

Machbarkeitsstudie Städtisches Radkonzept



Gemeinderatssitzung

28.09.2021

Donauessingen

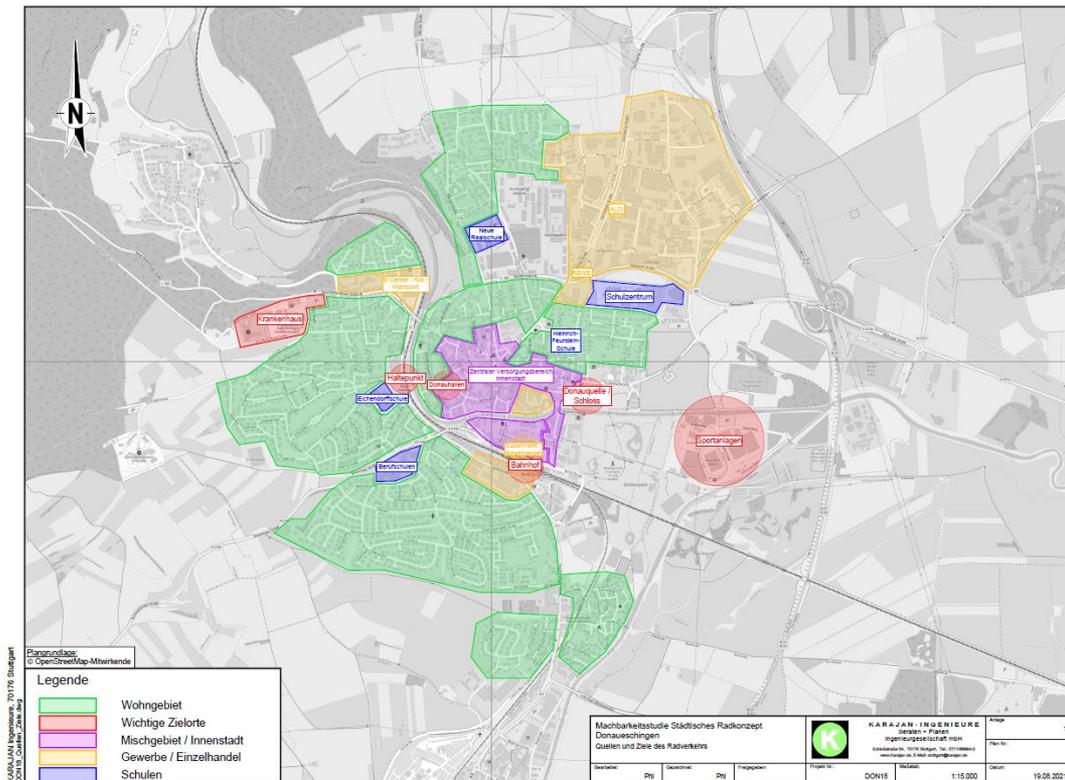
Übersicht

- Allgemeines
 - Ziele des Radnetzkonzepts
 - Quell- und Zielorte des Radverkehrs
- Routennetz
 - Bestandsrouten
 - Ergänzungen
 - Zielroutennetz
- Untersuchte Strecken und Empfehlungen
 - Stadtzentrum
 - Streckenzüge

Ziele des Radkonzepts

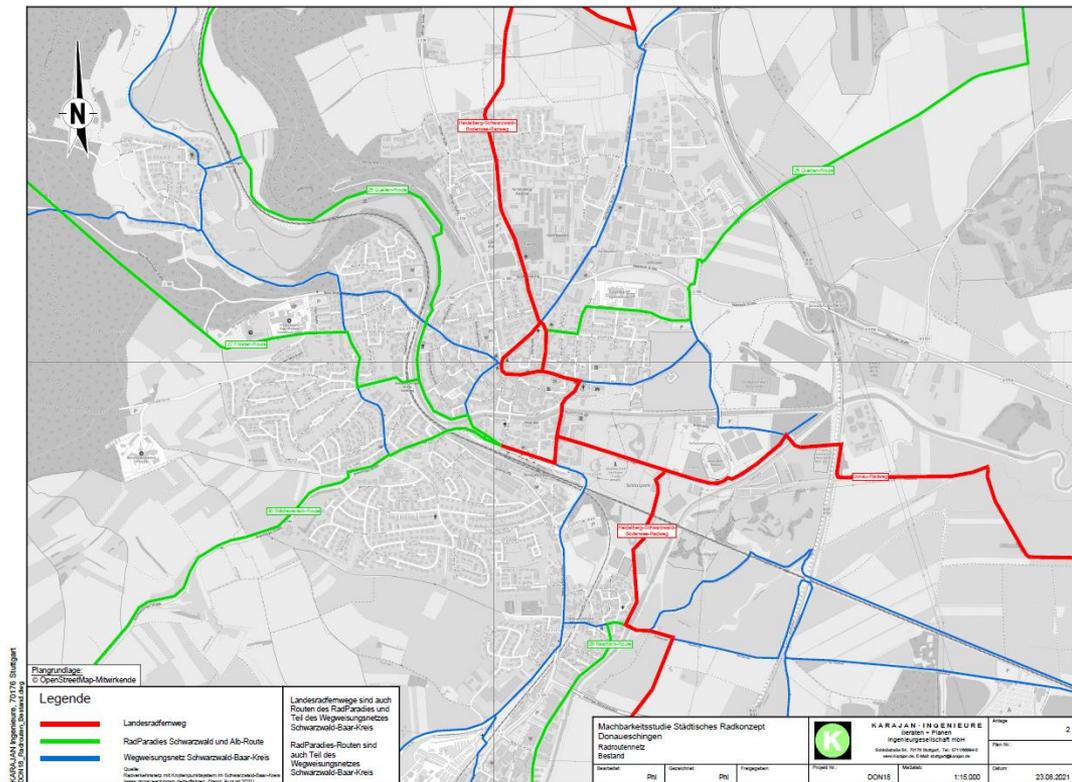
- Erhöhung der Radverkehrsanteile
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs
- Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr
- Einführung eines durchgehenden städtischen Gesamtkonzepts
- Anbindung von wichtigen Punkten im Stadtgebiet an das Radnetz
- Verknüpfung des städtischen mit dem regionalen Radnetz

Quell- und Zielorte des Radverkehrs



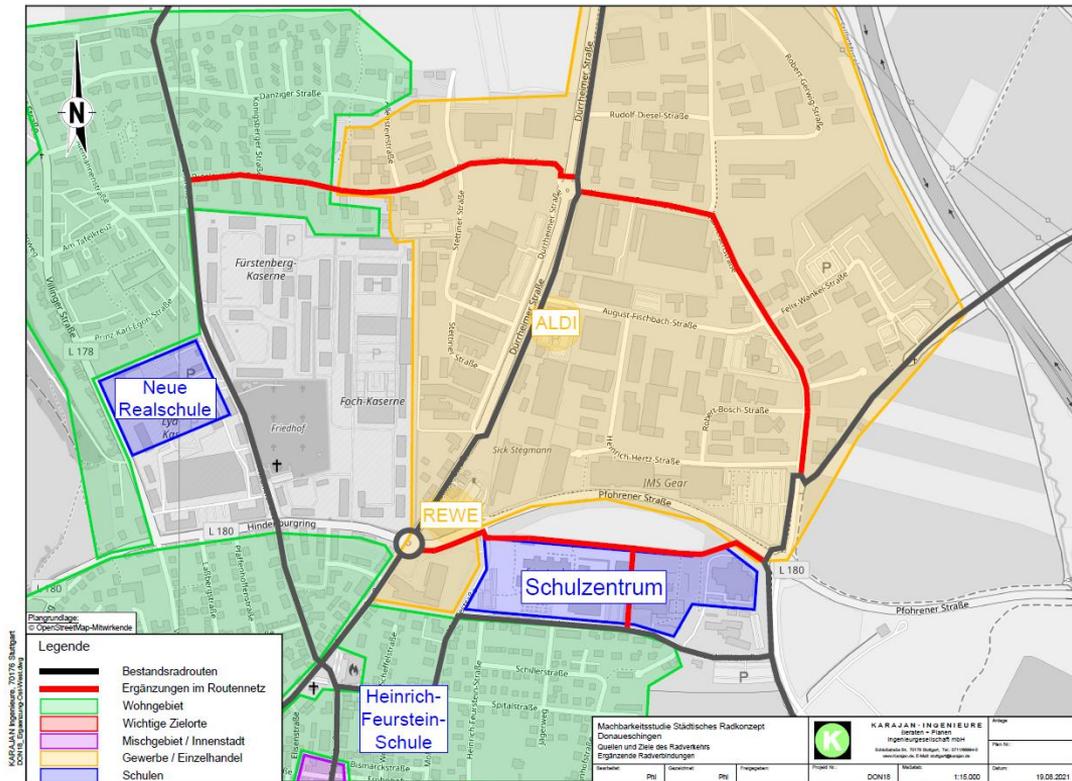
- Wohngebiete
- Innenstadt (wichtiger Standort für Einzelhandel und Dienstleistung)
- Supermärkte und Discounter
- Gewerbegebiet im Nordosten
- Schulen und Berufsschulen
- Sportanlagen
- Bahnhof und Haltepunkt Mitte/Siedlung
- Donauhallen

