

Vorschlag des ADFC für das Radwegenetz Gerlingen

- 1) Ziele und Kriterien
- 2) Grundidee
- 3) Transitverbindungen
- 4) Lokale Verbindungen
- 5) Vorschlag für das Radverkehrsnetz
- 6) Vorschläge für Detaillösungen

1) Ziele und Kriterien – a: Zielgruppe

Aufteilung der
Bevölkerung unter
dem Aspekt
Radfahren

„auf keinen Fall“



28

Um den Anteil des Radverkehrs
deutlich zu erhöhen,
muss die große Gruppe von
Menschen betrachtet werden,
die gerne Radfahren aber sich
im Moment nicht sicher fühlen.



2

„Stark und furchtlos“

10



„begeistert und überzeugt“

60



„interessiert aber besorgt“

1) Ziele und Kriterien – b: Kriterien



Sicher (subjektiv und objektiv)

A	Gute Übersicht auf der Strecke (keine enge Kurven, plötzliche Hindernisse)
B	Gute berechenbare Oberfläche (kein Rollsplitt, Bordsteine, Löcher, Pflaster, Laub, Schmutz)
C	Gute Übersicht an Knotenpunkten und Überquerungsstellen
D	Klare, schnell erfassbare Wegführung
E	Keine Konflikte mit KFZ durch wenig KFZ Verkehr < 200 1/h
F	Keine Konflikte mit KFZ durch wenig Überholvorgänge ($V_{\text{KFZ}} - V_{\text{Rad}} < 10 \text{ km/h}$)
G	Keine Konflikte mit Fußgängern durch ausreichend Breite > 3m
H	Keine Konflikte mit Fußgängern durch geringe Frequenz < 50 1/h
I	Angepasste Geschwindigkeit des Querverkehrs an Knotenpunkten und Querungsstellen

Komfortabel

A	Ebene Oberfläche (Bordsteine auf ,0' abgesenkt)
B	Guter Erhaltungs- und Betriebszustand
C	Absteits von Abgas und Lärm
D	Konstantes Geschwindigkeitsniveau
E	Ausstattung mit Wegweisung
F	Saubere Oberfläche (keine Dreck, Matsch)

