

## Radverkehrsbericht 2015

### Anlass:

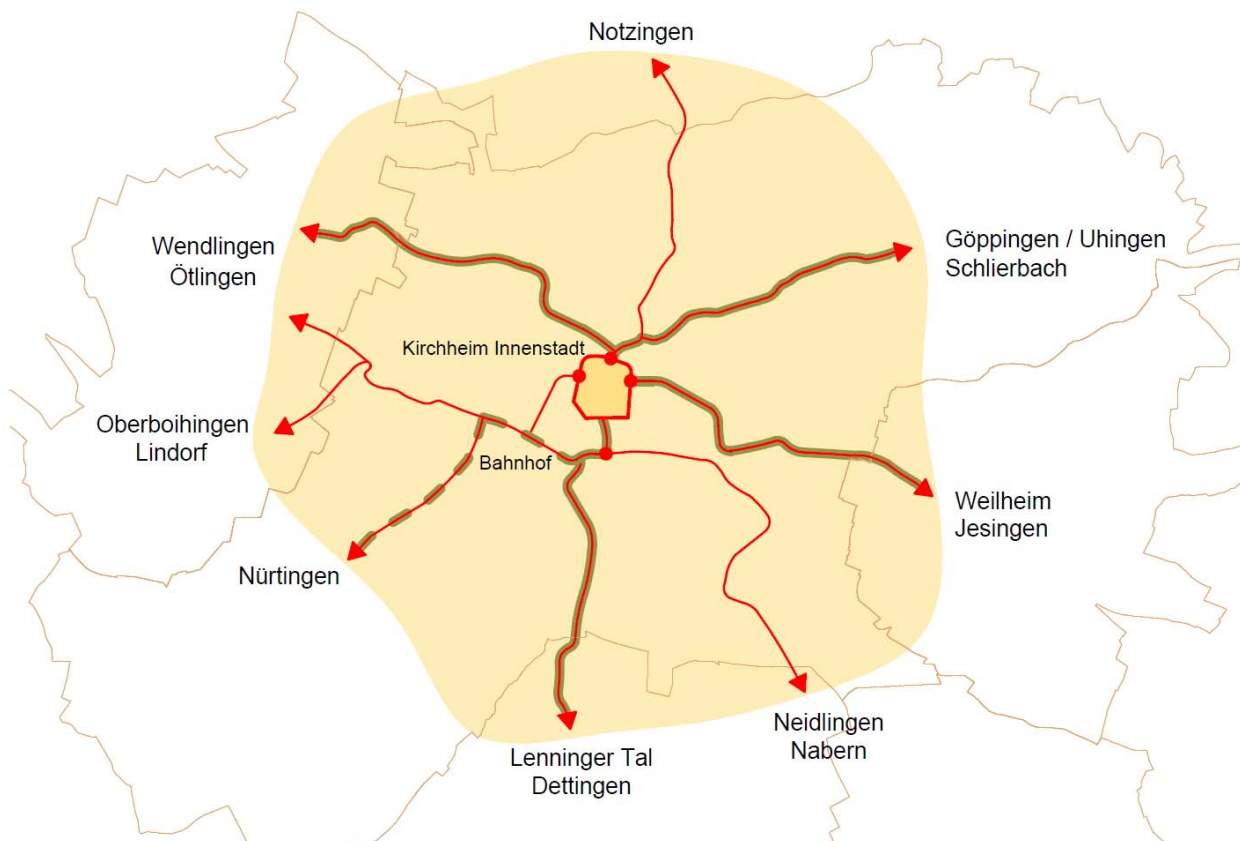
Der letzte Radverkehrsbericht wurde den Gremien im November 2010 vorgelegt.

Der Radverkehrsbericht gibt einen Überblick über die seit der letzten Berichterstattung im Rahmen der dafür zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel ausgeführten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Daneben benennt der Radverkehrsbericht die kurzfristig vorgesehenen Maßnahmen sowie die auf mittel- bis längerfristige Sicht umzusetzenden, teils kostenintensiven Maßnahmen für den Radverkehr. Es bleibt anzumerken, dass in der Vergangenheit zunächst vor allem die einfach zu realisierenden Maßnahmen angegangen worden sind, so dass künftig vermehrt Maßnahmen anstehen, deren Umsetzung sich schwieriger gestaltet.

Um die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen, erstreckt sich der Radverkehrsbericht nicht nur auf Infrastrukturmaßnahmen, welche den Schwerpunkt des Berichts bilden, sondern auch auf weitere wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung wie Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit. Letztere soll aufzeigen, dass Radfahren Spaß macht, gesund ist sowie Teil eines modernen Lebensstils ist, und soll somit noch mehr Menschen für das Radfahren begeistern. Ferner wird das touristische Angebot im Radverkehrsbericht kurz dargestellt.

Der Radverkehrsleitplan stellt die planerische Grundlage für die im Radverkehrsbericht dargestellten Maßnahmen dar. Er beinhaltet das bestehende Radwegenetz sowie die vorhandenen Abstellanlagen und trifft planerische Aussagen. Zielsetzung ist ein Radwegenetz, welches von durchgängigen und möglichst direkt verlaufenden Radwegeverbindungen geprägt ist. Hierbei wird auch die regionale Bedeutung der einzelnen Verbindungen betrachtet, da regionale Routen u.a. auf Grund der vermehrten Pedelecnutzung im Alltag, z.B. durch Berufspendler, zunehmend an Bedeutung gewinnen. Vor diesem Hintergrund ist auch das in Aufstellung befindliche RadNETZ Baden-Württemberg zu sehen. Neben den Hauptrouten sind auch Wegeverbindungen, welche die Durchgängigkeit zwischen den einzelnen Stadtquartieren verbessern ein weiteres Anliegen des Radverkehrsleitplans.