Bestandsroutennetz



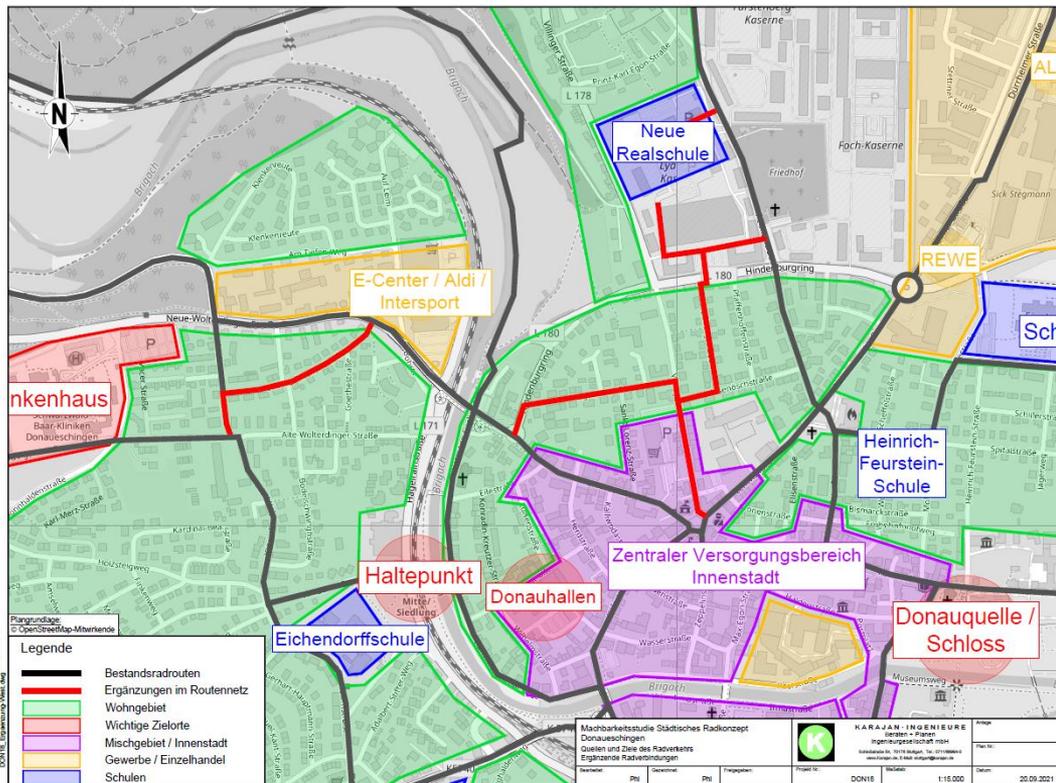
- Landesradfernweg
- RadParadies Schwarzwald und Alb-Route
- Wegweisungsnetz Schwarzwald-Baar-Kreis

Ergänzung Ost-West



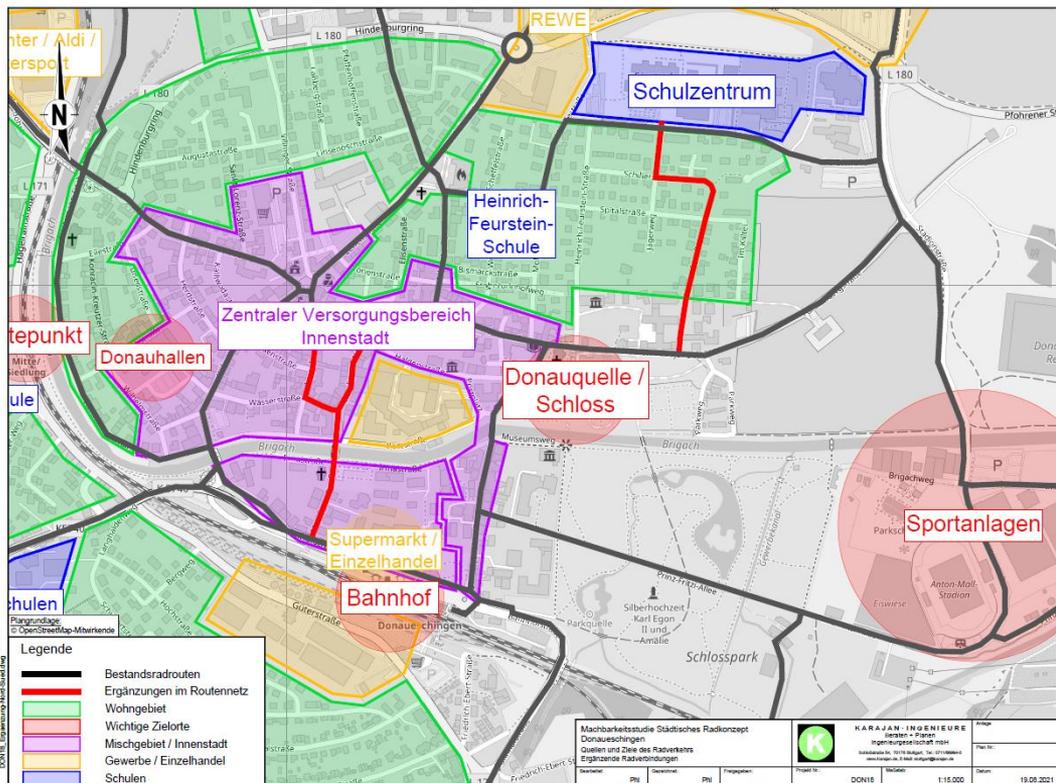
- Fehlende Tangentialverbindung zwischen Konversionsfläche und Gewerbegebiet
- Strecke durch Gewerbegebiet bislang nicht im Routennetz
- Zusätzliche Verbindung zwischen Dürreheimer Straße und Schulzentrum

Ergänzung West



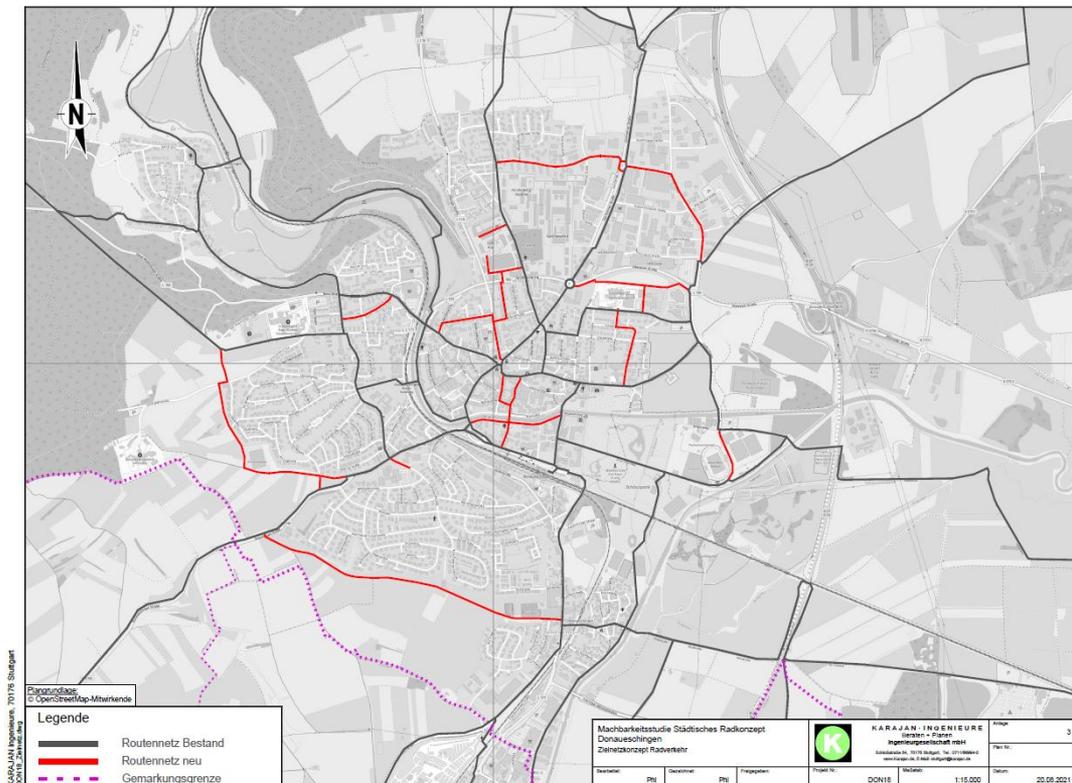
- Verbindung über Ludwig-Kirsner-Straße direkter und weniger Pkw als auf Neue-Wolterdinger-Straße
- Anbindung der neuen Realschule über geplante FLSA am Hindenburgring und Routen durch Laßbergstraße, Villinger Straße und Augustastraße