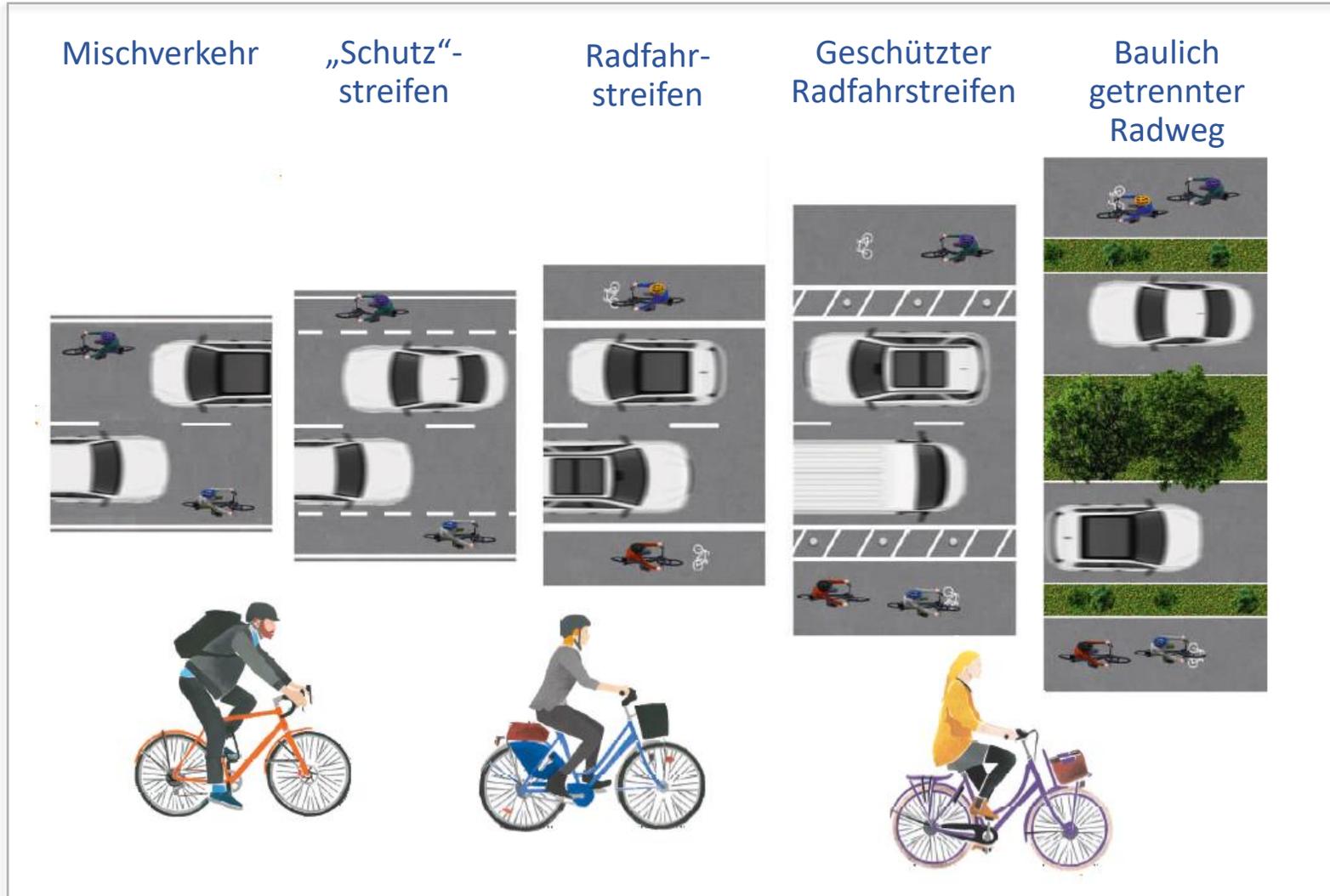
Zügig (subjektiv)

A	Keine Umwege
B	Keine unnötigen Steigungen
C	Minimaler Wartezeitverlust (Ampeln, Querungen)
D	Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen und Wegen
E	Frei von temporären Hindernissen (z.B. wartenden KFZ an Engstellen)
F	Trassiert für mind. 25 km/h bzw. 20 km/h (Kurven, Sichtbeziehung)
G	Geringer Rollwiderstand

Umsetzbarkeit

A	Planungsaufwand
B	Investitionsaufwand
C	Zeithorizont - Politische/Gesellschaftliche Widerstände
D	Zeithorizont - Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

1) Ziele und Kriterien – c: Schutzstreifen



Schutzstreifen führen zwar zu einer etwas geringeren die Geschwindigkeit der KFZ, aber gleichzeitig zu engeren Überholabständen.

Bei höherem Verkehrsaufkommen sind sie daher kein geeignetes Instrument „unbesorgtes“ Radfahren zu ermöglichen.

Eine Führung von Radverkehrsrouten auf Hauptstraßen ist daher zu vermeiden, wenn diese zu schmal für abgetrennten Radfahrstreifen sind

3) Ziele und Kriterien – d: Fahrradstraßen

Mischverkehr



Fahrradstraßen



Modaler Filter



Gut umgesetzte Fahrradstraßen können das Radfahren deutlich leichter und angenehmer machen. ... Sie erhöhen den Komfort und die Sicherheit für alle Radfahrenden.

Ferner ist es von zentraler Bedeutung, dass in Fahrradstraßen durch modale Filter kein durchgehender Autoverkehr ermöglicht wird und sie gegenüber den einmündenden Straßen und an Kreuzungen Vorrang erhalten.

2) Grundidee des ADFC Konzepts:

Aufteilung in ...