Die Radverkehrsplanung verfolgt hierbei keine Trennung in Achsen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer, sondern eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten. Der Radfahrer soll als ganz normaler Verkehrsteilnehmer in die Betrachtung eingehen, der die gleichen Fahrtquellen und -ziele wie Autofahrer und Fußgänger hat und seine Wege genauso schnell, sicher und komfortabel wie andere Verkehrsteilnehmer zurücklegen möchte. Gemäß dieser Zielsetzung benennt der Radverkehrsleitplan Verbesserungsmöglichkeiten innerhalb des bestehenden Netzes wie die Einrichtung von gesicherten Querungsmöglichkeiten oder die Anpassung von in die Jahre gekommenen Radverkehrsanlagen an heutige Standards. Die geplanten Lückenschlüsse dienen direkteren Verbindungen und einer besseren Vernetzung zwischen den einzelnen Stadtquartieren. Bei den kurzfristig vorgesehenen Maßnahmen bildet die Anpassung von älteren Radverkehrsanlagen an heutige Standards den Schwerpunkt.



Hauptachsen des Kirchheimer Radwegenetzes. Die im Regionalverkehrsplan enthaltenen regionalbedeutsamen Verbindungen sind grafisch hervorgehoben. Der Achse in Richtung Wendlingen kommt regionale Bedeutung zu, da sie entlang einer regionalen Entwicklungsachse verläuft. Auf regionaler Ebene bislang nicht enthalten ist die Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren Kirchheim und Nürtingen, sie ist gestrichelt unterlegt. Im Rahmen der Aufstellung des RadNETZes Baden-Württemberg setzt sich die Stadt Kirchheim unter Teck u.a. dafür ein, diese für den Alltagsverkehr wichtige Verbindung in das landesweite Radwegenetz aufzunehmen.

Die Fortschreibung des Radverkehrsleitplans wird Bestandteil des Integrierten Verkehrskonzepts. Beide Planwerke ergänzen sich gegenseitig, so bringen viele im Integrierten Verkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen Verbesserungen für den Radverkehr mit sich. Zu nennen ist beispielsweise die Umgestaltung der Alleenstraße. Des Weiteren besteht eine Verzahnung zwischen dem Radverkehrsleitplan und dem Lärmaktionsplan. Insbesondere die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Tempo-30-Regelungen bewirken an vielen Stellen auch eine attraktive Radverkehrsführung.

Eine Verknüpfung besteht zudem mit dem Klimaschutzkonzept, ein Baustein dieses Konzepts ist das Thema Mobilität, insbesondere die Förderung des Radverkehrs spielt hierbei eine wichtige Rolle.

Des Weiteren sind die ADFC-Untersuchung "Radverkehr vor Ort - Kirchheim unter Teck", das von der Lokalen Agenda Gruppe "Initiative FahrRad" erarbeitete Konzept "PLUS 30" sowie die Ergebnisse der im Rahmen des AGFK-Modellprojekts Radschulwegplan durchgeführten Schülerbefragung – jeweils soweit wie möglich – in die Fortschreibung des Radverkehrsberichts miteingeflossen.

Die Initiative FahrRad der Lokalen Agenda wurde an der vorliegenden Fortschreibung des Radverkehrsberichts beteiligt.

Insgesamt sollen die Investitionen für den Radverkehr dazu beitragen, das Fahrradfahren in der Stadt Kirchheim unter Teck noch attraktiver und sicherer zu machen und damit den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen und zur Förderung einer umweltverträglichen Mobilität beizutragen. Davon können auch Betriebe im Rahmen ihres betrieblichen Mobilitätskonzepts profitieren. Ferner mindert eine qualitätvolle Radverkehrsplanung beispielsweise auch den Parksuchverkehr in der Innenstadt, verringert folglich den Verkehrslärm und reduziert den Parkdruck, wovon wiederum Verkehrsteilnehmer, die zum Erreichen der Innenstadt auf das Auto setzen, profitieren können. Bezüglich des Radverkehrsanteils hat der Gemeinderat im Rahmen seines Beschlusses über die Leistungsziele und Maßnahmen für das Handlungsfeld Stadtentwicklung in seiner Sitzung vom 02.07.2014 beschlossen, dass der Anteil des Radverkehrs am 31.12.2019 mindestens 20% betragen soll. Gemäß den Begleituntersuchungen zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans – Band 1: Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009/2010 betrug der Radverkehrsanteil zum Untersuchungszeitraum in Kirchheim unter Teck 13,6%.

## Sachstand:

### A) Seit 2010 ausgeführte bzw. in der Umsetzung befindliche Maßnahmen

#### Infrastrukturmaßnahmen

- A1 Schutzstreifen Hindenburgstraße  
Mit dem beidseitigen Schutzstreifen in der Hindenburgstraße wurde die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Radfahrer aus den an die Hindenburgstraße angrenzenden Wohngebieten verbessert.



Beidseitiger Schutzstreifen in der Hindenburgstraße

- A2 Knotenpunkt Alleenstraße / Jahnstraße / Gaisgasse  
Mit der Ausgestaltung des Knotenpunkts als Kreisverkehr wurde u.a. eine direkte Führung des Radverkehrs von der Gaisgasse auf den westlichen Abschnitt der Alleenstraße ermöglicht.
- A3 Fuß- und Radwegeverbindung Jahnstraße / Schülestraße  
Mit dieser Verbindung wurde die Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt verbessert.
- A4 Schutzstreifen Jahnstraße  
Der Schutzstreifen ermöglicht den Radfahrern, die in Richtung Nanz-Center oder Henriettenstraße unterwegs sind, ein Vorbeifahren an den am Knotenpunkt Jahnstraße / Kolbstraße wartenden Fahrzeugen.



Vorbeifahrstreifen in der Jahnstraße  
Schutzstreifen werden, wo die Platzverhältnisse es erlauben, bis zur Haltelinie geführt, da insbesondere die Markierung innerhalb von Knotenpunkten eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr bedeutet.

