



STADT EHINGEN (DONAU)

# RADWEGEKONZEPT DER STADT EHINGEN (DONAU)





# Stadt Ehingen (Donau)

## Radwegekonzept für die Kernstadt



# **Stadt Ehingen (Donau)**

## **Radwegekonzept für die Kernstadt**

**DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
**Aalen/Stuttgart**

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Ehingen  
Marktplatz 1  
89584 Ehingen (Donau)

### **Auftragnehmer**

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon (0 73 61) 57 07-0  
Telefax (0 73 61) 57 07-77  
Internet: [www.brenner-ingenieure.de](http://www.brenner-ingenieure.de)  
E-Mail: [info@brenner-ingenieure.de](mailto:info@brenner-ingenieure.de)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Geogr. Günter Bendias  
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer

Aalen, 11.03.2013



## Inhalt

### Text

Aufgabenstellung und methodisches Vorgehen Seite 1

### Analyse

Ausgangssituation zum Radverkehr in Ehingen Seite 2

Befragung zum Radverkehr in den Schulen Seite 3 - 13

Passantenbefragung zum Radverkehr  
am Marktplatz Seite 14 - 22

### Konzeption

Ziele der Radverkehrskonzeption Seite 23

Grundlagen der Bearbeitung Seite 24

Entwicklung des Radverkehrsnetzes Seite 25

Maßnahmenbereiche Seite 26

Dringlichkeit von Maßnahmen /  
Aufwand der Maßnahmen Seite 27 - 28

Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und  
Förderung des Radverkehrs Seite 29 - 30

Zusammenfassung Seite 31 - 32

**Maßnahmenbeispiele** Seite 33 - 36

**Fotobeispiele** Seite 37 - 42





## Inhalt

### Anlagen

- Anlage 1.1: Fragebogen Schüler
- Anlage 1.2: Fragebogen Passanten
- Anlage 2: Maßnahmen, Gefahrenbereiche
- Anlage 3: Maßnahmen, Probleme und Mängel
- Anlage 4: Netzergänzungen

### Pläne

- Plan 1: Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand
- Plan 2: Ziele des Radverkehrs
- Plan 3: Unfälle mit Radfahrereteiligung
- Plan 4: Problemkarte
- Plan 5: Radverkehrsnetz
- Plan 6: Freizeit-Radrouten
- Plan 7.1: Radverkehrsbelastung, Vormittagszählung
- Plan 7.2: Radverkehrsbelastung, Nachmittagszählung
- Plan 8: Maßnahmenplan
- Plan 9: Radverkehrsinfrastruktur auf den Hauptstraßen nach Realisierung des Radverkehrskonzeptes
- Plan 10: Radrouten der Schüler





## Aufgabenstellung und methodisches Vorgehen

- Analyse des derzeitigen Radverkehrsangebotes durch
  - Intensive Beradlung vor Ort
  - Ermittlung von Quellen und Zielen des Radverkehrs
  - Analyse des Unfallgeschehens
- Darstellung eines Radverkehrsnetzes für die Kernstadt
- Aufzeigen von Mängeln im Radverkehrsnetz
- Darstellung eines umfassenden Maßnahmenkataloges gemäß StVO-Novelle zur Beseitigung der Mängel
- Durchführung und Auswertung von Befragungen zum Radverkehr
  - An Schulen sowie
  - In der Innenstadt
- Zählung des Radverkehrs an aussagekräftigen
  - Knotenpunkten sowie
  - Querschnitten

# Analyse





## Ausgangssituation zum Radverkehr in Ehingen

- Die erforderlichen Wege (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) innerhalb von Ehingen sind aufgrund der Größe und Struktur der Stadt zumeist in für den Radverkehr typischen Entfernungen zurückzulegen (500 m – 3000 m). Viele Ziele sind ohne nennenswerte Steigungen erreichbar. Die Voraussetzungen für den Alltags- wie auch den Freizeitradverkehr sind daher überwiegend günstig.
- Die Einsatzmöglichkeiten für das Fahrrad steigen zudem durch die zunehmende Bedeutung von E-Bikes sowie Pedelecs.
- Das Fahrrad hat in Ehingen als Verkehrsmittel eine eher untergeordnete Bedeutung. Insgesamt besteht ein erhebliches Potenzial der Fahrradnutzung, v. a. im Alltag, aber auch in der Freizeit.
- In Ehingen stehen nur wenige separate Radwege zur Verfügung: Die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bzw. mit dem Fußgänger stellt den Normalfall dar. Die Möglichkeiten für Markierungen für den Radverkehr sind bislang nicht bzw. ungenügend ausgeschöpft.
- Das Radverkehrsnetz weist einzelne Lücken auf. Die vorhandene Wegweisung deckt bislang hauptsächlich überörtliche Fahrziele ab.
- Vorhandene Abstellanlagen genügen häufig nicht den gestiegenen Anforderungen. An bedeutenden Haltestellen des Buslinienverkehrs sowie an weiteren Zielen des Radverkehrs fehlen zudem attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.



## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Methodik

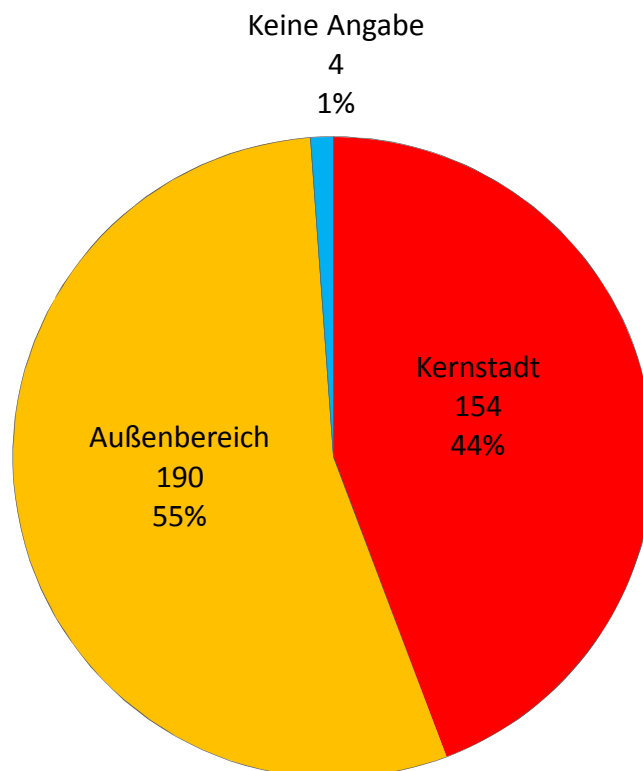
- Ausgabe von Fragebögen an von den Schulen ausgewählten Klassen:  
Realschule: Zwei achte Klassen befragt, bei Jahrgängen 5 bis 7 sowie 9 und 10 jeweils eine  
Johann-Vanotti-Gymnasium: Jeweils eine Klasse der Stufen 5 bis 10 sowie ein Oberstufenkurs befragt
- Insgesamt 348 eingereichte, verwendbare Fragebögen
- Jeweils die Hälfte der verwendbaren Fragebögen wurde von Schülern des Johann-Vanotti-Gymnasiums bzw. der Realschule Ehingen ausgefüllt
- 47% der befragten Schüler sind weiblich, 53% männlich
- Mehr als die Hälfte der Befragungsteilnehmer ist zwischen 12 und 14 Jahre, nur etwa 1/5 ist älter als 15 Jahre



## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Wohnort\*\* der Befragten

Basis: 348 Befragte



\*\* Kernstadt: Ortsteile Ehingen, Berkach und Nasgenstadt



## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Verkehrsmittelwahl

- Zu Fuß gehen hat einen Anteil von etwa 17% auf dem Weg zur Schule, deutlich wichtiger ist mit 62% der Bus
- Nur 10% nennen das Fahrrad als regelmäßig genutztes Verkehrsmittel, der Pkw-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) ist mit 10% überraschend hoch
- Das Fahrrad hat mit 17% Wegeanteil bei den Schülern aus der Kernstadt einen weitaus höheren Stellenwert als bei den Schülern der außenliegenden Stadtteile und Nachbargemeinden (3%)
- 87% aller Befragten geben an für den Schulweg nie das Rad zu nutzen, für Wege in der Freizeit sind dies nur 33%