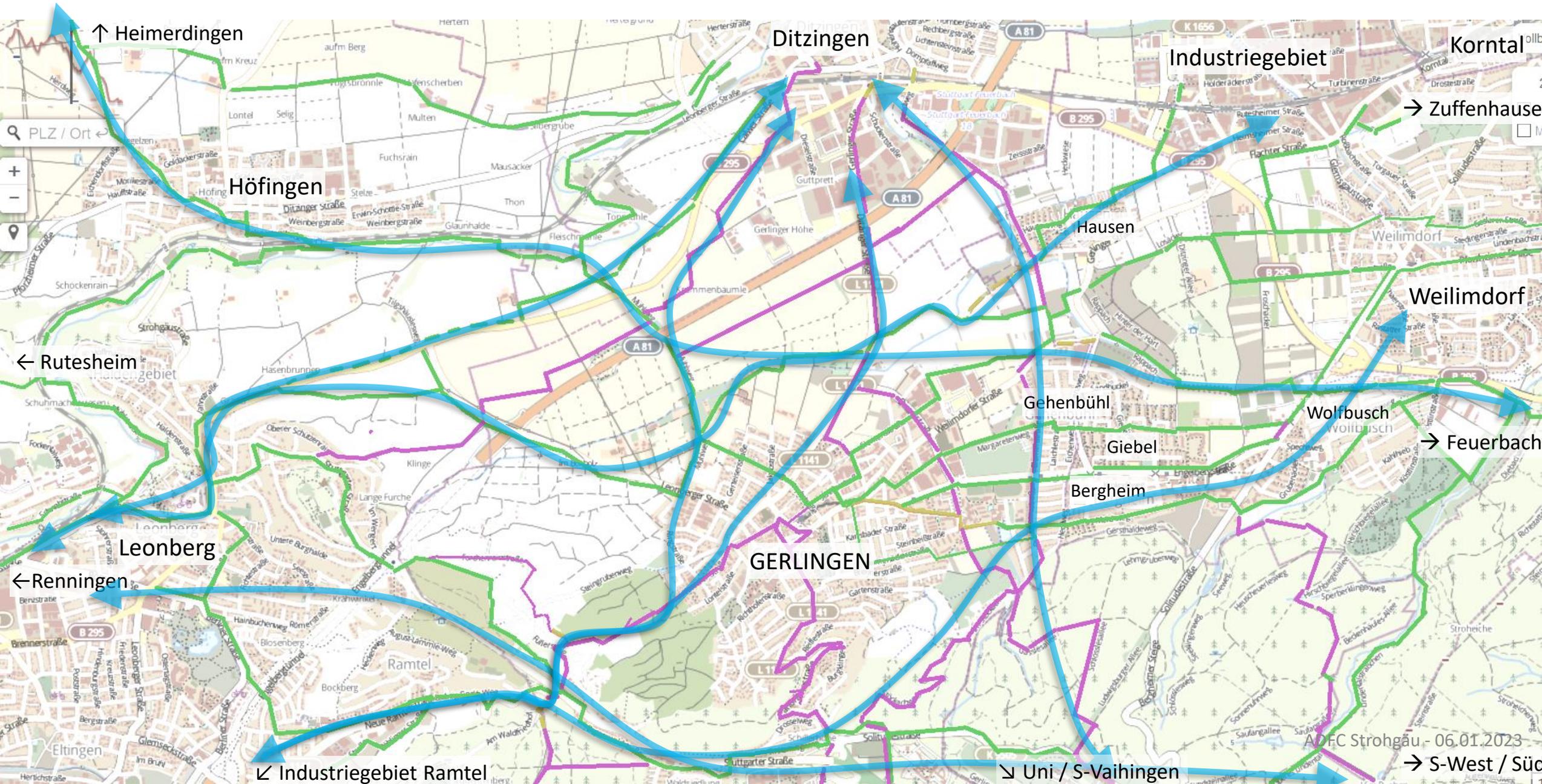
1) Transitverbindungen durch die Gerlinger Gemarkung

- Attraktiv für höhere Geschwindigkeit gemäß den Anforderungen an des Radwegnetz-BW