- A5 Radwegeverbindung nach Reudern  
Der neue Radwegeabschnitt südwestlich des Talbachs zur Kläranlage Reudern bedeutet eine Aufwertung der Radwegeverbindung Kirchheim-Nürtingen. Das neue Teilstück bringt gegenüber der bisherigen Verbindung durch den Talwald Vorteile mit sich, zu nennen sind die direktere Wegeführung und eine Linienführung entlang der Topographie.

- A6 Schienengleiche Querung Radwegeverbindung aus dem Bereich der westlichen Aichelbergstraße / des Gräfenbergweges in Richtung Rambouillet-Platz
- A7 Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Radabstellanlage an der Schule Jesingen und dem vorhandenen Fuß- und Radweg an der Sportanlage Lehenäcker
- A8 Fahrradabstellanlage Untere Max-Eyth-Straße  
In der Max-Eyth-Straße wurden, abgestimmt auf die übrige Möblierung des Straßenraums, mehrere Fahrradabstellbügel angebracht. Die dezentral angeordneten Bügel ermöglichen den Radfahrern ein sicheres Abstellen ihres Fahrrads in direkter Nähe zu den jeweiligen Zielpunkten.



Fahrradabstellbügel in der Max-Eyth-Straße

- A9 Fahrradboxen am Bahnhof Ötlingen  
Die 16 Fahrradboxen wurden auf Grund der hohen Akzeptanz auf 26 Boxen erhöht. Fast alle Boxen sind derzeit vermietet.
- A10 Fahrradboxen am Südbahnhof  
Im Zuge der Errichtung der Radstation wurden fünf Boxen vom Kirchheimer Bahnhof an den Südbahnhof verlegt. Die Boxen werden derzeit vermarktet.
- A11 Überprüfung der Notwendigkeit von Umlaufsperrern  
Die Umlaufsperre am Radweg hinter dem Bahnhof wurde in ihrer Breite reduziert, so dass, insbesondere für Fahrräder mit Anhänger ein besseres Passieren möglich ist. Ferner konnte die Umlaufsperre an der Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Jahnstraße zwischenzeitlich entfernt werden. Gleiches gilt für die Umlaufsperre im Bereich Pfaffenhalde / Tannenbergsstraße.

### Serviceangebote

#### A12 Fahrradstation

Die Radstation am Kirchheimer Bahnhof verbessert die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV und trägt somit zur Förderung einer umweltverträglichen Mobilität bei.

Die Fahrradstation bietet bewachte und trockene Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Serviceleistungen, wie einen Fahrrad- und Pedelecverleih, einen Fahrradservice für kleinere Reparaturen, Fahrradrecycling, eine Gepäckaufbewahrung für Touristen sowie die Ausgabe von touristischem

Informationsmaterial. Die Radstation wird von der Esslinger Beschäftigungsinitiative (EBI) betrieben.

Aus städtebaulicher Sicht wurde mit dem Zentrum am Bahnhof und seinem Personal vor Ort ein Bezugspunkt geschaffen, der das Problem der abseitig wirkenden Lage des Kirchheimer Bahnhofs mildert und die Fläche mit Leben füllt, wodurch auch die Sozialkontrolle im Bereich des Bahnhofs erhöht wurde.

Für die gesicherten Abstellplätze bewegt sich die Zahl der Jahresmietverträge in der Größenordnung von ca. 20-25 Stück. Dazu kommen noch Tages-, Wochen- und Monatsmieter. Die Esslinger Beschäftigungsinitiative, die auch die Radstation in Ludwigsburg betreibt, kann auf eine ähnliche Anfangszeit bei der Ludwigsburger Radstation zurückblicken. Dort steht zwischenzeitlich die Erweiterung der Radstation auf Grund der großen Nachfrage an. Es ist anzumerken, dass von der Radstation und der damit verbundenen Sozialkontrolle auch die frei zugänglichen Abstellplätze im direkten Umfeld der Radstation profitieren. Vor Errichtung der Fahrradstation wurden an die Verwaltung Klagen über Vandalismus sowie Forderungen wie Videoüberwachung herangetragen. Derzeit liegen keine Beschwerden über Vandalismus vor. Mit der Radstation hat sich somit die Gesamtsituation für den Radverkehr am Kirchheimer Bahnhof deutlich verbessert, die Station fördert zum Erreichen des Bahnhofs auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu setzen.

Die Radstation weist bei der Reparatur von Fahrrädern bzw. dem Fahrradrecycling eine gute Auslastung auf. Seit Jahresbeginn wurden 320 Reparaturen ausgeführt, hinzu kommen noch kleinere Servicearbeiten, die in der Regel umsonst verrichtet werden. Im Rahmen des Fahrradrecyclings konnten 30 Fahrräder aufbereitet werden, welche zu geringen Preisen an nachweislich Bedürftige veräußert werden konnten. Dieses Betätigungsfeld bildet zusammen mit den neu gestalteten Räumlichkeiten ein attraktives Arbeitsumfeld für die Beschäftigten der EBI. In der Radstation erhalten Arbeitslose, teilweise auch ehrenamtlich, wenn sie keine geförderte Maßnahme des Jobcenters erhalten, eine sinnvolle Beschäftigung. Inzwischen können auch Asylbewerber in der Werkstatt mitarbeiten.



Eröffnung des Pedelecverleihs in der Fahrradstation am Kirchheimer Bahnhof, Anfang April 2014.