Ergänzung Nord-Süd



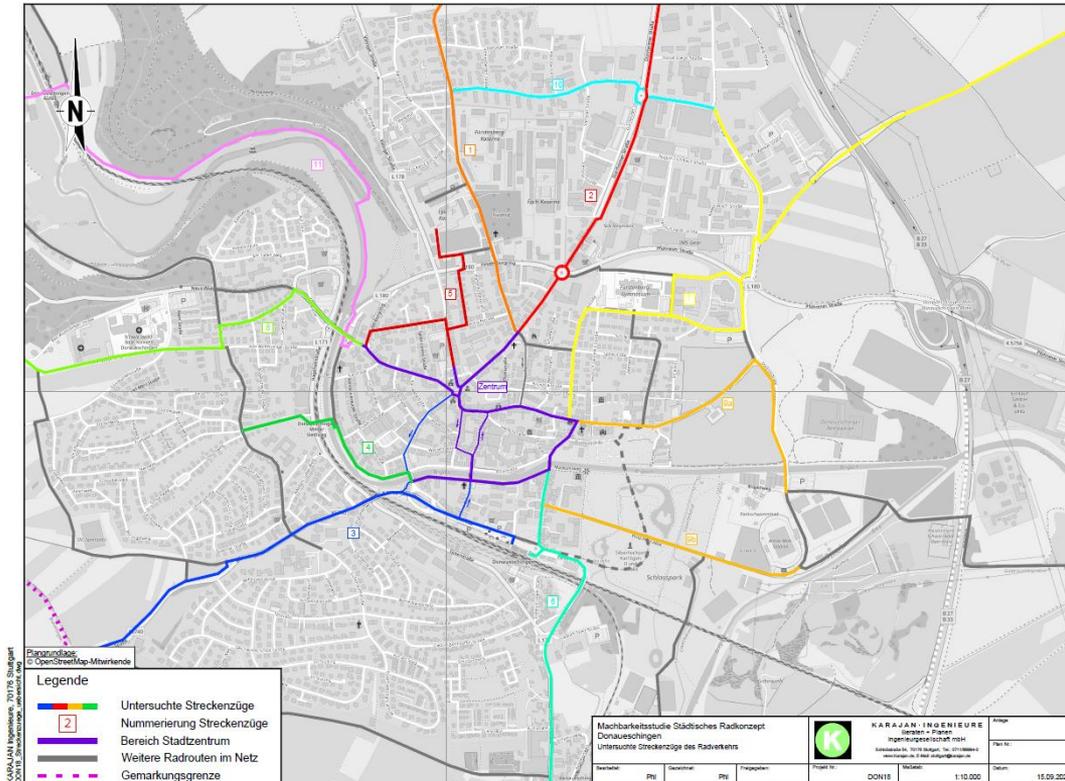
- Zusätzliche Verbindungsrouten zwischen Bahnhofstraße und Stadtzentrum durch Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße
 - Ist direkter stadteinwärts von Schellenbergbrücke kommend
 - Sicherer als Route über Stadtkirche und Josefstraße
- Zusätzliche Schulwegroute durch östliches Wohngebiet
 - Möglichkeit der Weiterführung zur Bahnbrücke durch den Schlosspark prüfen

Zielroutennetz

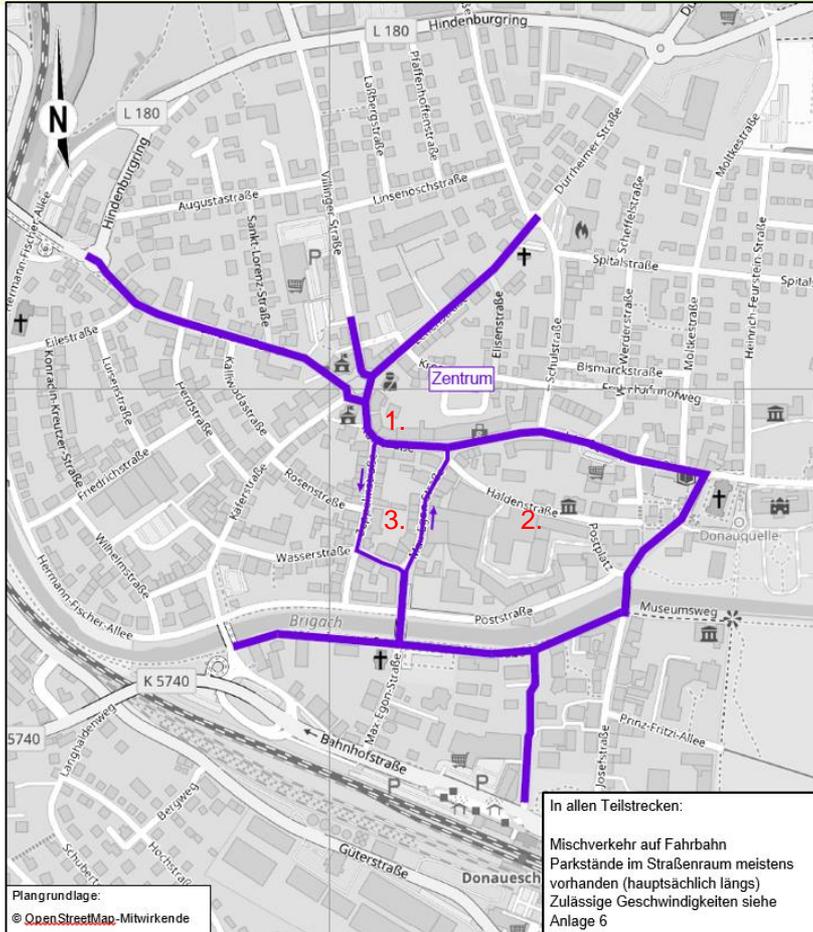


- Bestandsnetz + Erweiterungen:
 - Tangente Nord
 - Verbindung am Schulzentrum
 - Anschluss neue Realschule
 - Ludwig-Kirsner-Straße
 - Schulweg Ost
 - Stadtzentrum Nord-Süd
 - Irmastraße
 - Verbindung am Stadion
 - Eichendorffstraße bis Berufsschulen
 - Außerortswege am südlichen und westlichen Stadtrand

Übersicht Streckenzüge

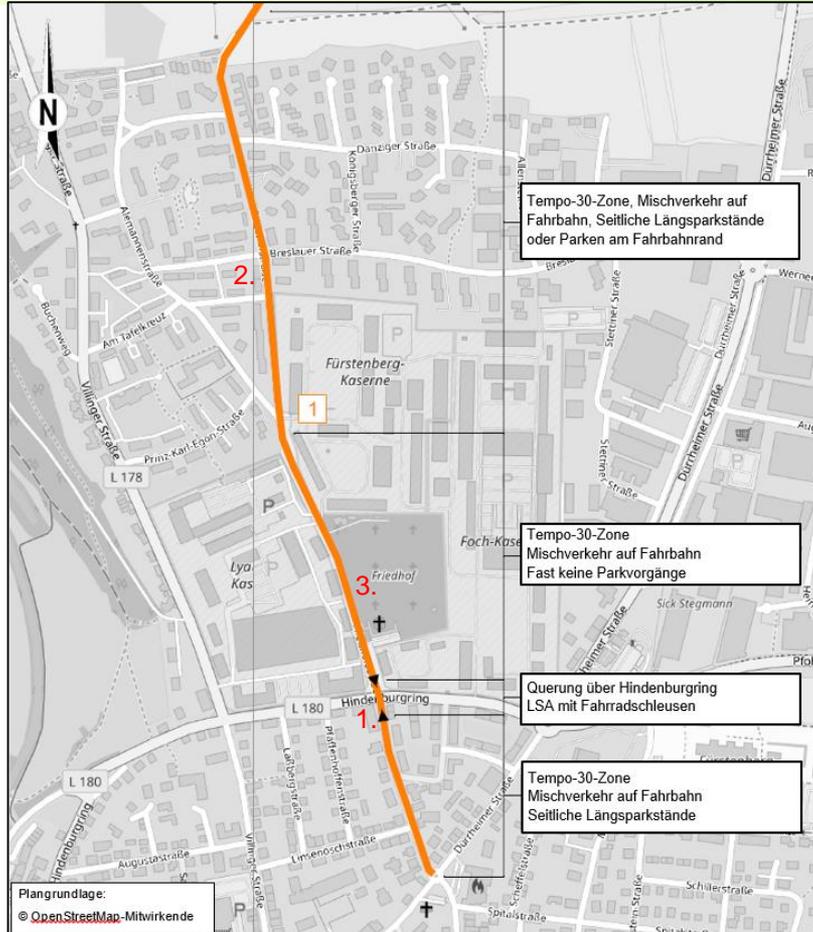


- Einteilung in Bereich Stadtzentrum und 11 untersuchte Strecken
- Grobe Einordnung nach Wichtigkeit der Strecken für das Gesamtroutennetz (niedrige Nummer = höhere Priorität)
- Untersuchung von Mängeln und Verbesserungsmaßnahmen der Strecken