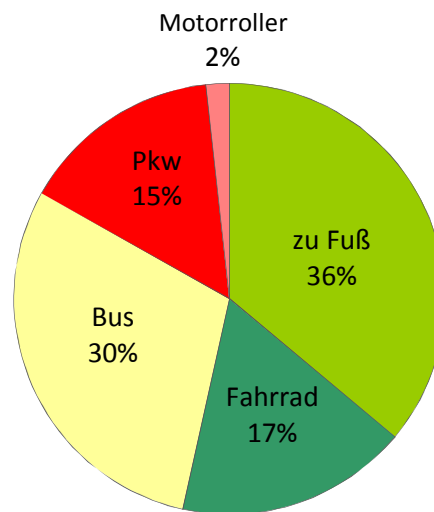


## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur Schule in Abhängigkeit vom Wohnort (Mehrfachnennungen möglich)

#### Wohnort Kernstadt\*\*

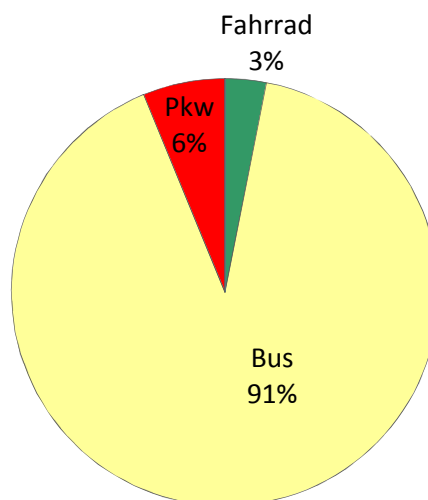
Basis: 154 Befragte, 172 Nennungen



\*\* Kernstadt: Ortsteile Ehingen, Berkach und Nasgenstadt

#### Wohnort außerhalb der Kernstadt

Basis: 190 Befragte, 193 Nennungen



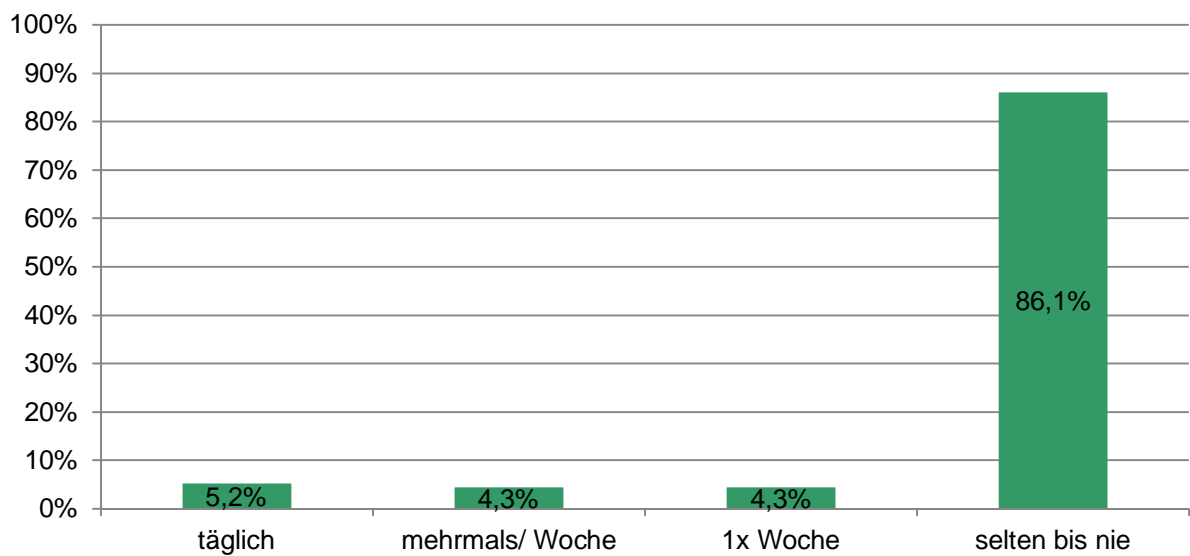


## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Nutzungshäufigkeit des Fahrrades auf dem Schulweg und in der Freizeit

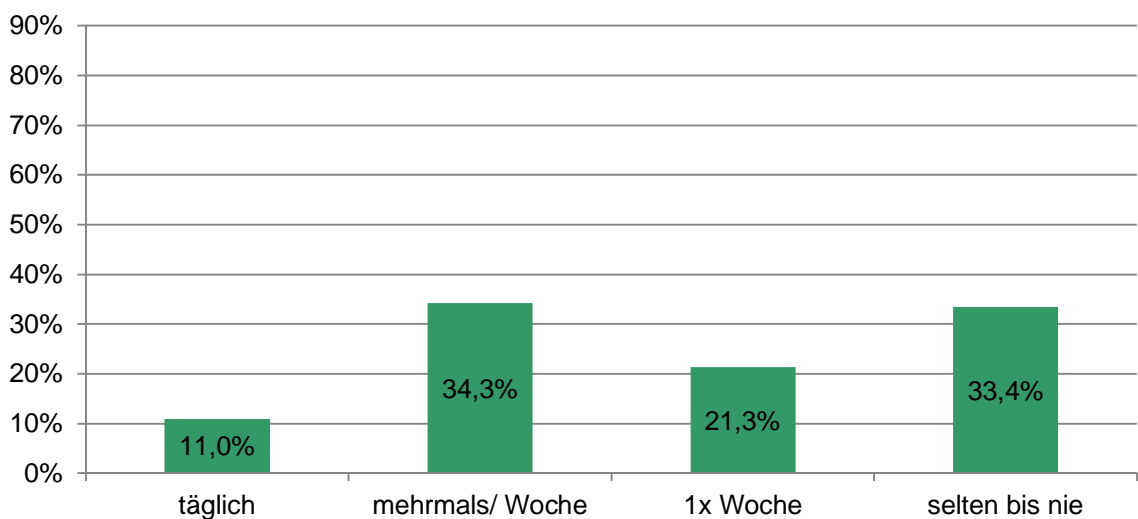
#### Schulweg

Basis: 343 Nennungen



#### Freizeit

Basis: 345 Nennungen





## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Wegenutzung und Sicherheitsempfinden

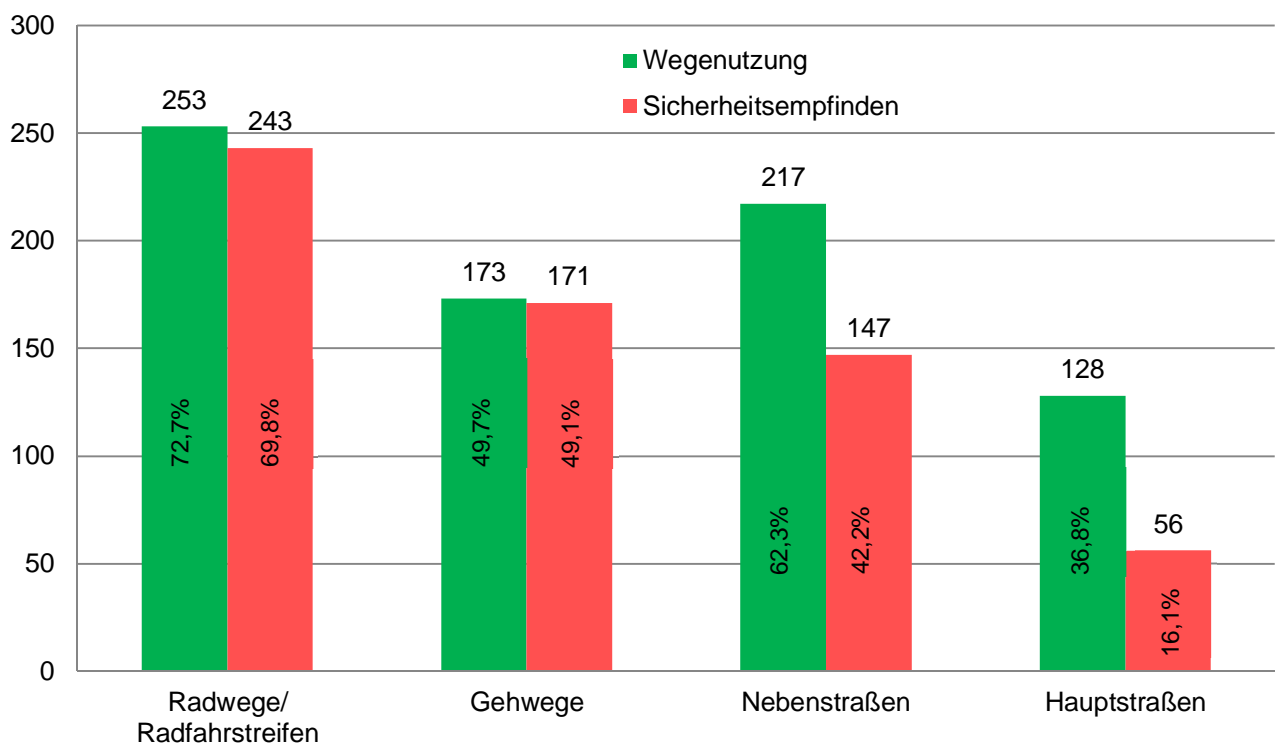
- Die vorhandenen Straßen und Wege werden in ihrer Sicherheit unterschiedlich eingeschätzt
- 80% der Befragten benutzt – trotz des Verbotes der Gehwegnutzung für Kinder ab 11 Jahren – auch Gehwege
- Die Befragten fühlen sich auf Radwegen bzw. Radfahrstreifen und Gehwegen am sichersten
- Hauptstraßen werden als besonders unsicher empfunden



## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Wegenutzung und Sicherheitsempfinden

Basis: 348 Befragte  
(Mehrfachnennungen möglich)







## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Bedingungen des Radverkehrs in Ehingen

- 57% der befragten Schüler finden die Bedingungen für den Alltagsradverkehr in Ehingen gut oder sehr gut, 8% sind der Ansicht, dass diese unzureichend sind.
- 60% schätzen die Bedingungen für den Freizeitradverkehr als gut ein und 7% für unzureichend.
- Regelmäßige Nutzer des Fahrrades (mindestens mehrmalige Nutzung pro Woche auf Wegen zur Schule oder in der Freizeit) finden sowohl die Bedingungen im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu 57% als gut oder sehr gut.

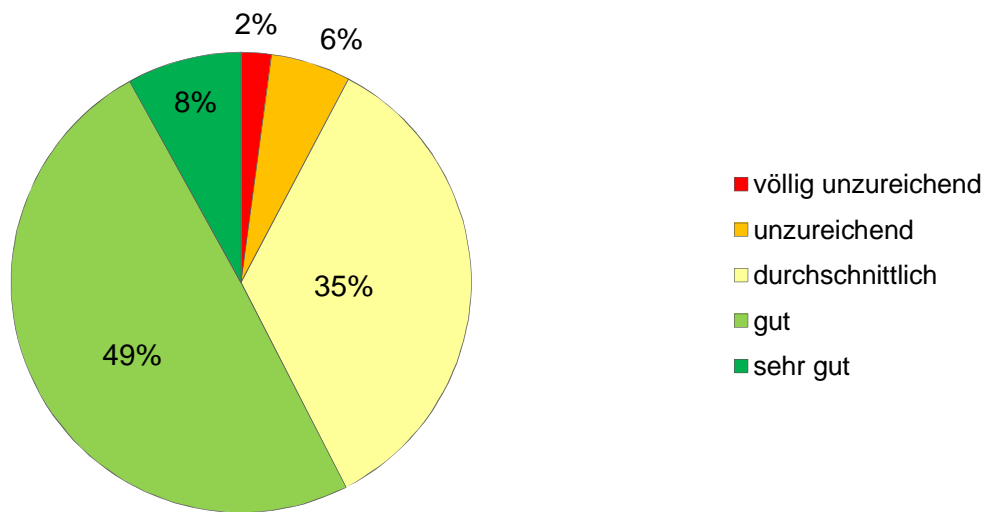


## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Bedingungen des Radverkehrs

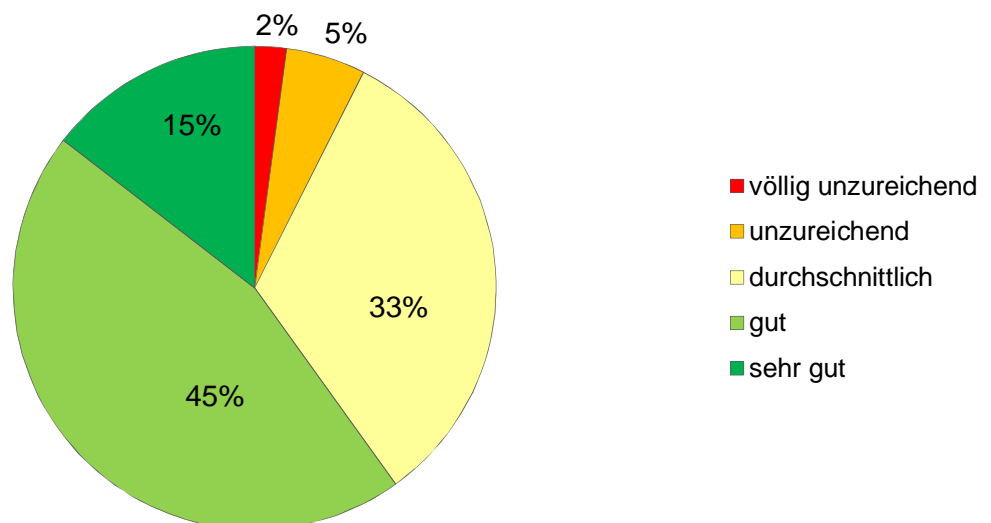
#### Bedingungen für den Radverkehr im Alltag

Basis: 285 Nennungen



#### Bedingungen für den Radverkehr ohne Fahrziel („Radtouren“)

Basis: 282 Nennungen





## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Problemstellen und genutzte Straßenabschnitte

- Häufig genannte bzw. eingetragene Problembereiche:  
Linden- und Spitalstraße, Alter Postweg, Biberacher Straße
- Von den Schülern per Rad häufig genutzte Straßenabschnitte:  
Lindenstraße, Altsteußlinger Straße, Alter Postweg
- Wenig Nutzung des Straßennetzes in der Altstadt im Zuge der  
regelmäßig per Rad zurückgelegten Wege



## Befragung zum Radverkehr in den Schulen

### Zusammenfassung

- Die Nutzung des Fahrrades für den Schulweg ist relativ schwach ausgeprägt
- Dies gilt obwohl die Bedingungen für den Alltagsradverkehr wie auch für Radtouren eher als gut eingeschätzt werden
- Das Fahrrad wird für Wege in der Freizeit deutlich häufiger genutzt, dennoch ist auch an dieser Stelle Steigerungspotenzial vorhanden
- Trotz des Verbotes der Gehwegnutzung für Kinder ab 10 Jahren werden diese aufgrund eines erhöhten Sicherheitsgefühls häufig zum Radfahren genutzt



## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### Allgemeines

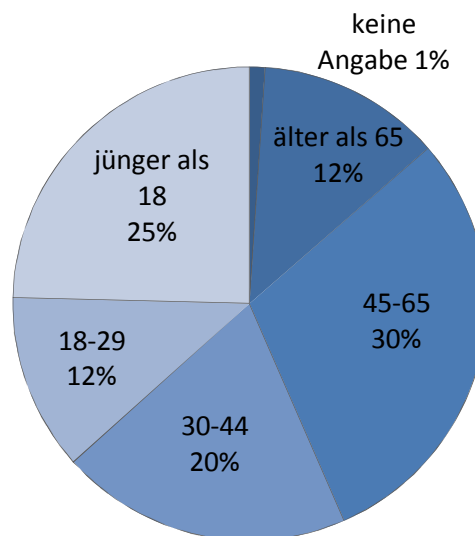
- Befragung von Passanten in der Fußgängerzone am Marktplatz in Ehingen während eines Markttages
- 57% der Befragten sind weiblich, 43% männlich
- Etwa 1/3 der Befragten (37%) ist unter 30 Jahre alt, 13% sind über 65
- 61% der befragten Passanten wohnen in der Kernstadt von Ehingen, 37% in außerhalb liegenden Ortsteilen
- Die meisten der Befragten (38%) gaben Einkäufe als Grund für ihren Innenstadtbesuch an



## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

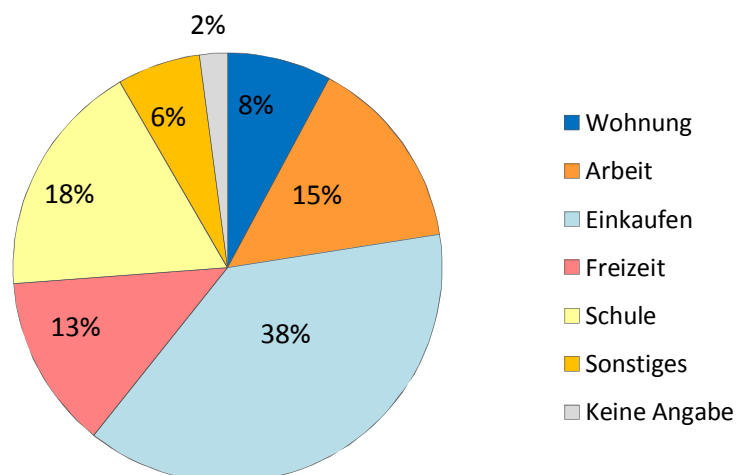
### Alter der Befragten

Basis: 191 Befragte



### Grund für den Besuch der Innenstadt

Basis: 191 Befragte

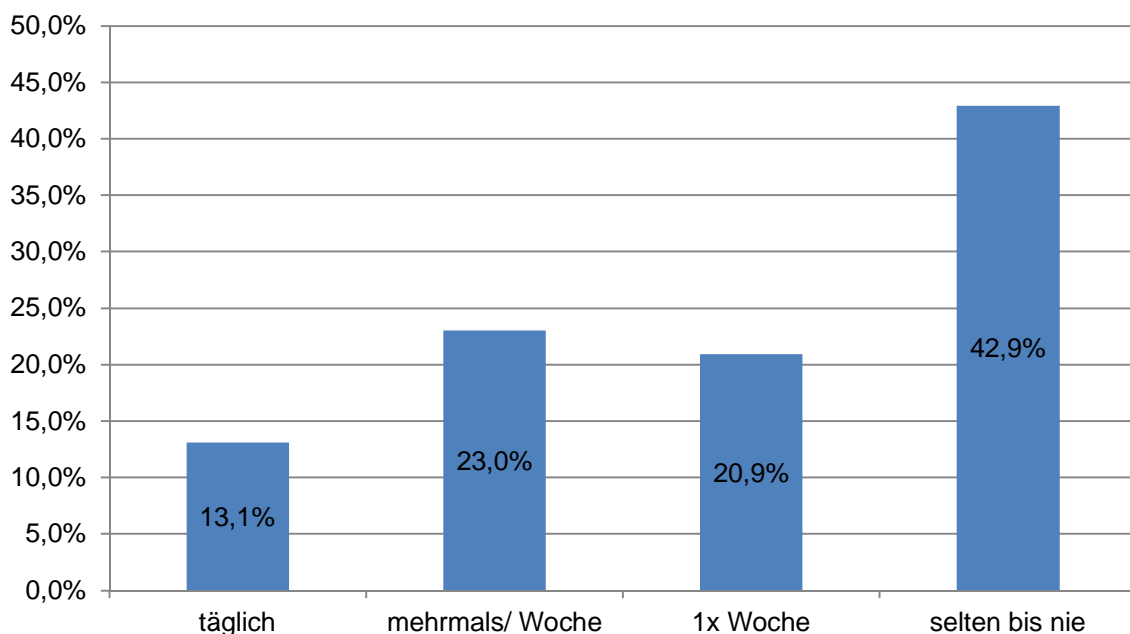




## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### Verkehrsmittelwahl

- 36% der Befragten haben für Ihren Weg in die Innenstadt den Pkw genutzt (als Fahrer oder Mitfahrer), der Anteil von Bus und Bahn an den genutzten Verkehrsmitteln ist mit 26% überraschend hoch, das Fahrrad hat mit 11% eine geringere Bedeutung
- Bewohner der Kernstadt kommen hauptsächlich mit dem Pkw (30% der Nennungen) oder zu Fuß (37%) in die Innenstadt. Das Fahrrad als hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel gaben 12% an
- Nach dem eigenen Pkw (43%) stellen Bus und Bahn (39%) das wichtigste Verkehrsmittel für Bewohner der außenliegenden Ortsteile dar
- Über ein Drittel der Befragten gibt an, das Fahrrad mehrmals pro Woche oder sogar täglich zu nutzen





## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### Bedingungen des Radverkehrs in Ehingen

- 38% der Befragten halten die Bedingungen für das Radfahren im Alltagsverkehr in Ehingen für gut, 21% für unzureichend
- Die Bedingungen für Radtouren werden besser bewertet: 54% bewerten diese als gut und nur 15% als unzureichend





## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### E-Bike/Pedelec und Verleihsysteme

- 30% der Befragten geben an, dass der Besitz eines E-bikes sie zu einer häufigeren Fahrradnutzung veranlassen würde, knapp weitere 8% geben an, über eine Anschaffung bzw. Nutzung noch nicht nachgedacht zu haben
- Nur einzelne Personen besitzen bereits ein E-Bike oder Pedelec
- 25% der Befragten würden in Ehingen häufiger Rad fahren, wenn ein Fahrradverleihsystem zur Verfügung stehen würde



## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### Motivation zum Radfahren

- Häufigste Antwort, unter welchen Bedingungen die Befragten häufiger Rad fahren würden, ist die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer in Ehingen (52 Nennungen), darüber hinaus wurde als Motivation häufig die Schaffung weiterer Angebote für Radfahrer (46 Nennungen) genannt
- 27% der Befragten gaben an, auch unter verbesserten Bedingungen nicht öfter Rad fahren zu wollen
- 14% sind der Meinung, dass sie bereits alle möglichen Wege per Fahrrad zurücklegen
- Mit Abstand häufigster Kritikpunkt nach der Frage weiterer Anmerkungen sind nicht vorhandene oder nur ungenügend gekennzeichnete Radwege



## Passantenbefragung zum Radverkehr am Marktplatz

### Zusammenfassung

- Das Fahrrad wird für den Weg in die Innenstadt - auch von Bewohnern der Kernstadt - nur selten genutzt
- Über ein Drittel der Befragten gibt an, das Fahrrad mehrmals pro Woche oder sogar täglich zu nutzen, 43% tun dies jedoch selten bis nie
- Dies gilt obwohl die Bedingungen für den Alltagsradverkehr wie auch für Radtouren eher als gut eingeschätzt werden
- Häufigster Kritikpunkt sind nicht vorhandene oder nur ungenügend gekennzeichnete Radwege. Es wird fehlende Sicherheit beim Radfahren beklagt



## Vergleich der Umfragen

- Das Fahrrad wird sowohl für den Schulweg als auch für Wege in die Innenstadt nur relativ selten genutzt
- Die Nutzung des Fahrrades im Alltag ist bei den Schülern wesentlich ausgeprägter als bei den befragten Passanten
- Von beiden befragten Gruppen werden häufig mangelnde Sicherheit sowie das Fehlen von Wegen für Radfahrer beklagt
- Dennoch werden von der Mehrheit der Schüler und der Passanten die Bedingungen für den Radverkehr im Alltag sowie für Radtouren eher positiv bewertet



## Schlussfolgerungen aus den Befragungen

- Das Potenzial des Radverkehrs in Ehingen ist noch lange nicht ausgeschöpft
- Ergänzungen und Verbesserungen im Radverkehrsnetz – v. a. im Zuge der Hauptstraßen – können den Radverkehrsanteil steigern
- Darüber hinaus können Marketingmaßnahmen die Nutzung des Fahrrades als sinnvolles Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit ins Bewusstsein rücken

# Konzeption



## Ziele der Radverkehrskonzeption

- Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Stadt für die nächsten 10 - 15 Jahre
  
- Erhöhung von Komfort und Sicherheit für den Radverkehr durch schrittweise Umsetzung von:
  - Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren und Problemstellen (*siehe Anlagen*)
  - Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes (*siehe Plan 8*) jeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten
  
- Förderung des Radverkehrs als
  - klimafreundliche,
  - umweltfreundliche und
  - gesundheitsförderndeForm der Mobilität



## Grundlagen der Bearbeitung

- Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus dem Jahr 2009 sowie der Neufassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.
- Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.
- In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke und Beispiele eingegangen:
  - FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA 2010. Köln 2010
  - FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. Köln 2007





## Entwicklung des Radverkehrsnetzes (Plan 5)

- Auf dem zu entwickelnden bzw. auszubauenden *Radverkehrsnetz* sollte der Radverkehr die wichtigen Ziele möglichst sicher und schnell erreichen können.
- Folgende *Anforderungen* werden an ein Radverkehrsnetz gestellt:
  - Netzzusammenhang,
  - Direktheit,
  - Attraktivität,
  - Sicherheit und
  - Komfort.
- Das *Hauptnetz* soll die wichtigsten Quellen und Ziele miteinander verbinden. Die Bestandteile dieses Netzes sollen dem Radverkehr einen hohen Komfort bieten und ein zügiges Vorankommen ermöglichen.
- Das *Ergänzungsnetz* verdichtet diese Routen und bindet auch kleinere Ziele an. Es soll möglichst auf Straßen und Wegen mit wenig Kfz-Verkehr und niedrigen Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten geführt werden.
- Wichtige Netzlücken können mit der *Neuanlage von Radwegen* geschlossen werden. Damit können Umwege und die Benutzung von Hauptstraßen vermieden werden.