Die Radstation bietet auch einen Fahrrad- und Pedelecverleih. Letzterer wird von der EBI in Zusammenarbeit mit Radsport Fischer+Wagner und SWE-Mobility Bike2go betrieben. Seit April konnten bereits 50 Verleihvorgänge bei den Pedelecs verzeichnet werden, die EBI sowie Radsport Fischer+Wagner sind mit dieser Entwicklung sehr zufrieden. Der Fahrrad- bzw. Pedelecverleih bietet Touristen die Möglichkeit direkt vom S-Bahnhof aus ihre Tour zu starten, die Station bringt folglich auch einen touristischen Mehrwert mit sich. Zumal auch touristisches Informationsmaterial vorgehalten wird, Informationen hierzu werden mehrfach täglich abgefragt. Neben der Vernetzung mit dem städtischen Tourismusangebot findet auch eine Verknüpfung mit den Angeboten des VVS statt, beispielsweise hat sich die Radstation an der Verlosungsaktion des VVS für Fahrradchecks beteiligt.



## Öffentlichkeitsarbeit

### A13 Runder Tisch "Radfahren in Kirchheim"

Beim jährlich stattfindenden Runden Tisch "Radfahren in Kirchheim" erörtern Bürgermeister, Stadtverwaltung, Lokale Agenda, Radsportverbände sowie Fahrradhändler aktuelle Themen des Radverkehrs.

### A14 Verschiedene Veranstaltungen

Die Stadt Kirchheim unter Teck hat sich im Rahmen verschiedener Veranstaltungen an der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren beteiligt. Zu nennen ist beispielsweise die Fahrradstadttour der Initiative FahrRad oder die Zählung des Radverkehrsaufkommens in der Innenstadt.

### A15 Informationsmaterialien

Von der Lokalen Agenda, Initiative FahrRad, wird jährlich ein Flyer mit Fahrradterminen herausgegeben. Diese Termine werden zusammen mit weiteren Fahrradnachrichten regelmäßig in die städtische Homepage eingepflegt.

## Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-BW)

Die Stadt Kirchheim unter Teck zählt zu den Gründungsmitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen. Mit gemeinsamen Projekten und Aktionen soll der Radverkehr vor Ort weiter gefördert werden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden beispielsweise die Selbstverständlichkeit des Radfahrens sowie der Spaß am Fahrradfahren vermittelt. Hierfür wird in jedem Jahr ein Schwerpunktthema gewählt, im Jahr 2014 z.B. das Thema Umwelt/Klima.

Um zu zeigen, wie gut das tägliche Radeln sowohl jedem Einzelnen als auch der Umwelt tut, hat die AGFK-BW die Gemeinschaftsaktion "Brötchentüte" im Frühjahr 2014 durchgeführt, die Stadt Kirchheim unter Teck hat sich daran beteiligt. Wer im Projektzeitraum seine Brötchen, süßen Stückchen oder Brote in einer der teilnehmenden Bäckereien gekauft hat, dem vermitteln die farbenfrohen Papiertüten im AGFK-Design augenzwinkernd, warum Radfahren fit und gesund hält.

Die beiden Kirchheimer Gymnasien nehmen derzeit am AGFK-Modellprojekt Radschulwegplan teil. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine Mobilitätsbefragung unter den Schülern durchgeführt. Ein Ergebnis war beispielsweise, dass am Ludwig-Uhland-Gymnasium 61% der 427 befragten Schüler im Sommer immer bzw. meistens mit dem Fahrrad zur Schule kommen, im Winter sind es immerhin noch 23% der Befragten, die das Fahrrad regelmäßig nutzen. Ferner wurde den Schulen ein technisches Verfahren zur Erstellung eines Radschulwegplans zur Verfügung gestellt. Es handelt sich um ein webfähiges Geoinformationssystem (WebGIS), in dem die Schüler und Schülerinnen ihren Radschulweg digital erfassen und auf Problemstellen entlang ihres Schulwegs aufmerksam machen können. Die Auswertung der Daten und die Erstellung des endgültigen Radschulwegplans wird derzeit vorgenommen.



## Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Stadt"



Auf Grund der bisher durchgeführten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wurde die Stadt Kirchheim unter Teck im Jahr 2012 vom Land Baden-Württemberg als Fahrradfreundliche Stadt ausgezeichnet. Als Anerkennung hat die Stadt Kirchheim unter Teck vom Land Baden-Württemberg einen Fahrradzähler erhalten, welcher in der Dettinger Straße, Höhe Walkstraße angebracht wurde. Die Zertifizierung ist für einen Zeitraum von fünf Jahren vergeben und mit Auflagen für eine erneute Zertifizierung verbunden, siehe Anhang. Diese Auflagen sollen eine kontinuierliche Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit gewährleisten und haben, soweit möglich, in der Fortschreibung des Radverkehrsberichts Berücksichtigung gefunden.

### Radtouristisches Angebot

In den letzten Jahren wurde das radtouristische Angebot kontinuierlich ausgebaut. Beispielsweise wurde im Frühjahr 2013 der von der Stadt Kirchheim unter Teck initiierte Lauter-Alb-Lindach-Radweg eingeweiht, dieser stellt einen Abzweig des Neckartalradweges dar und führt vom Lautertal über die Schwäbische Alb ins Lindachtal. Der Lauter-Alb-Lindach Radweg ist bereits in mehrere Publikationen wie die BikelineKarte oder die Rad-Broschüre "2-Stromland" aufgenommen worden. Eine weitere beschilderte Radroute stellt die Obstroute dar, welche von Süßen zum Kirchheimer Bahnhof führt. Die Freizeitkarte Kirchheim unter Teck stellt neben verschiedenen Freizeiteinrichtungen auch das Kirchheimer Radwegenetz dar. Die Karte erfreut sich großer Beliebtheit. Ferner wurde das Thema Mountainbiken im Wald mit verschiedenen Akteuren erörtert. Im Kirchheimer Stadtwald sind dabei keine nennenswerten Konflikte zwischen Mountainbikern und anderen Nutzungen zu verzeichnen.