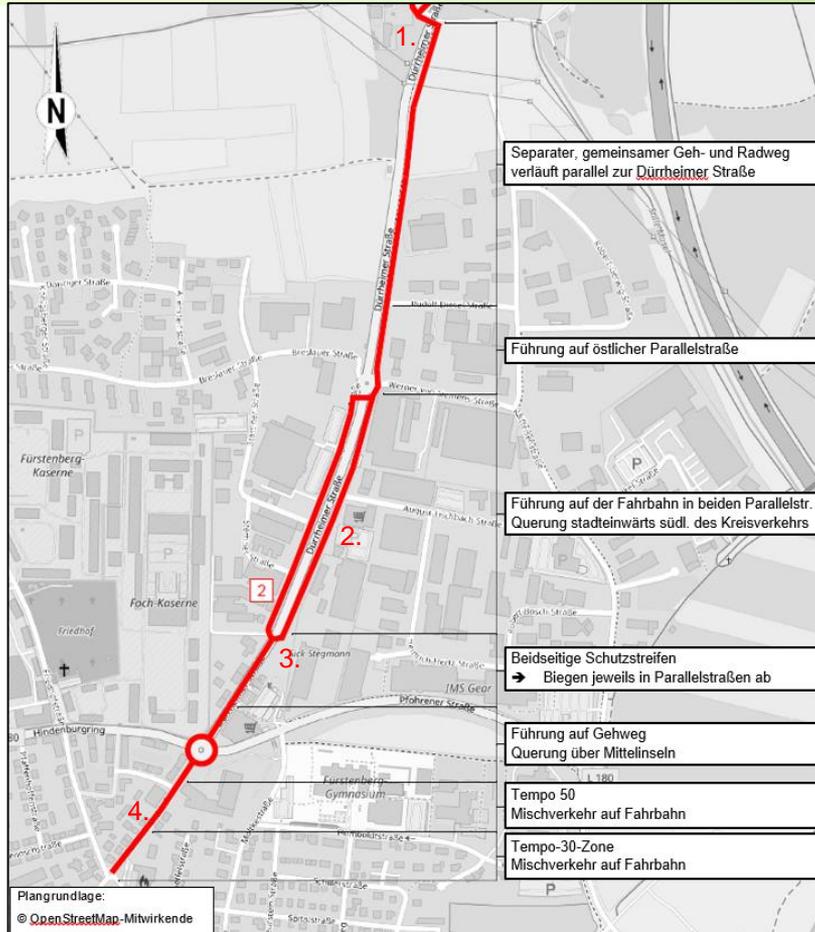
Bereich Stadtzentrum

1. Verkehrsberuhigten Bereich in Karlstraße zwischen Rathaus und Schulstraße prüfen
2. Prüfen, ob Haldenstraße für Radverkehr geöffnet werden kann
3. In Einbahnstraßen nur einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite anordnen, bei ausreichender Breite in beide Richtungen für Radverkehr freigeben
4. In allen Straßen prüfen, ob Parkstände am Fahrbahnrand entfallen können oder Senkrechtparken durch Längsparken ersetzt werden kann



Strecke 1 - Friedhofstraße

1. Markierung der Fahrradschleusen am Hindenburgring mit Regelbreiten markieren
2. Parken am Fahrbahnrand reduzieren und Senkrechtparkstände durch Längsparkstände ersetzen
3. Im Abschnitt neben Friedhof anstelle eingeschränktem Haltverbot ein absolutes Haltverbot einrichten
4. Streckenzug als Radverbindung kennzeichnen und in Wegweisung aufnehmen

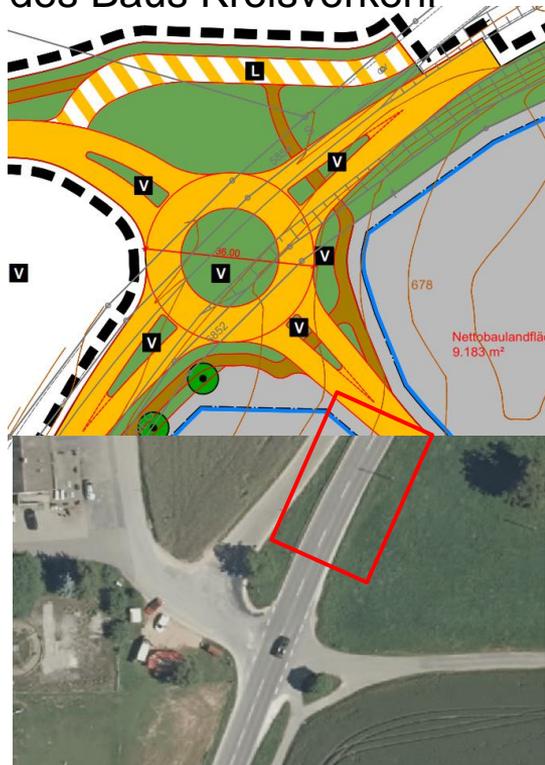


Strecke 2 - Dürzheimer Straße

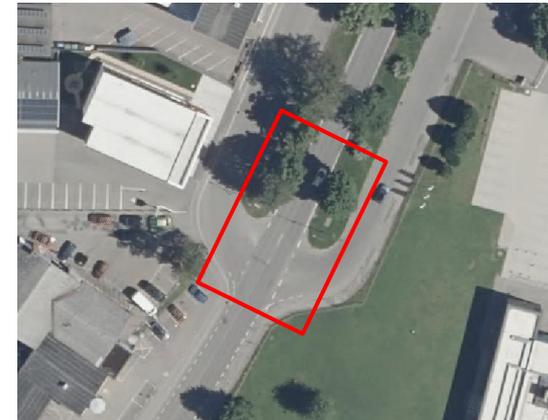
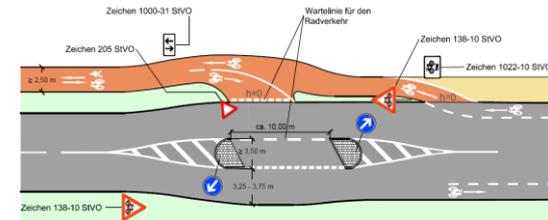
1. Einrichtung einer Querungsanlage im Bereich der Pension Ziegelhof im Zuge des Baus Kreisverkehrs
2. Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen in östlicher Parallelstraße
3. Einrichtung einer Querungsanlage zur Anbindung des Schutzstreifens aus der Parallelstraße in Anlehnung an Musterlösung BW 9.5-4
4. Südlich des Hindenburgrings durchgängig Tempo-30-Zone

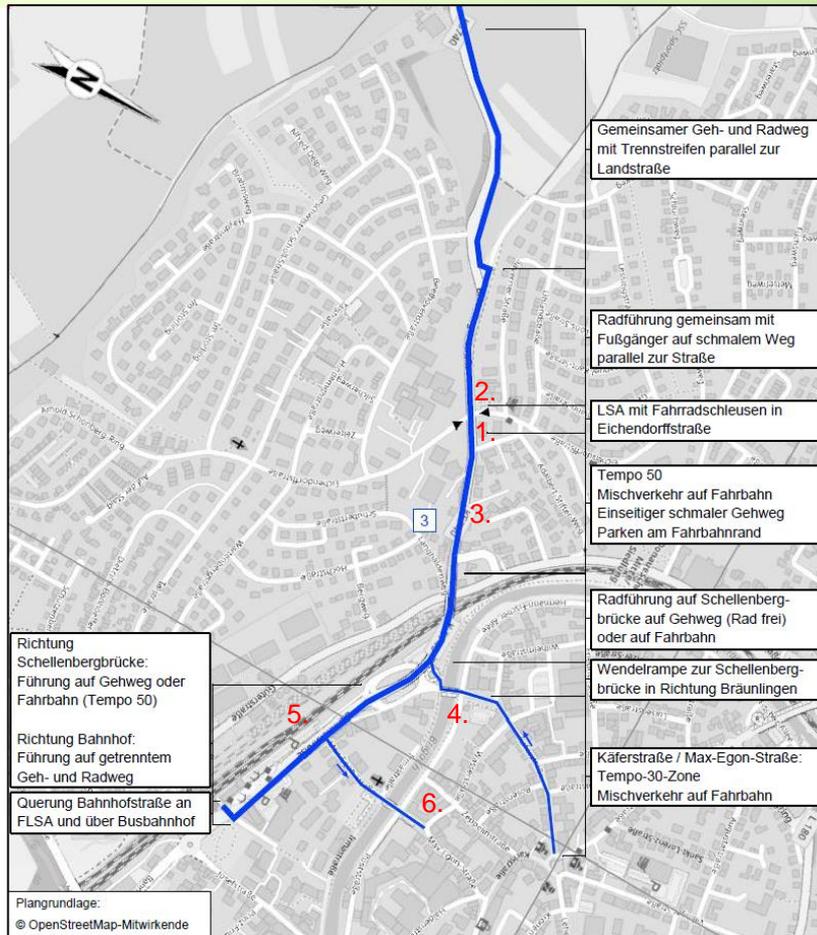
Strecke 2 - Dürrheimer Straße:

Querung Radverkehr im Zuge
des Baus Kreisverkehr



Musterlösung BW 9.5-4 für Querungs-
anlage am südlichen Ende der Parallelstr.



