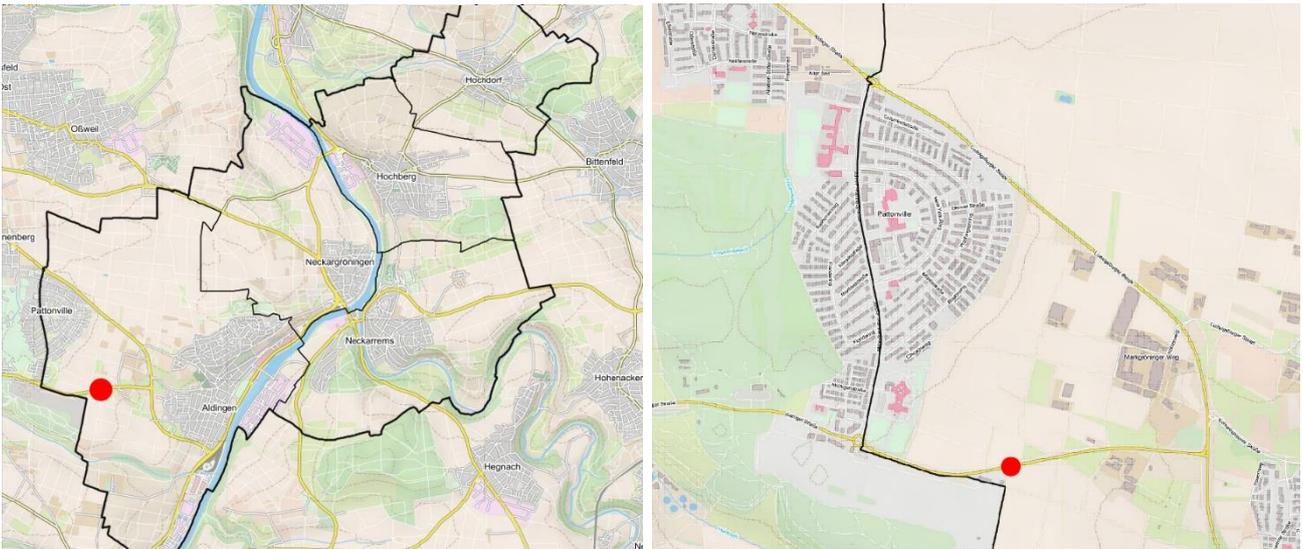
Eine Querungshilfe über die K1692, Ludwigsburger Steige, ist nicht vorhanden. Beide Fahrstreifen müssen in einem Zug überquert werden.

Maßnahmenbeschreibung:

Durch die Einrichtung einer Mittelinsel würde sich die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erhöhen, da beim Queren jeweils nur auf einen Fahrstreifen geachtet werden müsste. Dadurch würden kürzere Wartezeiten vor allem innerhalb der Spitzenzeiten entstehen. Zusätzlich wäre die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf Querende Fußgänger und Radfahrer erhöht. Durch einen Versatz der Querungshilfe, wäre das Einfahren für den landwirtschaftlichen Verkehr weiterhin möglich. Die Planung wird vom Landkreis verfolgt und die Umsetzung ist aktuell ab dem Jahr 2023 vorgesehen.

M27: Querungshilfe L1140 (s. Anlage)

Maßnahme:	Einrichtung einer Querungshilfe		
Stadtteil:	Pattonville	Straße:	L1140
Vorhabenträger:	Landkreis	Priorität:	langfristig
Planung entsprechend anerkannten Regelwerk der Technik:	Ja		



Bestandsbeschreibung:

Eine Querungshilfe über die L1140 ist nicht vorhanden. Beide Fahrstreifen müssen in einem Zug überquert werden.

Maßnahmenbeschreibung:

Durch die Einrichtung einer Mittelinsel würde sich die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erhöhen, da beim Queren jeweils nur ein Fahrstreifen beachtet werden müsste. Dadurch würden kürzere Wartezeiten vor allem innerhalb der Spitzenzeiten entstehen. Zusätzlich würde die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf eventuell querende Fußgänger und Radfahrer erhöht. Eine Befahrbarkeit des Kfz-Verkehrs ist an der vorgesehenen Einmündung nicht erforderlich, da die Zufahrt auf die Feldwege an mehreren Einmündungen entlang der Landesstraße möglich ist.

8. Fazit

Wie bereits im Klimaschutzteilkonzept festgestellt, sind im Bereich Radverkehr „erhebliche Anstrengungen“ notwendig, um die Attraktivität zu erhöhen. Abstellanlagen und Beschilderungen lassen sich kurzfristig anpassen. Eine Änderung der Beschilderung ist allerdings erst dann sinnvoll, sobald der jeweilige Abschnitt der Endplanung des Radverkehrsnetzes entspricht. Abstellanlagen lassen sich in der Regel ohne großen Planungsaufwand umsetzen. Aufgrund der erforderlichen Menge sollten sie in Pakete zusammengefasst werden und die Umsetzung auf mehrere Jahre verteilt werden.

Planungsmaßnahmen, die eine Baumaßnahme erfordern, sind am kostenintensivsten. Eine Verteilung der Maßnahmen auf mehrere Jahre ist daher sinnvoll. Bei größeren Maßnahmen sollte eine Förderung geprüft werden. Dies senkt den Kosten-Eigenanteil der Stadt Remseck am Neckar, erhöht jedoch die Vorlaufzeit bis zur Umsetzung der Maßnahme. Kleinere Maßnahmen, die sich ähneln, sollten in einem Paket für einen gemeinsamen Förderantrag zusammengefasst werden.

Eine Planung der weiteren Umsetzung erfordert ein Budget, dass für die Umsetzung des Radverkehrsnetzes bereitgestellt wird. Anhand dieses finanziellen Rahmens können die Maßnahmen ihrer Priorität entsprechend auf die kommenden Jahre verteilt werden.

9. Zeitplan

Der Punkt „Zeitplan“ wird ergänzt, sobald ein Beschluss vorliegt.