### Bikepark

Der Verein Radsport Kirchheim unter Teck e.V. errichtet derzeit neben dem Schlossgymnasium einen Bikepark. Das Projekt, getragen vom ehrenamtlichen Engagement der Vereinsmitglieder, wird von der Stadt Kirchheim unter Teck unterstützt. Im Park werden verschiedene Sportarten wie Dirtjump oder BMX angeboten. Darüber hinaus möchte der Verein den Schulen ermöglichen, den Park im Rahmen des Sportunterrichts zu nutzen und so die Motorik der Schülerinnen und Schüler zu trainieren. Die motorische Sicherheit im Umgang mit dem Fahrrad kommt den Schülerinnen und Schülern auch im Straßenverkehr zu Gute.

## **B) Geplante Maßnahmen in den Jahren 2015 bis 2017**

### Infrastrukturmaßnahmen

- B1 Alleenstraße, nördlicher Abschnitt**  
Die Radverkehrsanlage entlang der nördlichen Alleenstraße entspricht nicht den heutigen Standards. Im Zuge der geplanten Umgestaltung des nördlichen Abschnitts der Alleenstraße soll eine Tempo-30-Regelung zum Tragen kommen. Diese Regelung soll auch für den gesamten westlichen Abschnitt der Alleenstraße gelten. Der Radverkehr wird bei einer Tempo-30-Regelung im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn geführt, die in die Jahre gekommenen Radverkehrsanlagen an der nördlichen Alleenstraße können somit im Zuge der Umgestaltung zurückgebaut werden.
- B2 Schülestraße**  
Überprüfung der Einführung einer Tempo-30-Regelung entsprechend der Lärmaktionsplanung. Dadurch würde ein Lückenschluss im städtischen Radverkehrsnetz entstehen.
- B3 Stuttgarter Straße im Bereich der Ortsdurchfahrt Ötlingen**  
Im Bereich der Ortsdurchfahrt Ötlingen wird der Radverkehr derzeit größtenteils auf der Fahrbahn bzw. auf dem Gehweg mit der Kennzeichnung "Radfahrer frei" geführt. Diese Führung ist wenig attraktiv für Radfahrer. Im Rahmen der Ortskernsanierung Ötlingen soll die Ortsdurchfahrt eine Neugestaltung erfahren, in diesem Zusammenhang wird auch die Radverkehrsführung neu konzipiert.
- B4 Hegelstraße**  
In der Hegelstraße wird der Radverkehr vor allem auf der Fahrbahn bzw. auf dem Gehweg mit Zusatz "Radfahrer frei" geführt. Beim AGFK-Modellprojekt Radschulwegplan hat sich gezeigt, dass Schüler des Ludwig-Uhland-Gymnasiums, welche aus Ötlingen kommen, die Hegelstraße als Radschulweg nutzen. Um die Situation für Radfahrer in der Hegelstraße zu verbessern, sollen Schutzstreifen angeboten werden. Sollte aus Platzgründen nur ein einseitiger Schutzstreifen möglich sein, so ist dieser auf Grund der dort zahlreichen Grundstückseinfahrten auf der Ostseite zu führen. Im Zuge dieser Planung soll auch der Knotenpunkt Hegelstraße/Schöllkopfstraße mitbetrachtet werden (Überprüfung Ampelschaltung, ggf. Verlängerung Schutzstreifen Schöllkopfstraße).
- B5 Schöllkopfstraße, zwischen Ziegelstraße und Bahnhof**  
Auf der Nordseite der Schöllkopfstraße, im Bereich zwischen Ziegelstraße und Bahnhof wird der Radverkehr derzeit auf einem Radfahrstreifen, welcher zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Gehweg angeordnet ist, geführt. Die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich soll so geändert werden, dass der Radfahrerverkehr nicht mehr hinter den parkenden Fahrzeugen geführt sind, sondern zwischen Fahrbahn und ruhendem Verkehr, so dass der Radfahrer von den anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen werden kann.

**B6 Schöllkopfstraße / Ziegelstraße**

Derzeit wird der aus Richtung Bahnhof kommende Radfahrer vom Radfahrstreifen auf den Gehweg geführt, um von dort aus über die Fußgängerampel links in Richtung Ziegelstraße zu gelangen. Diese indirekte Führung des linksabbiegenden Radfahrers ist wenig attraktiv. Mit der Markierung einer Linksabbiegespur für den Radfahrer kann dieser auf Fahrbahnniveau bleiben, was eine Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr bedeutet.

Der aus Richtung Gaiserplatz kommende Radfahrer muss vor dem Knotenpunkt Schöllkopfstraße / Ziegelstraße, um weiterhin auf der Schöllkopfstraße bleiben zu können, von der rechten auf die linke Spur wechseln. D.h. er fährt auf einem relativ langen Teilstück "zwischen beiden Fahrspuren", was von vielen Radfahrern als unangenehm empfunden wird. Mit Hilfe einer Markierungslösung soll die Situation für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden.

**B7 Ziegelstraße / Hahnweidstraße**

Reduktion der derzeit überdimensionierten Verkehrsflächen und Verbesserung der Radverkehrsführung in diesem Zusammenhang.

**B8 Kolbstraße / Schöllkopfstraße**

Im Zuge der Bebauung Ecke Kolbstraße/Schöllkopfstraße soll die Kolbstraße eine Umgestaltung erfahren. In diesem Zusammenhang soll ein Radfahrstreifen für die aus der Kolbstraße kommenden Radfahrer angelegt werden, welcher diesen ein Geradeausfahren, direkt auf den Bahnhofsvorplatz, ermöglicht.

**B9 Kolbstraße, zwischen Jahnstraße und Postplatz**

Einführung einer Tempo-30-Regelung bzw. Markierung von Schutzstreifen, vergleiche Lärmaktionsplanung.