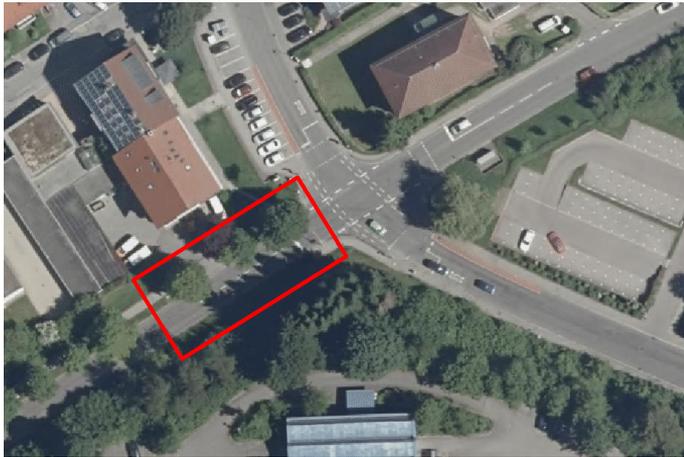
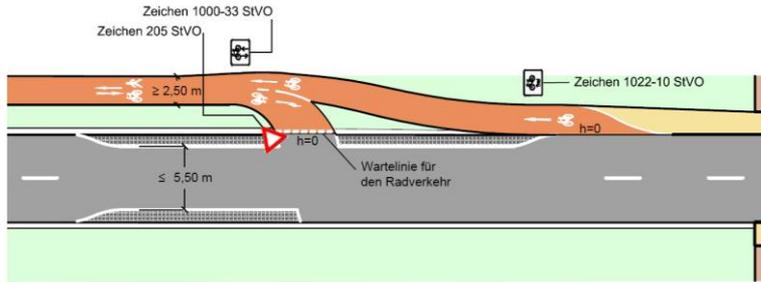


Strecke 3 - Bräunlingen

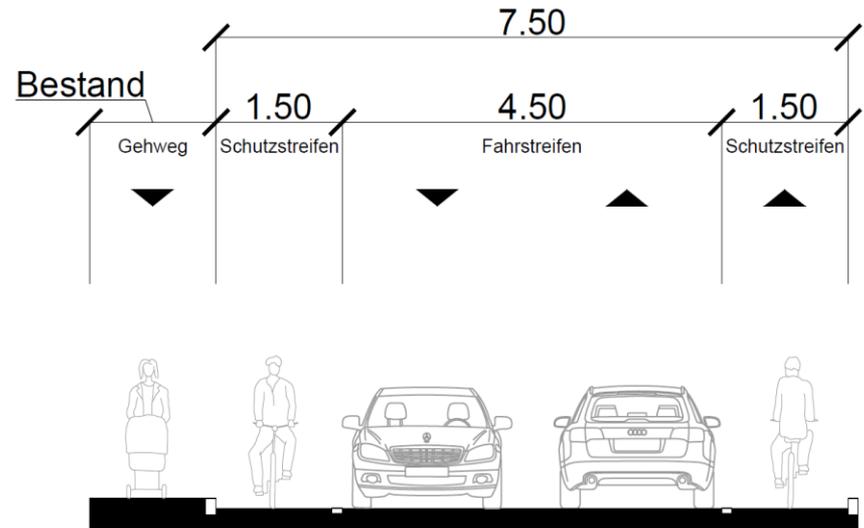
1. Fahrradschleusen am KP Bräunlinger / Eichendorffstraße auch in Bräunlinger Straße
2. Übergang in Geh- und Radweg nach Musterlösung BW 9.5-2 und Weg auf mind. 2,50 m verbreitern
3. Beidseitiger Schutzstreifen in Bräunlinger Straße
4. Markierungen auf Käferbrücke symmetrisch ausführen
5. Radfurt am Bahnhofsparkplatz rot markieren
6. Radführung stadteinwärts über Max-Egon-Straße, stadtauswärts über Käferstraße

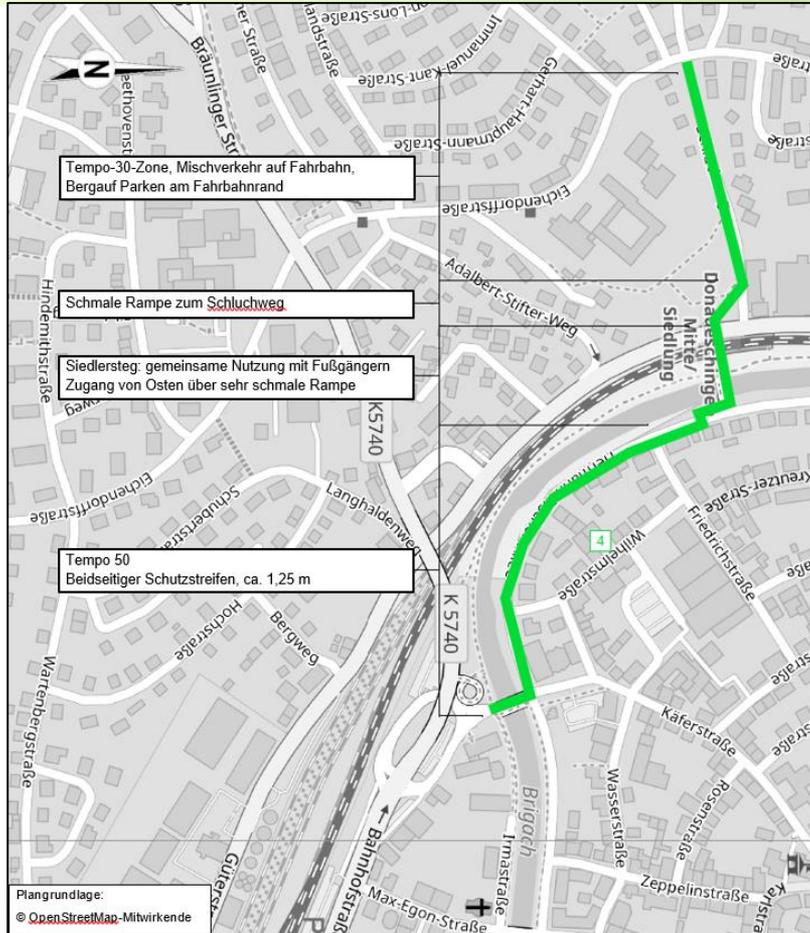
Strecke 3 - Bräunlingen:

Musterlösung BW 9.5-2 für Übergang in Weg nördlich der Eichendorffstraße



Querschnitt mit Schutzstreifen zwischen Schellenbergbrücke und Eichendorffstraße





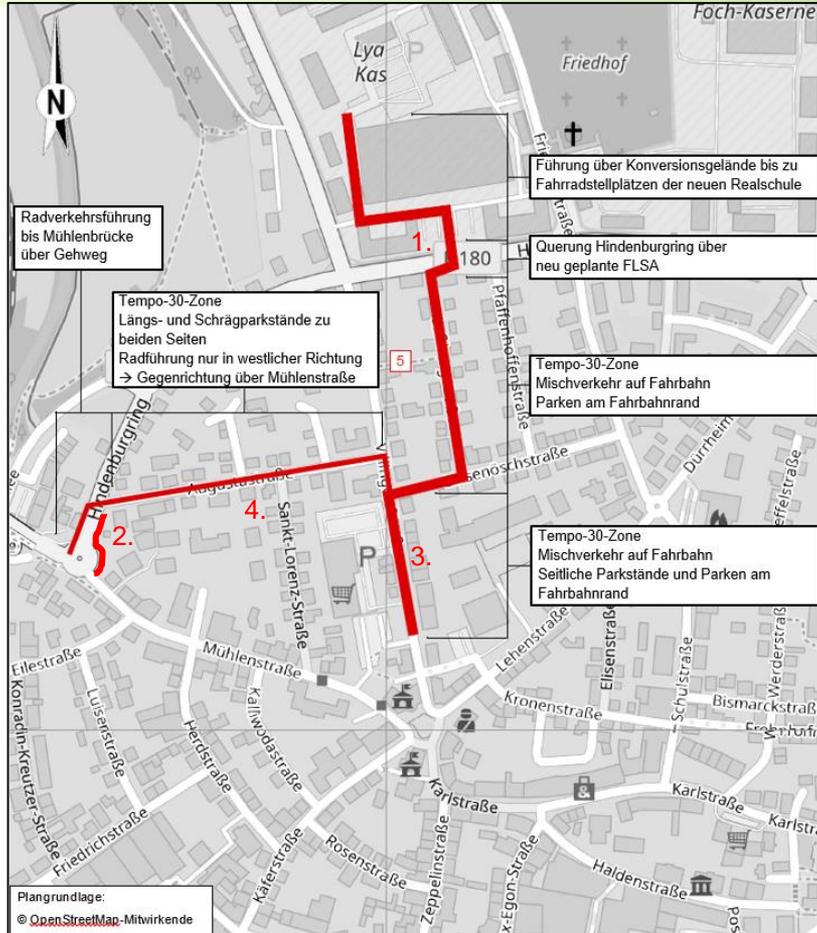
Strecke 4 - Siedlersteg

1. Neu- oder Umbau ausreichend breiter Radrampen zum Siedlersteg an den Enden
2. Entfernung der Umlaufgitter auf dem Siedlersteg
3. Bessere Möglichkeiten zum Erreichen der Bahnsteige mit Fahrrad oder Rollstuhl, z.B. neue Rampen / Fahrradschienen
4. Sofern möglich auf Siedlersteg räumliche Trennung zwischen Fahrrad und Fußgängern (z.B. Leitbord) einrichten

Strecke 4 - Siedlersteg:

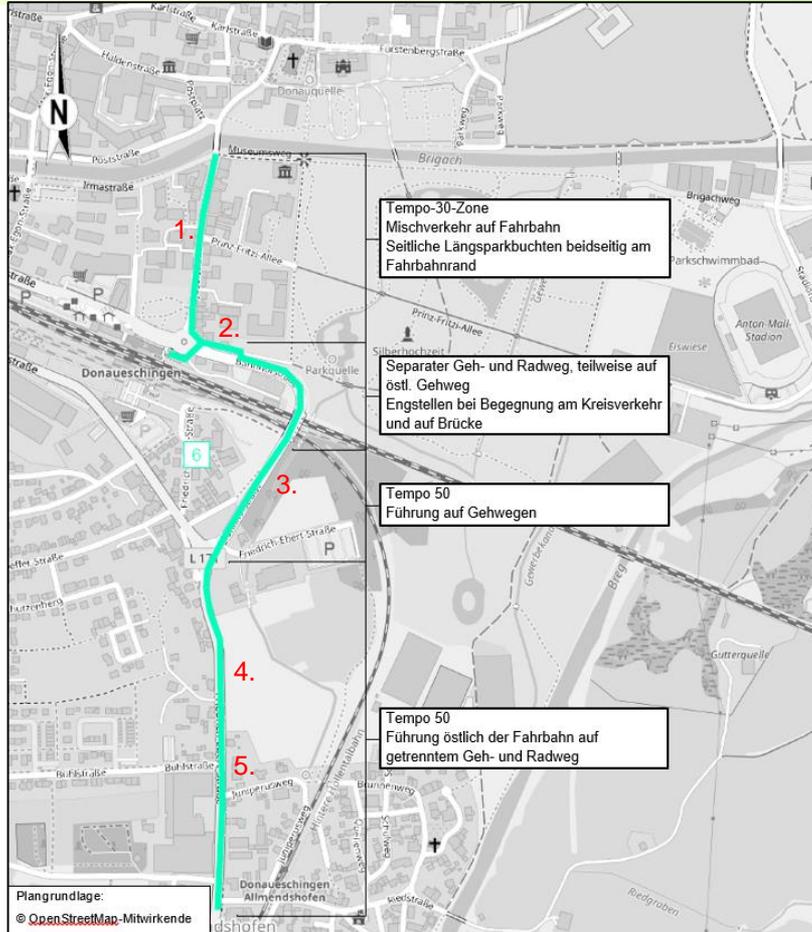
Hindernisse für Radverkehr durch sehr schmale Rampe und Umlaufgitter





Strecke 5 - Neue Realschule

1. Umsetzung der geplanten FLSA Hindenburgring
2. Gehwege mit Rad frei im Bereich um den Kreisverkehr Hindenburgring / Neue-Wolterdinger- / Mühlenstraße und bis zur Augustastraße möglichst auf 3,00 m verbeitern
3. Bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Villinger Straße, bspw. durch Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn
4. Parkmöglichkeiten in der Augustastraße einschränken, Längsparken statt senkrecht oder schräg

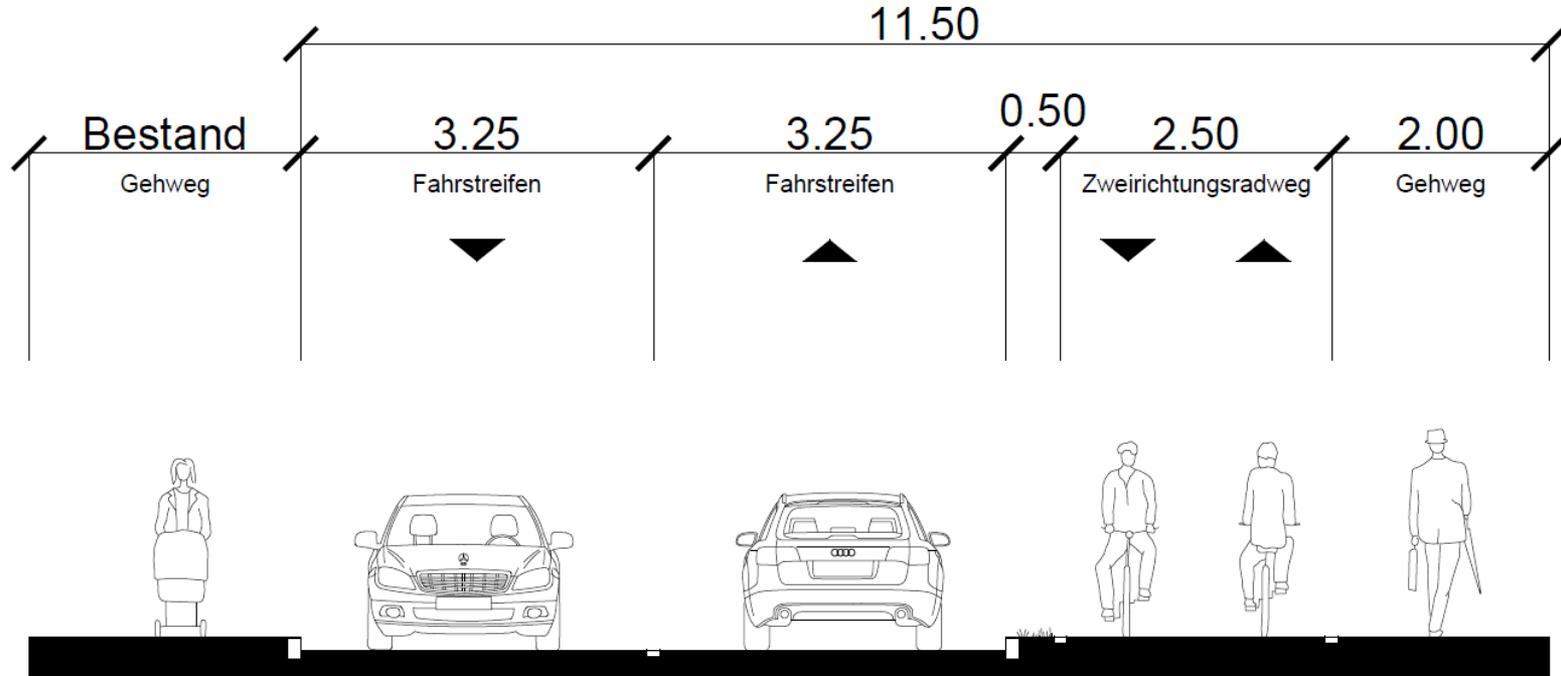


Strecke 6 - Allmendshofen

1. Prüfen ob Verkehrsstärke oder Anzahl der Parkstände in Josefstraße reduziert werden können
2. Gefahrenstelle mit Entwässerungsmulde sicherer gestalten und Sichtverhältnisse ermöglichen
3. Östlichen Gehweg zwischen Brücke und Kreisverkehr wie südlich des Kreisverkehrs als getrennten Geh- und Radweg ausbauen
4. Ausbau der Breite des getrennten Geh- und Radwegs in der Straße
5. Engstelle am Baum (auf Höhe Friedrich-Ebert-Straße 45) durch Baumfällung beseitigen