2) Lokale Verbindungen von Gerlingen in die Nachbargemeinden, inklusive innerörtliche Verbindungen

- Attraktiv durch hohen Komfort
- Hohes Sicherheitsgefühl durch Trennung der Verkehrsarten
- Führung möglichst abseits vielbefahrener Straßen.
- Abschnitte auf Hauptstraßen als echte Radfahrstreifen (durchgezogene weiße Linie)

3) Transitverbindungen – a: Relationen und bestehende Wege längs + quer zum Hang



3) Transitverbindungen

b: Anmerkungen

Die Transitverbindungen sollten unbedingt Teil des Mobilitätskonzeptes sein, denn ein steigender Radverkehrsanteil durch attraktive Transitverbindungen führt zu weniger KFZ-Verkehr und damit mehr Lebensqualität in der Kernstadt.

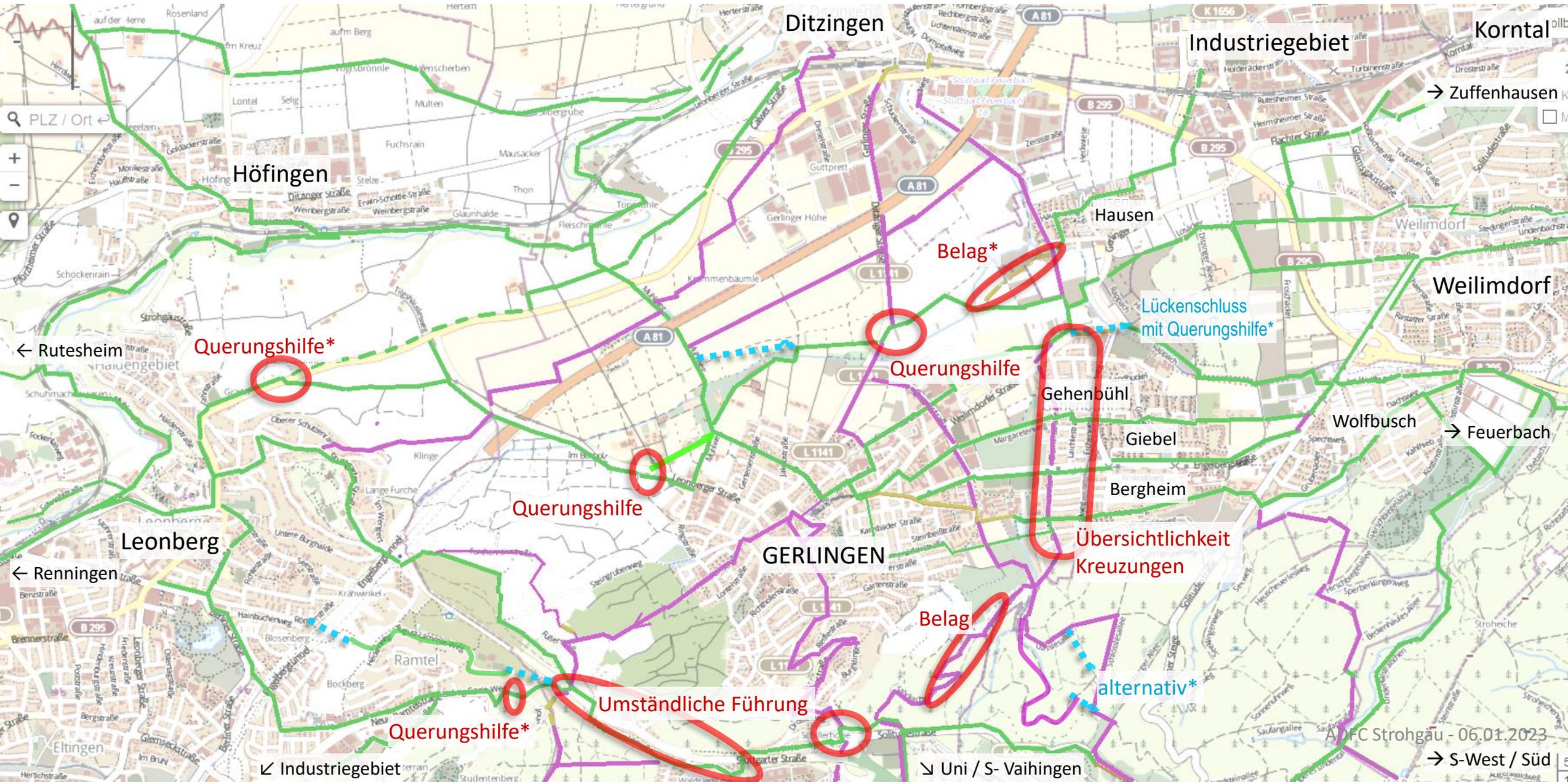
Die attraktivsten Transitverbindungen zwischen den Gerlinger Nachbargemeinden führen nicht durch das Zentrum von Gerlingen, sondern am Rand entlang. Sie betreffen damit vor allem Gehenbühl und die Schillerhöhe.