## Maßnahmenbereiche (Plan 8)

- Insgesamt werden im vorliegenden RV-Konzept 88 Maßnahmenbereiche zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes aufgezeigt. Diese gliedern sich, aufgeteilt nach Einzelpunkten, in:
  - 43 für den Radverkehr kritische Bereiche, hauptsächlich im Zuge von Hauptstraßen.
  - 40 Mängel im Radverkehrsnetz und in der Radverkehrsinfrastruktur (z.B. schlechter Fahrbahnbelag, Sichtbehinderungen oder ungeeignete Abstellanlagen).
  - 5 Lücken im Radverkehrsnetz zur Abkürzung vorhandener Umwege als Netzergänzung bzw. zur Sicherung des Radverkehrs im Zuge von Hauptstraßen.



## Dringlichkeit von Maßnahmen

- Die *Dringlichkeit* von Maßnahmen ist in *Abhängigkeit* von der potenziellen Gefährdung des Radverkehrs und der Bedeutung im Radverkehrsnetz unterschiedlich beurteilt, entscheiden sich:
  - Ausmaß und Art des Problems / der Gefährdung
  - Die vorhandenen Verkehrsstärken (Kfz, Rad und Fußgänger),
  - Die Bedeutung im Schülerverkehr,
  - Die Radverkehrspotenziale (Wohn- und Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Tourismus etc.)
  - Die Eindeutigkeit und Erkennbarkeit der Radverkehrsführung (für alle Verkehrsteilnehmer),
  - Die Verlagerung von Radverkehr auf ruhige Nebenrouten,
  - Erkenntnisse der Unfallanalyse sowie die Akzeptanz der Radverkehrsführung.
- Maßnahmen mit *hoher Dringlichkeit* sollten vorrangig in die Wege geleitet werden. Hier ist die größte Wirkung zu erzielen, meist ist der Schülerverkehr betroffen.
- Maßnahmen mit *mittlerer Dringlichkeit* können im Rahmen eines Prioritätenplans oder im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen in diesem Bereich in Angriff genommen werden.
- Maßnahmen mit *niedriger Dringlichkeit* haben eine geringere Bedeutung, sind aber z. T. rasch realisierbar und daher nicht zwingend nachrangig zu behandeln.



## Aufwand der Maßnahmen

- Der Aufwand von Maßnahmen lässt sich ohne Detailplanung nur grob abschätzen.
- Ein *geringer Aufwand* ist durch einfache Mittel wie Markierung oder Beschilderung gegeben.
- Als *mittlerer Aufwand* gelten kleinere bauliche Veränderungen.
- Ein *großer Aufwand* ist mit weitgehenden baulichen Veränderungen des Fahrbahnquerschnitts, grundlegenden Fahrbahn-sanierungen bzw. der Neuanlage von Radwegen verbunden.

## Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs (1)

Die nachfolgend gelisteten Ergänzungsmaßnahmen können zu weiteren Verbesserungen der Radverkehrssituation führen. Ihre Umsetzbarkeit ist im Einzelnen zu prüfen.

- Weitere Verbesserungen für den Radverkehr können sich ergeben durch Reduzierung des allgemeinen Kfz-Verkehrs im Stadtgebiet. Erfolgversprechende Ansätze hierzu wären beispielsweise eine Überarbeitung der allgemeinen Kfz-Wegweisung sowie eine Verkehrsberuhigung ausgewählter Straßenzüge
- Erweiterung des Radverkehrskonzeptes auf das gesamte Stadtgebiet einschließlich aller Stadtteile
- Attraktivierung und Anpassung der Routen des Donauradweges
- Im Verlauf von Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen:  
Einfärbung im Bereich von Zufahrten und Einmündungen



- Im Zuge von Radwegen sowie für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen: vollständige Absenkung der Bordsteine



## Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs (2)

- Schaffung ausreichender und geeigneter Abstellmöglichkeiten mit hoher Qualität an wichtigen Zielen des Radverkehrs
- Weiterentwicklung einer auf die örtlichen und regionalen Bedürfnisse zielenden, flächendeckenden, integrierten Wegweisung für den Radverkehr (gemäß FGSV-Standard)
- Förderung von Einstellplätzen für Fahrräder in Wohngebäuden (Ortsbausatzung)
- Fahrradmitnahme in Bussen zu den Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzen
- Ausweisung weiterer radlerfreundlicher Beherbergungsbetriebe
- Angebote zur Fahrrad-Codierung zur Diebstahl-Vorbeugung



- Presseveröffentlichungen zum Thema Radfahren
- Aktionen rund ums Rad für Bürger und Gäste
- Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK)



## Zusammenfassung

- Aufgrund relativ kurzer Wege ins Zentrum und zu wichtigen Zielen des Radverkehrs ist das Potenzial zur Nutzung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels sehr hoch. Dieses ist in Ehingen bei Weitem nicht ausgeschöpft.
- In Ehingen stehen nur wenige separate Radwege zur Verfügung: die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bzw. mit dem Fußgänger stellt den Regelfall dar. Gefahren und Probleme sind v. a. im Zuge von Hauptstraßen an Knotenpunkten und Zufahrten gegeben.
- Das Radverkehrskonzept stellt einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für die Entwicklung des Radverkehrs für die nächsten 10 – 15 Jahre dar.
- Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere, komfortable und schnell befahrbare Wege auf direkten Routen für die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung wird zwischen Haupt- und Ergänzungsnetz unterschieden.
- Insgesamt sind 88 Maßnahmenbereiche in der gesamten Kernstadt zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die einzelnen Maßnahmen sind begründet und nach Art, Aufwand und Dringlichkeit unterschieden.



- Aufgrund neuer Möglichkeiten im Radverkehr ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.
- Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. Änderung der Beschilderung, Markierung von Schutzstreifen etc.) beheben.
- Die Umsetzung der Maßnahmen kann nur stufenweise erfolgen. Dabei sind Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.
- Ergänzende Maßnahmen können den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen die Lebensqualität von Ehingen für Einheimische wie für Touristen weiter zu steigern.