Strecke 6 - Allmendshofen:

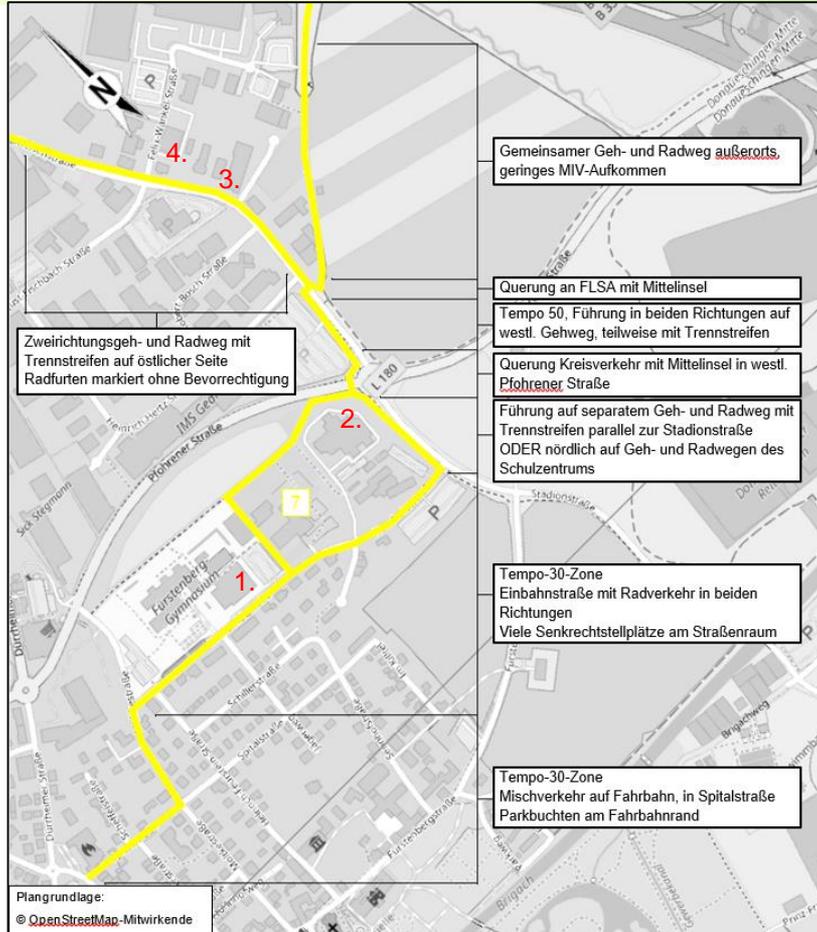
Querschnitt für getrennten Geh- und Radweg in der Friedrich-Ebert-Straße



Strecke 6 - Allmendshofen:

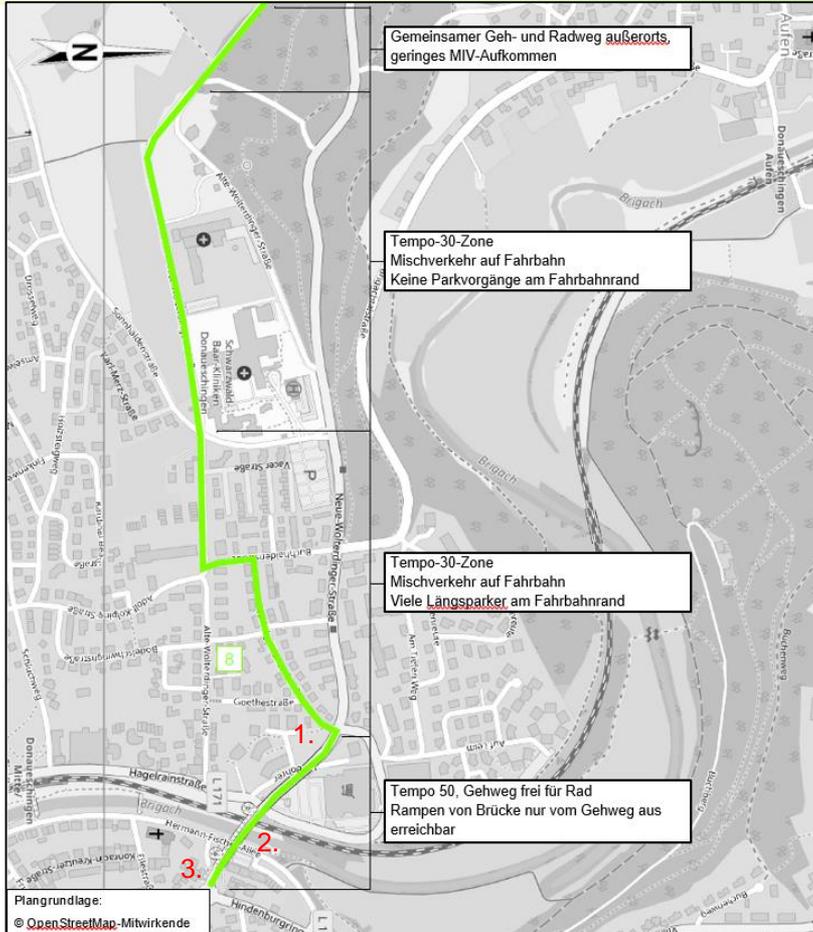
Gefahrenstellen für Radverkehr durch Entwässerungsmulde und Baum im Radweg





Strecke 7 - Aasen / Gewerbegebiet

1. Verbreiterung des nördlichen Gehwegs in der Humboldtstraße auf mind. 2,50 m und Ausweisung als Radweg, um Senkrechtstellplätze zu umfahren
2. Geh- und Radwege auf Schulgelände und parallel zu Stadion- und Raiffeisenstraße nach Möglichkeit auf mindestens 2,50 m verbreitern
3. Radfurten an Einmündungen in Raiffeisenstraße rot markieren und mit Piktogrammen und Verkehrszeichen verdeutlichen, dass diese in beiden Richtungen befahren werden
4. Ausweisung der Raiffeisenstraße als Vorfahrtsstraße von Süd nach Nord prüfen



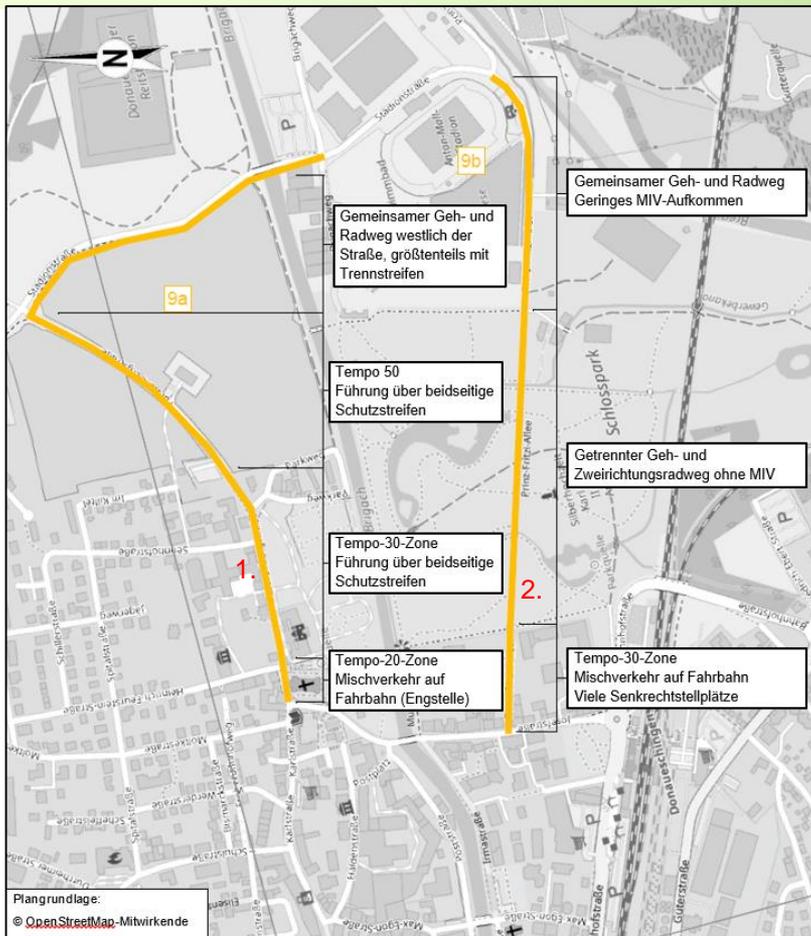
Strecke 8 - Wolterdingen

1. Gehweg stadteinwärts zwischen Einmündung Ludwig-Kirsner-Straße und Mittelinsel Neue-Wolterdinger-Straße auf mind. 3,00 m verbreitern
2. Gehwegbreiten auf Mühlenbrücke nach Möglichkeit erhöhen
3. Nach Rampe Linkseinbiegen in Mühlenstraße sicher gestalten durch bessere Sichtbarkeit → Führung zur Augustastraße über Kreisfahrbahn mit Gehweg "Rad frei"