Mit einigen Lückenschlüssen und Optimierungen in Kooperation mit den Nachbargemeinden, können hier mit relativ geringem Aufwand große Verbesserungen erreicht werden (siehe nächste Folie)

Viele der vorgeschlagenen Verbesserungen kommen auch den Gerlinger Radfahrern zu gute.

3) Transitverbindungen – c: Lückenschlüsse und Optimierungsbedarf

*in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinde



4) Lokale Verbindungen

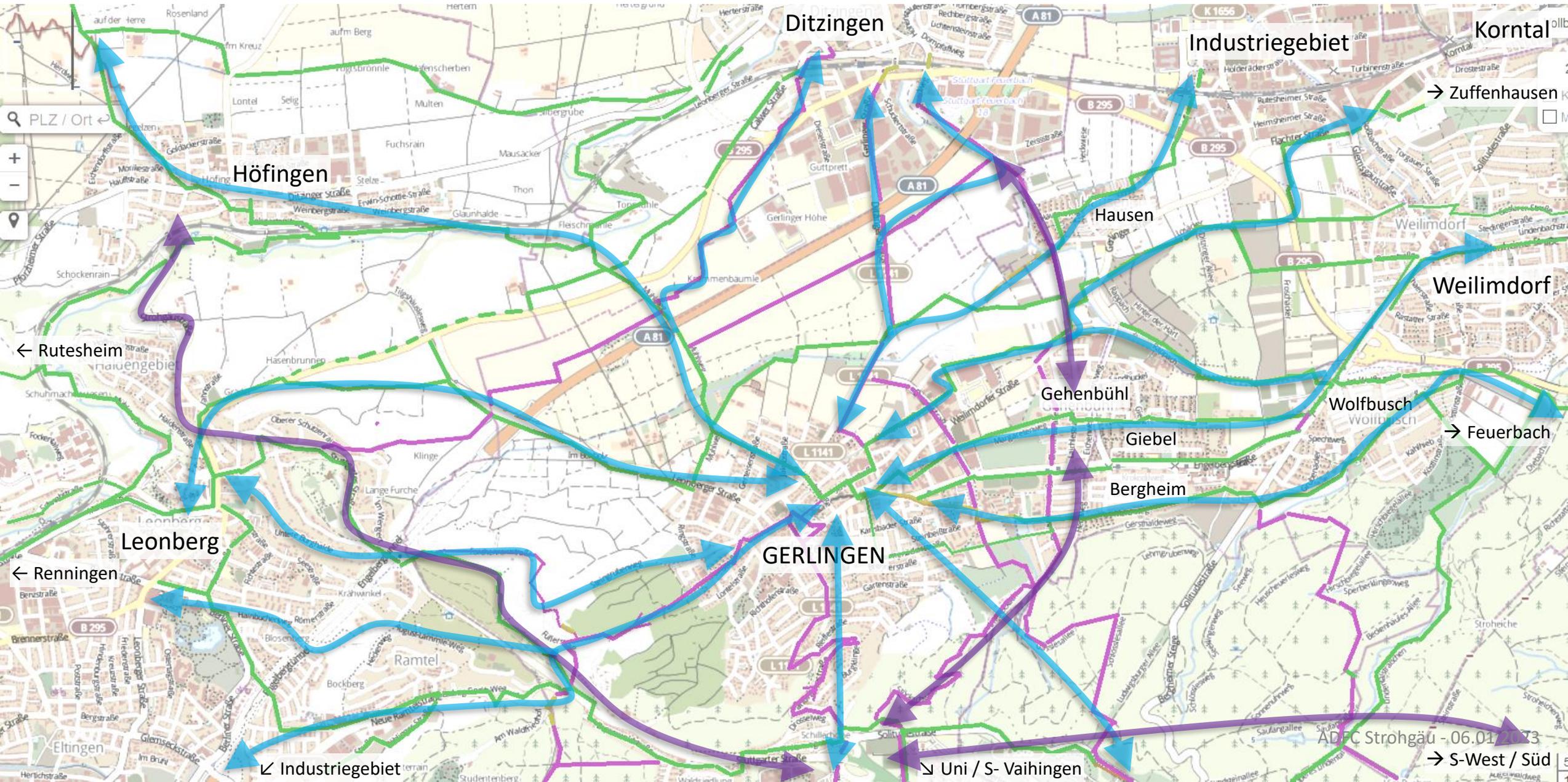
a: Anmerkungen

Die nachfolgende Folie zeigt die Verbindungen von der Gerlinger Kernstadt und den Gerlinger Stadtteilen in die Nachbarkommunen.

Es zeigt sich dass mit diesen Relationen auch die meisten innerörtlichen Verbindungen abgedeckt sind.

Auch gibt es eine partielle Übereinstimmung mit den im Abschnitt 1 genannten Transitverbindungen.

4) Lokale Verbindungen - b: Relationen vom Zentrum und von den Stadtteilen in die Nachkommunen



5) Vorschlag für Radverkehrsnetz: a: Anmerkungen

Die nachfolgende Folie zeigt den aus vorherigen Prämissen abgeleiteten Vorschlag für ein Radverkehrsnetz in Gerlingen.

Die Grundidee ist es für den lokalen Verkehr attraktive Radverkehrsachsen anzubieten, die auf Nebenstraßen parallel zu den Hauptstraßen verlaufen und trotzdem nahe am Zentrum sind.

Die genaue Führung ist in einigen Bereich bewusst offen gestaltet, da sie auch davon abhängt wie kritische Bereiche (z.B. die südliche Querung der Hauptstraße) gelöst werden können