**B10 Paradiesstraße**

Einführung einer Tempo-30-Regelung, entsprechend des LKW-Lenkungskonzepts, sowie Überprüfung einer Fortführung der Radverkehrsführung in Richtung Burgtobelweg.

**B11 Plochinger Straße**

Beim betroffenen Abschnitt der Plochinger Straße handelt es sich um eine Einbahnstraße, welche in Gegenrichtung für Radfahrer frei gegeben ist. Radfahrer, welche entgegen der Einbahnrichtung fahren, werden auf den Bordstein geleitet, was für den Radverkehr wenig attraktiv ist. Künftig soll der Radverkehr auch in Gegenrichtung auf der Fahrbahn geführt werden, hierfür sind ggf. bauliche Änderungen erforderlich.

**B12 Ludwigstraße**

Im östlichen Abschnitt der Ludwigstraße existiert derzeit ein Zweirichtungsradweg. Künftig wird dieser aufgelöst, die Radfahrer verbleiben am jeweils rechten Fahrbahnrad, an der Querung Paradiesstraße soll ein Anforderungstaster für Radfahrer installiert werden. Am Knotenpunkt Lauterstraße gilt künftig Rechts-Vor-Links, die derzeitige Vorfahrtsregelung für den Radverkehr wird zurückgenommen. Damit wird eine den aktuellen Regelwerken entsprechende, systemdurchgängige Lösung geschaffen.

- B13 Henriettenstraße, zwischen Boschstraße und Kolbstraße  
Überprüfung der Einführung einer Tempo-30-Regelung. Die Lärmaktionsplanung sieht für Teilbereiche der Henriettenstraße eine Tempo-30-Regelung vor. Am Knotenpunkt Henriettenstraße / Steingaustraße soll eine Vorbeifahrmöglichkeit für Radfahrer aus westlicher Richtung geschaffen werden.
- B14 Nürtinger Straße  
Um einen Lückenschluss zwischen dem vorhandenen Radweg in der Nürtinger Straße und dem Schutzstreifen in der Steingaustraße zu ermöglichen, soll im Zuge der Erschließung des Gewerbegebiets "Hegelesberg" eine Verlängerung des vorhandenen Schutzstreifens Steingaustraße in Richtung Nürtinger Straße geprüft werden.
- B15 Schutzstreifen Dettinger Straße, zwischen Abzweig Lenninger Straße und Dettingen, sowie Anbindung des Radwegs entlang der Bahnlinie  
Mit der Neumarkierung des Schutzstreifens soll die bisherige Radwegführung auf dem Bordstein, welche durch zahlreiche Grundstückszufahrten geprägt ist, attraktiviert werden. Zusammen mit dieser Markierungsmaßnahme soll die Anbindung des Radwegs entlang der Bahnlinie an die Dettinger Straße hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit optimiert werden. Hierfür werden von Straßenbauamt genutzte Flächen benötigt, die Stadtverwaltung ist diesbezüglich in Verhandlung mit dem Straßenbauamt.
- B16 Durchgängige Gestaltung von Sackgassen  
Für Fußgänger und Radfahrer durchgängige Sackgassen erhöhen die Durchlässigkeit in den Quartieren. Sackgassen, welche dieses Merkmal aufweisen, sollen eine entsprechende Kennzeichnung erfahren. Die übrigen Sackgassen sollen bezüglich ihrer durchgängigen Gestaltung eine Überprüfung erfahren.
- B17 Prüfung der Benutzungspflicht innerörtlicher Bordsteinradwege älterer Bauart
- B18 Absenkung von Bordsteinkanten
- B19 Attraktive Fahrradabstellplätze an Einkaufsmärkten  
Die Initiative FahrRad der Lokalen Agenda möchte sich künftig verstärkt für attraktive Fahrradabstellplätze an bestehenden Einkaufsmärkten einsetzen. Durch die novellierte Landesbauordnung sind zudem bei der Errichtung derartiger Märkte Verbesserungen zu erwarten.
- B20 Fahrradabstellanlage in der Oberen Dettinger Straße

### Serviceangebote

- B21 Schließfächer für (Fahrrad-)Touristen in der Innenstadt, ggf. in Kombination mit einer Pedelec-Ladestation  
Es gibt Überlegungen in der Fußgängerzone Schließfächer anzubieten. Eine mögliche Nutzergruppe sind Radfahrer. Eine solche Schließfächanlage kann mit einer Ladestation für Pedelecs kombiniert werden.

## Öffentlichkeitsarbeit

### B22 Runder Tisch "Radfahren in Kirchheim"

Der Runde Tisch "Radfahren in Kirchheim" ist fest institutionalisiert und soll weiterhin jedes Jahr stattfinden.

### B23 Marketingkonzept für den Radverkehr

Um den vom Gemeinderat angestrebten Radverkehrsanteil von 20% bis 2020 zu erreichen, werden neben Investitionen in die Infrastruktur auch Marketingmaßnahmen für den Radverkehr für erforderlich gehalten. Diese Maßnahmen regen die Bürgerinnen und Bürger zum Überdenken ihres eigenen Mobilitätsverhaltens an und motivieren sie zum Radfahren. Etablierte Kirchheimer Veranstaltungen wie der Fahrradrekord können in ein solches Gesamtkonzept integriert werden. Die Initiative RadKULTUR des Landes Baden-Württemberg beinhaltet ein Marketingkonzept für ausgewählte Kommunen. Im ersten Jahr sind die Aktivitäten und Kommunikationsmaßnahmen für die Modellkommunen kostenlos, der Personalaufwand ist jedoch von der Kommune zu erbringen. Erfahrungen aus anderen Kommunen beziffern den Personalaufwand auf eine 50%-Stelle. Im zweiten Jahr sind die Maßnahmen, finanziell und personell, eigenständig fortzuführen. Eine Stadt in der Größenordnung von Kirchheim unter Teck muss im zweiten Jahr Finanzmittel in der Größenordnung von ca. 25.000 Euro bis 37.500 Euro aufbringen. Die Aktivitäten und Kommunikationsmaßnahmen der RadKULTUR passen thematisch auch zum Klimaschutzkonzept, zu dessen Zielen u.a. die Förderung einer umweltverträglichen Mobilität, insbesondere des Radverkehrs zählt.

### Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-BW)

Die Stadt Kirchheim unter Teck möchte auch in Zukunft aktiv an den AGFK-Projekten zur Förderung des Radverkehrs mitarbeiten und so von gemeinsamen Aktionen profitieren, z.B. von der Landesförderung im Rahmen der Initiative RadKULTUR, die nur AGFK-Mitgliedern offen steht, oder von der gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit zum Jahresthema 2015 "Verkehrssicherheit".

Derzeit wird die Wirkungskontrolle der Radverkehrsförderung Baden-Württemberg fortgeschrieben. Kirchheim unter Teck ist genauso wie im Jahr 2009/2010 an diesem Projekt als Modellkommune beteiligt. Im Rahmen der Wirkungskontrolle wird u.a. auch wieder eine Radverkehrszählung durchgeführt sowie eine Telefonbefragung zum Thema Radfahren in Kirchheim gestartet. Durch die Wirkungskontrolle werden der Stadtverwaltung wertvolle Grundlagendaten für weitere Planungen zur Verfügung gestellt und Veränderungen gegenüber den Jahren 2009/2010 aufgezeigt.

### Erneute Bewerbung um die Landesauszeichnung "Fahrradfreundliche Stadt"

Die Auszeichnung "Fahrradfreundliche Stadt", welche die Stadt Kirchheim unter Teck 2012 vom Land Baden-Württemberg erhalten hat, ist für einen Zeitraum von fünf Jahren vergeben und mit Auflagen für eine erneute Zertifizierung verbunden, siehe Anhang.

Von Seiten der Prüfkommision wurde hervorgehoben, dass sich die Stadt Kirchheim unter Teck in den vergangenen Jahren sehr dafür eingesetzt hat, ihre Fahrradfreundlichkeit auszubauen. Der größte Handlungsbedarf jedoch wird bei der Steigerung des Radverkehrsanteils gesehen. In diesem Zusammenhang wird von Seiten der Prüfkommision ein Marketingkonzept für den Radverkehr gefordert, mit welchem noch mehr Menschen für das Radfahren gewonnen werden sollen. Mit der Fahrradstation am Bahnhof oder der Freizeitkarte, in der das Hauptradwegenetz dargestellt ist, sind bereits erste Auflagen für eine erneute Zertifizierung erfüllt, an anderen Auflagen, wie z.B. der weiteren Umsetzung des Routennetzes oder der Attraktivierung von Radwegen älterer Bauart, arbeitet die Stadt kontinuierlich. Die Stadtverwaltung möchte sich im Jahr 2017 um eine erneute Zertifizierung bemühen, hält hierfür jedoch eine Verstärkung des Marketings für den Radverkehr für zwingend erforderlich.

### Radtouristisches Angebot

Das radtouristische Angebot soll schrittweise erweitert werden. So soll eine Familientour durch Kirchheim und seine Stadtteile entwickelt werden, welche an für Kinder interessanten Punkten vorbeiführt.

### C) Mittel- bis langfristige Maßnahmen

- C1 Alleenstraße, östlicher Abschnitt  
Radfahrerfreundliche Umgestaltung, beispielsweise durch eine Tempo-30-Regelung.
- C2 Postplatz  
Dem Postplatz kommt bei der Anbindung des westlichen Stadtgebiets an die Innenstadt eine wichtige verkehrsplanerische Bedeutung zu. Viele für den Radverkehr wichtige Abbiegebeziehungen, wie von der Max-Eyth-Straße in die Kolbstraße, erlaubt die derzeitige Verkehrsführung nicht. Im Rahmen einer Neugestaltung des Platzes sollen alle für den Radverkehr wichtigen Abbiegebeziehungen ermöglicht werden.
- C3 Stuttgarter Straße, zwischen Ötlingen und Postplatz  
Neugestaltung der in die Jahre gekommenen Radverkehrsanlagen in der Stuttgarter Straße sowie Anbindung an den Postplatz. Die Stuttgarter Straße, als Verbindung entlang der regionalen Entwicklungsachse Wendlingen - Kirchheim unter Teck, wurde von Seiten der Stadt, im Abstimmung mit dem Landratsamt, als regionale Achse für das RadNETZ Baden-Württemberg gemeldet.
- C4 Schöllkopfstraße, zwischen Ziegelstraße und Gaiserplatz  
Anlage eines beidseitigen Radfahrstreifens, der Knotenpunkt Gaiserplatz ist dabei in die Planungen miteinzubeziehen.
- C5 Südbahnhof / Dettinger Straße / Gaiserplatz (Radwegeführung aus Richtung Dettingen)  
Der Radverkehr aus Richtung Dettingen wird derzeit über die Dettinger Straße, nach dem Bauhof des Straßenbauamtes auf den Radweg entlang der Bahn, dann über den Straßenzug "In den Stellegärten" und die Hahnweidbrücke in Richtung Innenstadt geführt. Die direkte Wegeführung über den Gaiserplatz ist wenig attraktiv. Einer kurzfristigen Neugestaltung stehen hier der enge Straßenquerschnitt der Dettinger Straße auf Höhe der Tankstelle sowie der in diesem Zusammenhang neu zu ordnende Knotenpunkt Gaiserplatz entgegen. Auch die Wegeführung über den Radweg entlang der Bahn (nach der Einmündung Bauhof Straßenbauamt), den Südbahnhof zum gewässerbegleitenden Radweg entlang des ASB-Pflegeheims, ist auf Grund der fehlenden neigungsarmen Schienenquerung am Südbahnhof nicht möglich. Die Stadtverwaltung ist wegen einer neigungsarmen Querung im Bereich des Südbahnhofes zum wiederholten Male auf die Bahn zugegangen. Vor Kurzem hat die Bahn Gesprächsbereitschaft bei diesem Thema signalisiert. Alternativ dazu gibt es von Seiten der Stadt Überlegungen, ab dem Straßenbauamt auf dem Gleis der stillgelegten Bahnstrecke von Weilheim her kommend einen Radweg anzulegen. Dieser würde sich dann auf der Ostseite des aus dem Lenninger Tal kommenden Gleiskörpers befinden und damit ohne Querung dieses Gleiskörpers an den gewässerbegleitenden Radweg entlang des ASB-Pflegeheims anschließen. In diesem Zusammenhang müsste der gewässerbegleitende Radweg entlang des ASB-Pflegeheims eine Anbindung in Richtung Norden erfahren.