# Maßnahmenbeispiele

# Stadt Ehingen (Donau)

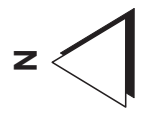
Radwegekonzept für die Kernstadt



3 Wohngebäude im Bau  
1240/18  
GFW  
gepl. Neubau

## Maßnahme 33 Lindenstraße: Schutzstreifen für Radfahrer

- - - Schutzstreifen
- Radverkehrsfort



**DR. BRENNER**  
**INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Aalen/Stuttgart



## Maßnahme 33

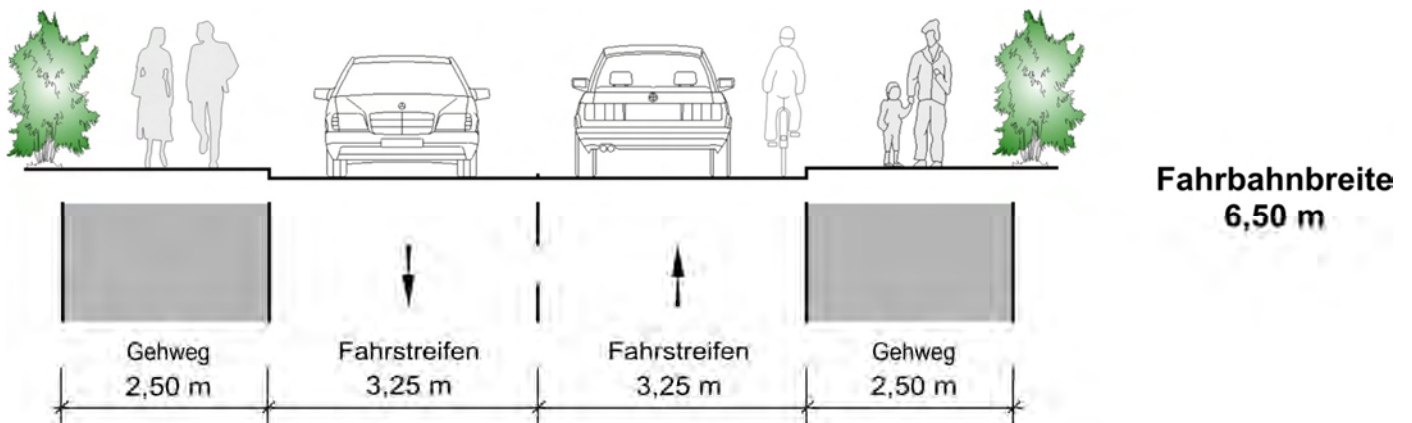


Lindenstraße

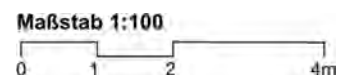
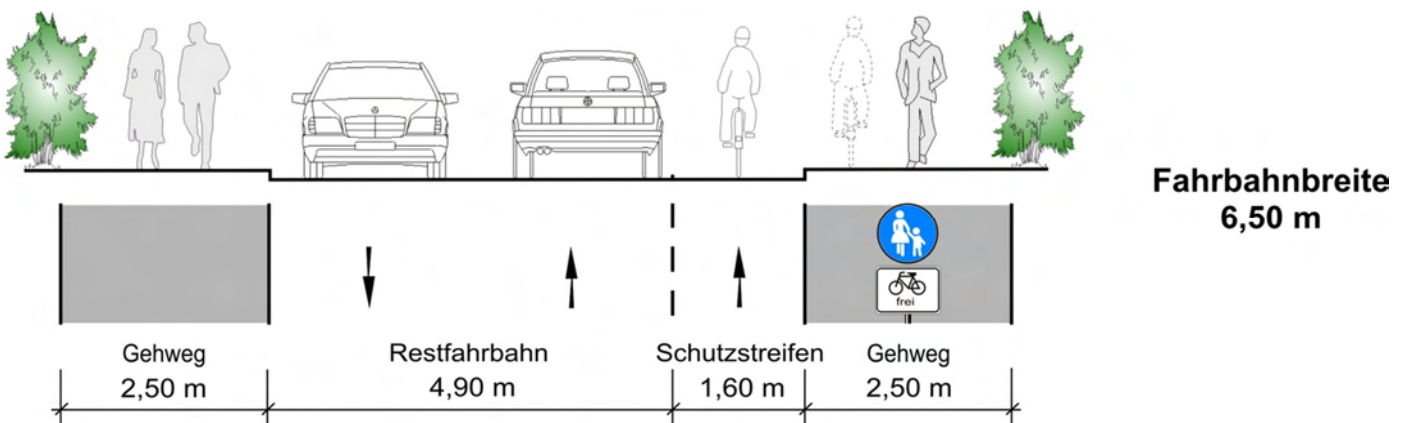


## Maßnahme 50 Am Wenzelstein

### Bestand (Mischverkehr auf der Fahrbahn)



### Konzeption (Schutzstreifen für Radfahrer bergauf)





## Maßnahme 50



Am Wenzelstein

# Fotobeispiele



## Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur



Guter Ausbauzustand sowie Führung durch attraktive Landschaftsräume



Für den Radverkehr markierte Querungsfurten am Kreisverkehr  
Altsteußlinger Straße



## Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur



Gut gestaltete Fahrradabstellanlage am Bahnhof



Haltegriff für Radfahrer am Knotenpunkt Münsinger Straße /  
Altsteußlinger Straße





## Kritisches Queren und Abbiegen



Fehlende Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten  
(Alamannenstraße / Riedlinger Straße)



Fehlende Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr  
(Altsteußlinger Straße / Am Ramminger)



## Fehlende Radverkehrsinfrastruktur im Zuge von Hauptstraßen



Albstraße



Lindenstraße



## Gefährliche Führung des Radverkehrs gemeinsam mit den Fußgängern



Adolffstraße



Münsinger Straße



## Mangelhafte Radabstellmöglichkeiten



Gymnasium



Freibad

# Anlagen

# **Anlage 1.1**



## STADT EHINGEN - Radverkehrskonzept

### Schülerbefragung



**Die Stadt Ehingen plant ein neues Radverkehrskonzept und dabei benötigen wir deine Hilfe!**

Wir und das beauftragte Ingenieurbüro sind sehr an deinen persönlichen Erfahrungen und Verbesserungsvorschlägen für das Radfahren in Ehingen interessiert.

**Gib bitte deinen ausgefüllten Fragebogen bis zum**

**FREITAG, DEN 12.10.2012**

**an deinen Lehrer zurück oder bringe ihn direkt zum Rathaus.**

**Vielen Dank für deine Unterstützung!**



## Befragung Schüler

Name: \_\_\_\_\_

weiblich

männlich

Alter: \_\_\_\_\_

Schule: \_\_\_\_\_

Klasse: \_\_\_\_\_

Straße, Wohnort: \_\_\_\_\_

### 1. Mit welchem Verkehrsmittel kommst du in der Regel zur Schule?

Zu Fuß

Pkw

Fahrrad

Motorroller, Kraftrad

Bus

Sonstiges: \_\_\_\_\_

### 2. Wie häufig nutzt du dein Fahrrad normalerweise für den Schulweg?

täglich

einmal pro Woche

mehrmals pro Woche

selten bis nie

### 3. Wie häufig nutzt du dein Fahrrad für Wege zu Freizeitzielen (z.B. zum Sport / Musikunterricht)?

täglich

einmal pro Woche

mehrmals pro Woche

selten bis nie

### 4. Bitte trage die von dir genutzten Radrouten zwischen deinem Wohnort und deinen regelmäßigen Fahrzielen (Schule und/oder Freizeiteinrichtungen), möglichst genau in den ersten Stadtplan (Anhang 1) auf der vorletzten Seite ein!





5. Welche Art von Wegen benutzt du auf deinen regelmäßigen Touren und wo fühlst du dich sicher?

	Ich fahre auf:	Ich fühle mich sicher auf:
- Radwegen/Radfahrstreifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Gehwege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Nebenstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Hauptstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Bitte beurteile die Bedingungen für das Radfahren in Ehingen auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (völlig unzureichend)!

	sehr gut	gut	durchschnittlich	unzureichend	völlig unzureichend
Für den Alltagsradverkehr (z.B. Wege zur Schule/zu Freizeitzielen):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für den Radverkehr ohne bestimmte Fahrziele („Radtouren“):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Unter welchen Bedingungen würdest du das Fahrrad häufiger nutzen, bzw. was würde die Bedingungen für dich erheblich verbessern? (Mehrere Nennungen möglich)

Wenn...

- ... es mehr Angebote für Radfahrer gäbe (z.B. mehr Radwege)
- ... Fahrrad fahren in Ehingen sicherer wäre
- ... die Stellplatzmöglichkeiten bei mir zu Hause bzw. meinen Fahrzielen besser wären
- ... es mehr Informationen zum Rad fahren in Ehingen gäbe

**Fortsetzung der Antwortmöglichkeiten auf der nächsten Seite!**



- ... weitere Bedingung (z.B. erleichterte Fahrradmitnahme im Bus / bessere Beleuchtung der Radrouten):

\_\_\_\_\_

- Ich würde das Fahrrad auch unter verbesserten Bedingungen **nicht** nutzen
- Ich benutze das Fahrrad bereits bei so gut wie allen Gelegenheiten

- 8. Kennst du in Ehingen Straßenabschnitte oder Bereiche, welche für den Radverkehr weniger geeignet sind (z.B. schlechter Belag, ungünstige Ampelschaltung, unübersichtliche Kreuzungsbereiche oder mangelhafte/ fehlende Fahrradabstellplätze)? Wenn ja, wo befinden sich diese?**

Straße/Bereich:

Problem oder Gefährdung:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

*Du kannst auch auf dem Stadtplan auf der letzten Seite (Anhang 2) entsprechende Stellen markieren und mit Erläuterungen versehen!*

- 9. Hast du weitere Hinweise für uns?**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Vielen Dank für deine Angaben und deine freundliche Mithilfe!**

## **Anlage 1.2**



## Stadt Ehingen - Radverkehrskonzept

### Passantenbefragung (am Marktplatz)

**Eingangsbegrüßung:** *Einen schönen guten Tag, wir machen im Auftrag der Stadt Ehingen eine Umfrage zur Verbesserung des Radverkehrs. Würden Sie mir diesbezüglich kurz ein paar Fragen beantworten?*

**1. Eingangsfrage: Befindet sich Ihr Wohnort in Ehingen?**

*Wenn ja, bitte mit Interview fortfahren, ansonsten kann ausgewählte Person nicht an der Befragung teilnehmen!*

Ortsteil Ehingen: \_\_\_\_\_ Straße/Stadtviertel: \_\_\_\_\_

**2. Warum sind Sie gerade in der Innenstadt?**

- Ich wohne in der Innenstadt
- Arbeit bzw. dienstlicher oder geschäftlicher Termin
- Einkaufen
- Freizeit
- Sonstiges und zwar: \_\_\_\_\_

**3. Welches Verkehrsmittel haben Sie für den Weg von Ihrem letzten Ausgangspunkt in die Innenstadt hauptsächlich genutzt?**