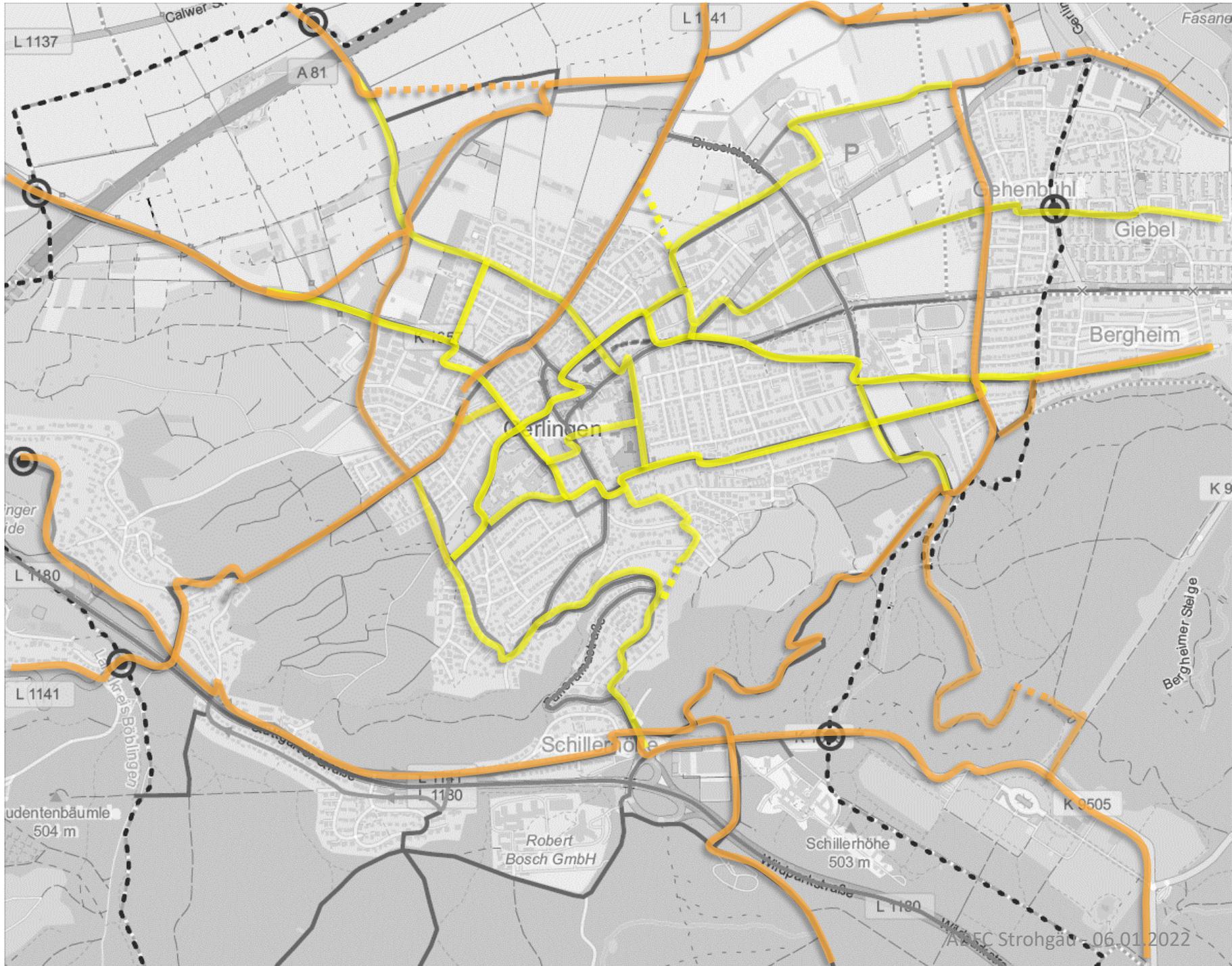
5) Radverkehrsnetz b: Übersicht

Transitverbindungen (orange)

Lokale Verbindungen (gelb)