Strecke 8 - Wolterdingen:

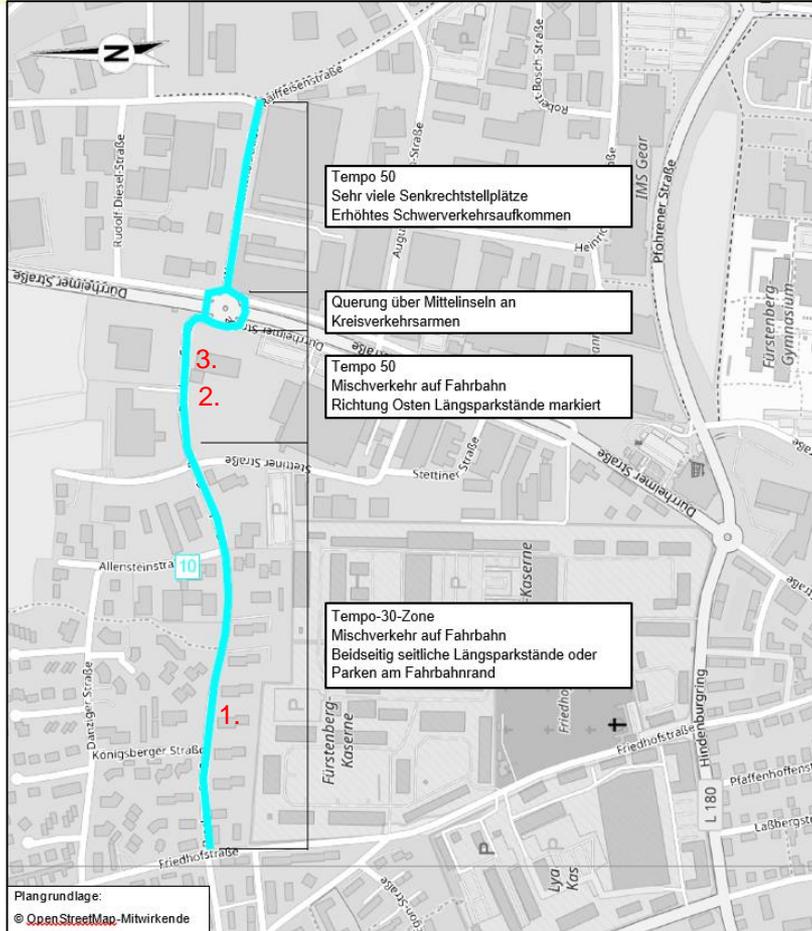
Engstelle zwischen Querung der Neuen-Wolterdinger-Straße und Ludwig-Kirsner-Straße





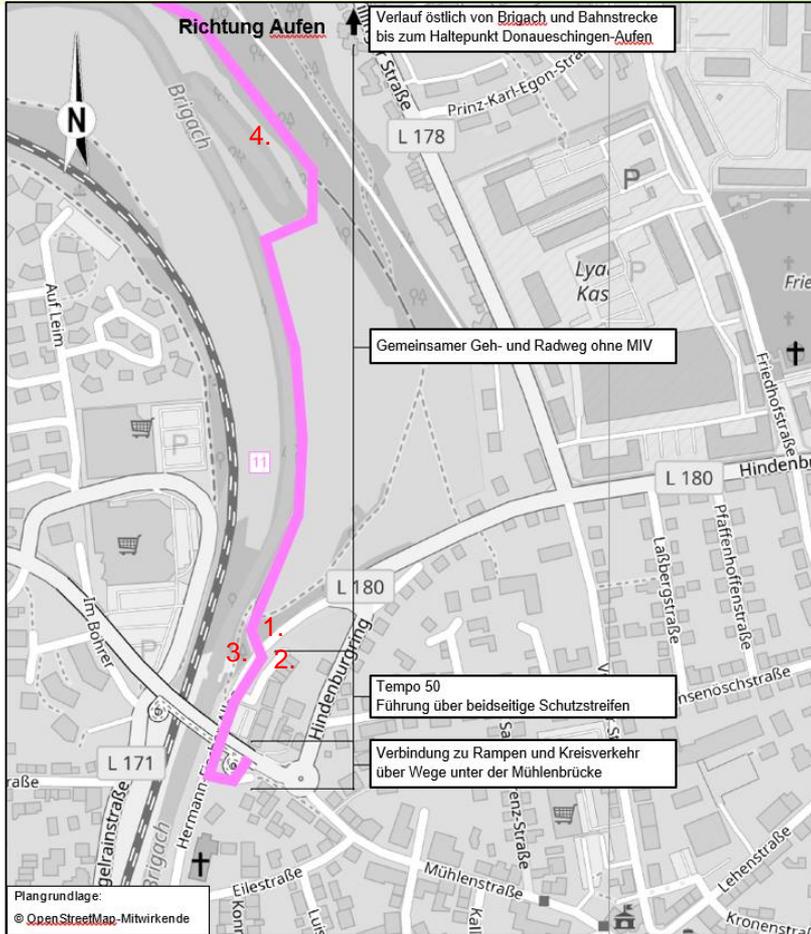
Strecke 9 - Sportanlagen/ Schlosspark

1. Prüfen ob Breite der Schutzstreifen in Fürstenbergstraße überall auch mit Anhänger ausreichend ist und ggf. verbessern
2. Für Fahrrad freigegebene Breite auf Prinz-Fritzi-Allee auf mind. 2,50 m erhöhen
3. Bei nur geringem Umweg Radverkehr in Strecke 9b bündeln



Strecke 10 - Tangente Nord

1. Seitliches Parken in Breslauer Straße reduzieren oder zumindest auf einer Straßenseite verbieten
2. Zulässige Geschwindigkeit in Breslauer Straße durchgängig mit 30 km/h anordnen
3. Prüfen, ob Querschnitt der Breslauer Straße zwischen Stettiner Straße und Dürreheimer Straße verbreitert werden kann

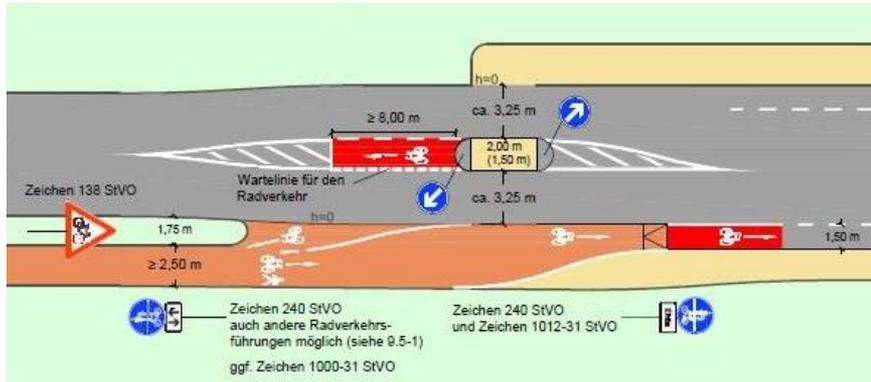


Strecke 11 - Aufen Ost

1. Einrichtung einer Querungsanlage in der Hermann-Fischer-Allee an der Einmündung des Wegs nach Aufen, basierend auf Musterlösung BW 9.5-11
2. Radverkehr nicht über das Ende des Schutzstreifens hinaus auf dem Hindenburgring führen und alle Fahrbeziehungen ausschildern
3. Einmündung des Wegs in den Hindenburgring und Gehweg sanieren (starke Schäden am Belag)
4. Unbefestigten Weg außerorts auf Zustand prüfen und wo nötig sanieren

Strecke 11 - Aufen Ost:

Basierend auf Musterlösung BW 9.5-11 für Übergang zwischen Schutzstreifen und Weg nach Aufen





KARAJAN • INGENIEURE

Beraten + Planen
Ingenieurgesellschaft mbH

Schloßstraße 54, 70176 Stuttgart, Tel.: 0711/66994-0

Fax: 0711/66994-66, e-mail: stuttgart@karajan.de

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**