Die Radverkehrsführung im Bereich des Gaiserplatzes bedarf einer Verbesserung. Dies erfordert jedoch eine Umgestaltung des gesamten Knotenpunktes. Dabei sind alle Knotenpunktzufahrten hinsichtlich der Führung des Radverkehrs zu überarbeiten, z.B. Verlängerung des Schutzstreifens aus Richtung Hindenburgstraße.

C6 Tannenbergstraße

Mit einer Tempo-30-Regelung in der Tannenbergstraße, zwischen Gaiserplatz und Eichendorffstraße, kann auf diesem Streckenabschnitt nicht nur die Radwegführung verbessert, sondern auch ein attraktiveres Wohnumfeld für die Anwohner geschaffen werden.

C7 Jesinger Straße

Bei der Jesinger Straße handelt es sich um die direkte Verbindung zwischen der Kirchheimer Innenstadt und Jesingen. Daher wird, auch wenn mit der Radwegführung entlang des Schlossgymnasiums und entlang der stillgelegten Bahntrasse zwei Verbindungen existieren, dieser Verbindung, insbesondere für den Alltagsverkehr, eine Bedeutung zugeschrieben.

Die Jesinger Straße besitzt im Bereich zwischen Alleenring und dem Abzweig zum Schafhof keine Radverkehrsanlage, im weiteren Verlauf ist eine Radverkehrsanlage vorhanden, welche jedoch in die Jahre gekommen ist. Planerisches Ziel ist nach Möglichkeiten eine attraktive Radverkehrsführung unter Berücksichtigung der bestehenden verkehrlichen Rahmenbedingungen (ruhender Verkehr, Verkehrsstärke). Denkbar ist beispielsweise eine Tempo-30-Regelung zwischen der Alleenstraße und der Umgehungsstraße. In diesem Zusammenhang ist auch die Anbindung an den Raunercampus aufzuarbeiten. Der Tempo-30-Ansatz entspricht auch der Lärmaktionsplanung, welche eine Geschwindigkeitsreduzierung auf bestimmten Streckenabschnitten der Jesinger Straße vorschlägt. Östlich der Umgehungsstraße ist eine Markierung für den Radverkehr auf Fahrbahnniveau denkbar, wobei ergänzend, insbesondere für schutzbedürftigere Radfahrer, eine Nutzung des Gehwegs ermöglicht werden soll. Vom Abzweig Einsteinstraße bis zur Ortsmitte Jesingen ist eine Geschwindigkeitsreduzierung, analog zur Lärmaktionsplanung denkbar.

C8 Zu den Schafhofäckern

Die Radwegführung in diesem Bereich ist von Zweirichtungsradwegen gekennzeichnet. Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege sind insbesondere in Verbindung mit Pulkverkehr, Steigungsstrecken und Kreuzungssituationen als ungünstig einzustufen. Daher soll die bestehende Radwegführung in diesem Bereich überarbeitet werden. Um eine einheitliche Radverkehrsführung zu erreichen, sind die angrenzenden Knotenpunkte in die Betrachtung miteinzubeziehen. Zielsetzung ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

C9 Lauterradweg zwischen Walkstraße und Ziegelstraße

Die für den Weg gemäß Bebauungsplan erforderlichen Flächen konnten noch nicht erworben werden.

C10 Gewässerbegleitender Fuß- und Radweg entlang der Lauter nördlich der Plochinger Straße

Der für diese Maßnahme erforderliche Grunderwerb konnte bislang noch nicht vollständig getätigt werden.

- C11 Anlage einer Radwegeverbindung entlang der B 297 in Richtung Nürtingen, ab der Unterführung der Autobahn  
Die für diesen Weg benötigten Flächen auf Reuderner Gemarkung stehen derzeit nicht zur Verfügung.
- C12 B 297, Höhe Hahnweide  
Anlage einer Querungshilfe.
- C13 Höhenweg Schafhof  
Zusätzliche Wegeverbindung.
- C14 Gießnauweg, Verlängerung  
Querungsmöglichkeit über stillgelegte Bahntrasse.
- C15 Mittlere Gießnau  
Lückenschluss Wegeverbindung.
- C16 Im Doschler  
Lückenschluss Wegeverbindung.
- C17 Schönblickstraße Ötlingen, Höhe Ginsterweg  
Lückenschluss Wegeverbindung.
- C18 K 1205 Ötlingen-Notzingen, Höhe Egert  
Verbesserung der Querung.
- C19 Fahrradabstellanlage in der Unteren Max-Eyth-Straße  
Errichtung einer Fahrradabstellanlage am Postplatz.
- C20 Fahrradabstellanlage am Rossmarkt  
Im Zuge einer mittel- bis langfristig anstehenden Umgestaltung des Platzraumes sind weitere Fahrradabstellanlagen miteinzuplanen.

**Lösung:**

Siehe Antrag.