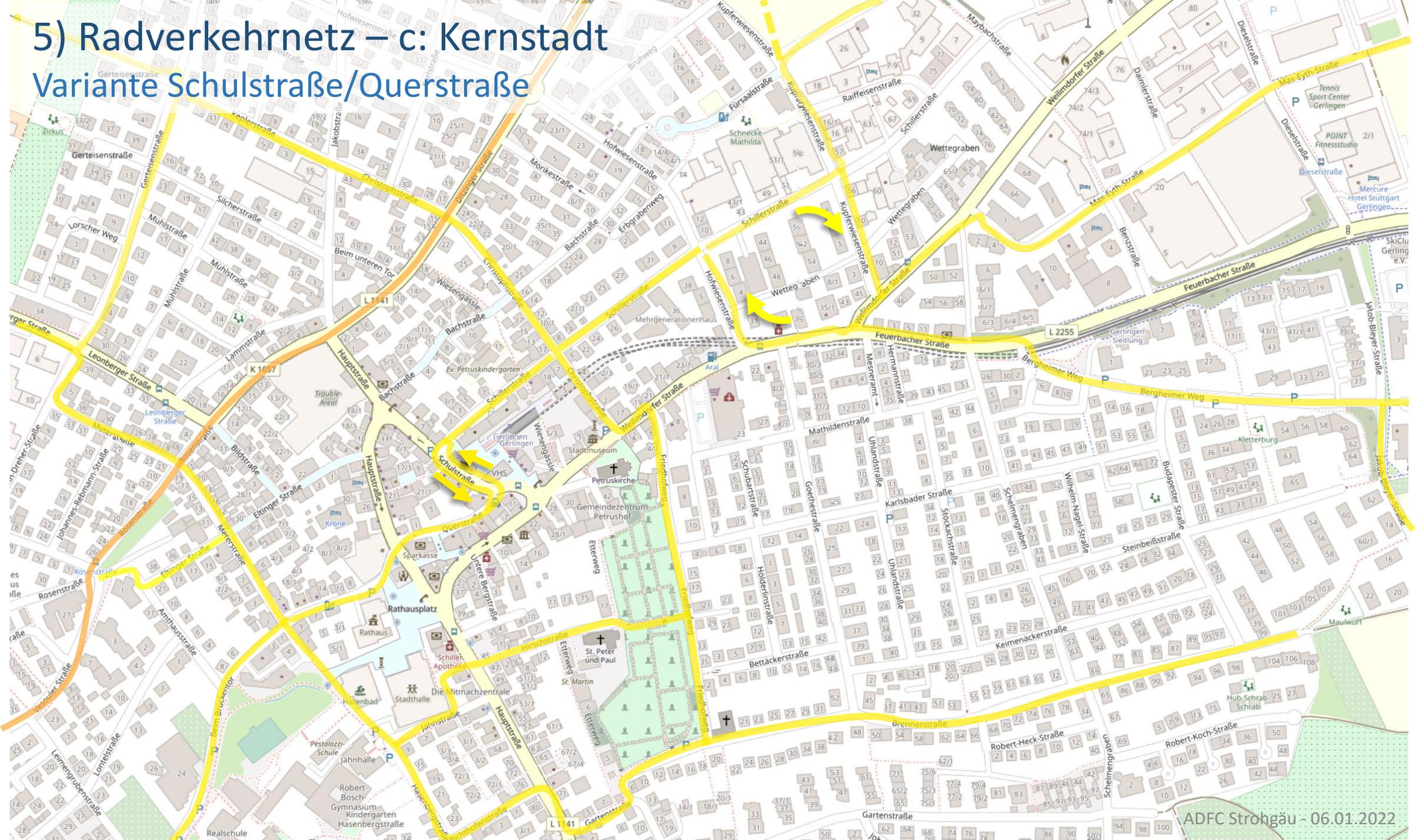
Lückenschlüsse
gestrichelt

Vorschlag im Mobilitäts-
konzept der Stadt Gerlingen
Stand 07-2022



5) Radverkehrsnetz – c: Kernstadt

Variante Schulstraße/Querstraße



6) Details

a: Kriterien für sichere und bequeme Radverkehrsachsen:

z.B.: Friedhofweg – Schillerstraße – Christoph-/Keplerstraße – Brennerstraße – Meterstraße – Laichlestraße.

- KFZ- Verkehr durch modale Filter reduzieren. Die Straßen können dann nur noch mit dem Rad und ggf. für Feuerwehr und Müllabfuhr als Durchgangsstraße genutzt werden.
- Radverkehrsachsen gegenüber querenden Straßen möglichst bevorzugen oder die Einsehbarkeit der Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen verbessern (Gehwegnasen mit Poller).

Die nachfolgenden Seiten zeigen beispielhaft Lösungsvorschläge auf Basis dieser Kriterien.

6) Details – b: Schillerstraße: Kreuzung mit Christophstraße und Wiesengässle



6) Details c: Schulstraße:

Verbindung von der
Schillerstraße in die
Querstraße über einen
separierten Radsteifen
(auch für Schüler geeignet)



6) Details

d: Weilimdorfer Straße:

Verbindung Friedhofweg –
Christophstraße mit Radstreifen
ggf. Schutzstreifen bergauf.



6) Details e: Goethestraße:

Weniger Durchgangsverkehr auch in der Brennerstraße durch modale Filter im Friedhofweg und in der Goethestraße