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Pkw/Motorrad | <input type="checkbox"/> Taxi                    |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad      | <input type="checkbox"/> Ich bin zu Fuß gekommen |
| <input type="checkbox"/> Bus/Bahn     | <input type="checkbox"/> Anderes: _____          |

**4. Wie häufig nutzen Sie das Fahrrad im Durchschnitt für Ihre Wege im Alltag?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> täglich            | <input type="checkbox"/> einmal pro Woche |
| <input type="checkbox"/> mehrmals pro Woche | <input type="checkbox"/> selten bis nie   |



5. Für welche Wegezwecke nutzen Sie das Fahrrad im Normalfall?

- Arbeit bzw. dienstliche oder geschäftliche Termine
- Einkaufen
- Freizeit
- Sonstiges und zwar: \_\_\_\_\_

6. Bitte beurteilen Sie die Bedingungen für das Radfahren in Ehingen auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (völlig unzureichend).

	sehr gut	gut	durchschnittlich	unzureichend	völlig unzureichend
Für den Alltagsradverkehr (z.B. Wege zur Arbeit/zu Freizeitzielen):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für den Radverkehr ohne bestimmte Fahrziele („Radtouren“):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**7. Unter welchen Bedingungen würden Sie das Fahrrad häufiger nutzen, bzw. was würde die Bedingungen für Sie erheblich verbessern? (Mehrere Nennungen möglich)**

Wenn...

- ... es mehr Angebote für Radfahrer gäbe (z.B. mehr Radwege)
- ... Fahrrad fahren in Ehingen sicherer wäre
- ... die Stellplatzmöglichkeiten bei mir zu Hause bzw. meinen Fahrzielen besser wären
- ... es mehr Informationen zum Rad fahren in Ehingen gäbe
- ... weitere Bedingung (z.B. erleichterte Fahrradmitnahme im Bus / bessere Beleuchtung der Radrouten):

---

- Ich würde das Fahrrad auch unter verbesserten Bedingungen **nicht** nutzen
- Ich benutze das Fahrrad bereits bei so gut wie allen Gelegenheiten

**8. Viele Radfahrer nutzen seit einiger Zeit sogenannte E-Bikes und Pedelecs, d.h. Fahrräder, welche mit elektrischer Unterstützung fahren. Würden Sie häufiger in Ehingen Rad fahren, wenn Ihnen so ein Fahrrad zur Verfügung stehen würde?**

- Ja
- Nein
- Ich besitze bereits ein E-Bike bzw. Pedelec
- Darüber habe ich noch nicht nachgedacht

**9. Ebenfalls werden in vielen Städten in letzter Zeit Fahrradverleihsysteme angeboten. Würden Sie in Ehingen häufiger Rad fahren, wenn es auch hier so ein Angebot gäbe?**

- Ja
- Nein
- Vielleicht
- Darüber habe ich noch nicht nachgedacht



**10. Kennen Sie in Ehingen Straßenabschnitte oder Bereiche, welche für den Radverkehr weniger geeignet sind (z.B. schlechter Belag, ungünstige Ampelschaltung, unübersichtliche Kreuzungsbereiche oder mangelhafte/ fehlende Fahrradabstellplätze)? Wenn ja, wo befinden sich diese?**

Straße/Bereich:

Problem oder Gefährdung:

---

---

---

---

---

---

**11. Haben Sie weitere Hinweise für uns?**

---

---

---

**12. Bitte nennen Sie uns abschließend Ihr Alter!**

*Bitte die zutreffende Altersgruppe ankreuzen sowie das Geschlecht der befragten Person aufnehmen!*

**Altersgruppe:**

- < 18 Jahre  
 18 – 29 Jahre  
 30 – 44 Jahre  
 45 – 65 Jahre  
 > 65 Jahre

**Geschlecht:**

- weiblich       männlich

**Verabschiedung: Vielen Dank für Ihre Mithilfe und noch einen schönen Tag!**

## **Anlagen 2 - 4**





## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
1	Münsinger Straße Nord	Hohe Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße, keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, Werkstor 2 von Liebherr nicht sicher per Fahrrad erreichbar	Anlage eines straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweges $\geq 2,50\text{m}$ (VZ 240 StVO)		x		x		
2	Münsinger Straße/Am Wenzelstein/Max-Planck-Straße/Röntgenstraße	Keine Führung des Radverkehrs an den Zufahrten der Kreuzung, in Fahrtrichtung Innenstadt muss auf den straßenbegleitenden, einseitigen Fuß- und Radweg gewechselt werden (VZ 240 StVO)	Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr		x			x	
3	Max-Planck-Straße/Nobelstraße/Albert-Einstein-Straße	Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf den Straßen des Gewerbegebietes, streckenweise gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240 StVO) vorhanden, welcher in beide Richtungen freigegeben ist	Aufhebung der Benutzungspflicht und Öffnung der Gehwege für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO, Markierung und Färbung von Radverkehrsfurten im Bereich von Einmündungen und Zufahrten, Prüfung der Markierung von Schutzstreifen (Platzbedarf etc.)		x			x	
4	Münsinger Straße Süd	Hohe Verkehrsbelastung, gemeinsame Führung der Fußgänger- und des Radverkehrs im Seitenbereich (VZ 240 StVO): Viele Einmündungen führen zu hohem Konfliktpotenzial	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Ostseite der Fahrbahn sowie von Radverkehrsfurten im Bereich von Einmündungen und Zufahrten		x			x	
5	Münsinger Straße/Alamannenstraße	Erschwertes Linkseinbiegen in die Münsinger Straße	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes mit Sicherung des Radverkehrs		x			x	
6	Mühlweg/Alamannenstraße/Riedlinger Straße	Fehlende Führung des Radverkehrs an den Zufahrten der Kreuzung	Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr		x			x	
7	Mühlweg (B465) Nord	Hohe Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße, Mitnutzung des Fußweges durch den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen, ungesicherte Verknüpfung an den Knotenpunkten	<i>kurzfristig:</i> Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Süd-Nord-Richtung <i>mittelfristig:</i> Überprüfung der Aufweitung des bestehenden Fußweges $\geq 3,25\text{m}$ und Ausweisung als Geh- und Radweg		x			x	



## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
8	Altsteußlinger Straße Mitte	Hohe Verkehrsbelastung, keine separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen, Öffnung der Gehwege für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO, Markierung und Färbung von Radverkehrsfurten im Bereich von Einmündungen und Zufahrten, Ersatz der Linksabbiegerspur durch eine aufgeweitete Fahrspur		x			x	
9	Altsteußlinger Straße/Am Ramminger	Erschwertes Queren der Altsteußlinger Straße und Abbiegen für Radfahrer durch starke Verkehrsbelastung sowie Anstieg des Straßenreliefs	Anlage einer Querungshilfe	x				x	
10	Altsteußlinger Straße Nord	Hohe Verkehrsbelastung, keine separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen		x			x	
11	Altsteußlinger Straße/Albstraße	Erschwertes Linksabbiegen in die Albstraße sowie erschwerte Querung der Altsteußlinger Straße für Radfahrer durch starke Verkehrsbelastung und hohe Geschwindigkeiten der Kfz	Anlage einer Querungshilfe, Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x		(x)	x	
12	Albstraße/Weiherstraße	Keine Radverkehrsführung am Knotenpunkt, erschwertes Linksabbiegen in die Weiherstraße, erschwertes Linkseinbiegen in die Albstraße	Detaillierte Ausschilderung für den Radverkehr zur Führung über den gemeinsamen Geh- und Radweg im Verlauf der Albstraße (siehe Maßnahme 73), Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x		(x)	x	
13	Albstraße/Buchhalde	Einmündung großzügig ausgebaut, dadurch unübersichtliches Queren und Abbiegen für Radfahrer	Umgestaltung des Knotenpunktes mit geringeren Einmündungsradien		x			x	
14	Altsteußlinger Straße/Stoffelbergstraße	Einmündung großzügig ausgebaut, dadurch unübersichtliches Queren und Abbiegen für Radfahrer	Umgestaltung des Knotenpunktes mit geringeren Einmündungsradien		x			x	
15	Weiherstraße	Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, starke Steigung des Straßenreliefs, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Anlage eines straßenbegleitenden Fuß- und Radweges $\geq 2,50\text{m}$ (VZ 240 StVO)		x		x		



## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
16	Schlechtenfelder Straße zwischen Weiherstraße und B311	Hohe Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße, keine separate Infrastruktur für Radfahrer vorhanden	Anlage eines straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweges $\geq 2,50\text{m}$ (VZ 240 StVO)		x		x		
17	Schlechtenfelder Straße/B311/Riedlinger Straße	Unübersichtlicher Knotenpunkt, schwierige Querung der B311	Anlage einer Querungshilfe/Mittelinsel	x				x	
18	B311 südlich der Schlechtenfelder Straße	Starke Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, da straßenbegleitender Fuß- und Radweg nicht durchgängig bis zur Riedlinger Straße führt	Anlage eines straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweges $\geq 2,50\text{m}$ (VZ 240 StVO)	x			x		
19	Bahnunterführung Mühlweg	schlechte Einsicht für Radfahrer	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Süd-Nord-Richtung, Prüfung einer Aufweitung des westlichen Gehweges mit Markierung einer Trennlinie sowie von Richtungspfeilen		x			x	
20	Pfisterstraße zwischen Münsinger Straße und Viehmarkt	Hohe Verkehrsbelastung, keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Ost-West-Richtung, mit Anbindung an den gemeinsamen Geh- und Radweg Münsinger Straße, Öffnung des nördlichen, straßenbegleitenden Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10, Markierung einer Querungsfurt über die Einfahrt zum Busbahnhof		x			x	
21	Pfisterstraße/Am Viehmarkt	Fehlende Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt	Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr		x			x	
22	Pfisterstraße zwischen Viehmarkt und Bahnhofstraße	Hohe Verkehrsbelastung, keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Ost-West-Richtung, Öffnung des nördlichen, straßenbegleitenden Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10, Prüfung einer Umgestaltung des Straßenraumes und Bahnhofsbereiches		x			x	



## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
23	Pfisterstraße Ost	Hohe Verkehrsbelastung, gemeinsame Führung der Fußgänger und des Radverkehrs in engem Seitenbereich (VZ 240 StVO), Querungsfurt über die Einfahrt des P+R-Bereiches ohne Fortführung	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Ost-West-Richtung, Aufhebung der Benutzungspflicht und Öffnung der Gehwege für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO		x			x	
24	Adolfstraße	Radverkehr wird gemeinsam mit Fußgängern im Seitenraum geführt, Nutzung der Seitenbereiche in beide Fahrtrichtungen erlaubt: Gefahr durch viele Einmündungen sowie die Zufahrten zum Einkaufszentrum, fehlende Furtmarkierungen	Aufhebung der Benutzungspflicht der Gehwege für den Radverkehr, Markierung eines einseitigen Schutzstreifens <i>alternativ:</i> Ausweisung von Tempo 30 begleitet von Verkehrsüberwachung	x				x	
25	Berkacher Straße/Adolfstraße	Unübersichtlicher Knotenpunkt, schwieriges Linkseinbiegen in die Berkacher Straße, Bordstein nach der Einmündung im Zuge der Berkacher Straße	Absenkung des Bordsteins, Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x		x		
26	Bahnunterführung Berkacher Straße	Schlechte Einsicht für Radfahrer	Markierungen einer Trennlinie sowie von Richtungspfeilen für den Radverkehr, Anbringung von Spiegeln		x			x	
27	Blaubeurer Straße/Am Elzengraben	Problematische Querung der Blaubeurer Straße für Radfahrer	Einrichtung einer Querungshilfe		x			x	
28	Blaubeurer Straße	Hohe Verkehrsbelastung auf der Straße, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen		x			x	
29	Lindenstraße/Fischersteige	Unübersichtlicher Knotenpunkt	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x			x	
30	Gymnasiumstraße/Hehlestraße	Durch Hecke bzw. Ekchhaus eingeschränkte Sichtbeziehungen auf bzw. für den Radverkehr im Zuge der Hehlestraße	Anbringung von Sichtspiegeln, Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes	x				(x)	x
31	Fischersteige/ Winkelhoferstraße	Unübersichtlicher Knotenpunkt	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x			x	
32	Am Hohen Baum/Gollenäcker	Unübersichtlicher Knotenpunkt, abknickende Vorfahrt	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x			x	



## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
33	Lindenstraße	Gefährlicher Straßenzug durch hohe Verkehrsbelastung, hohe Fußgänger- und Radfahrerfrequenz bei wenig zur Verfügung stehendem Platz: häufige Nutzung der Gehwege durch Radfahrer	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens <i>mittelfristig</i> : Prüfung einer Umgestaltung des Straßenzuges zur Aufwertung des Straßenraumes und zur Reduktion der Trennwirkung (Beispiel: Neue Straße in Ulm)	x			(x)	x	
34	Müllerstraße/Lindenstraße	Unübersichtlicher Knotenpunkt, erschwertes Linkseinbiegen in die Lindenstraße	Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes		x			x	
35	Lindenstraße/Bucksgäßle/Marktstraße	Fehlende Führung für den Radverkehr im Knotenpunktsbereich	Umgestaltung des Knotenpunktes <i>alternativ</i> : Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr		x			x	
36	Spitalstraße/Lindenstraße/Biberacher Straße	Erschwertes Linksabbiegen in die Spitalstraße, fehlende Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt	Anlage einer Querungshilfe auf der Biberacher Straße <i>alternativ</i> : Prüfung der Anlage eines Minikreisverkehrs	x				x	
37	Spitalstraße	Hohe Verkehrsbelastung , hohe Anzahl Seitenrandparker	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens	x				x	
38	Spitalstraße/Schwarze Gasse	Unübersichtlicher Knotenpunkt, starke Steigung im Verlauf der Spitalstraße, erschwertes Linksabbiegen in die Schwarze Gasse	Anlage einer geteilten Mittelinsel zum Schutz für links abbiegenden und links einbiegenden Radverkehr		x			x	
39	Müllerstraße Nord	Tempo 50 zugelassen, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, hoher Querungsbedarf, v.a. durch Schüler	Anordnung von Tempo 30, begleitet durch Verkehrsüberwachung		x				x
40	Fischersteige	Hohe Verkehrsbelastung auf der Straße, starker Anstieg des Straßenreliefs, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf		x				x



## Maßnahmen - Gefahrenbereiche

Nr.	Bereich	Gefahr/Problem	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
41	Gollenäcker	Hohe Verkehrsbelastung, keine separate Infrastruktur für Radfahrer vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen		x			x	
42	Biberacher Straße Nord	Vorhandener Schutzstreifen zu schmal	Verbreiterung des vorhandenen Schutzstreifens, Entfernung der Mittelmarkierung		x			x	
43	Biberacher Straße Mitte	Seperater Radweg in beide Fahrtrichtungen freigegeben, starker Anstieg des Straßenreliefs, fehlende Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn an der Panoramastraße	Anlage eines Schutzstreifens für die Fahrtrichtung Nord-Süd, Freigabe des Radweges ausschließlich in der Süd-Nord-Richtung, Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn an der Panoramastraße		x			x	



## Maßnahmen - Probleme und Mängel

Nr.	Bereich	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
50	Am Wenzelstein	Keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, hohe Anzahl Radfahrer durch Schülerverkehr	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens und Öffnung des Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO	x				x	
51	Allensteiner Straße, Breslauer Straße	Keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Anordnung von Tempo 30, begleitet durch Verkehrsüberwachung		x				x
52	Stoffelbergstraße, Albstraße West	Tempo 50 zugelassen, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, streckenweise mangelhafter Ausbauzustand durch Schlaglöcher und Spurrinnen	Sanierung der Fahrbahndecke, Markierung eines einseitigen Schutzstreifens		x		x		
53	Albstraße (zwischen Altsteußlinger Straße und Buchhalde)	Straßenabschnitt ist wie außerörtliche Straße ausgebaut: Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, vorhandener Geh- und Radweg mangelhaft gestaltet sowie streckenweise umwegig geführt	Ausbau des südlich gelegenen, straßenbegleitend verlaufenden Geh- und Radweges (≥ 2,5m), Absenkung des Bordsteines am Beginn zu Beginn der Wohnsiedlung, Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Nordseite der Fahrbahn		x		x		
54	Büchelesweg (Mitte)	Behinderung des Fahrweges durch Absperrungen	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Weiherstraße durch Anlage einer Querungshilfe sowie Entfernung der Absperrungen		x			x	
55	Geierstraße	Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, schadhafter Straßenbelag	Erneuerung des Straßenbelags, Markierung von Schutzstreifen		x		x		
56	Altsteußlinger Straße/Geierstraße	Unklare Radverkehrsführung	Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn: Markierung einer Radverkehrsfurt über die Geierstraße im Zuge der Altsteußlinger Straße		x			x	
57	Altsteußlinger Straße Ost	Nutzungspflichtige separate Radwege zu schmal, Radwegende an der Brücke über die B311, Konflikte mit Fahrgästen im Bereich der Bushaltestelle	Neugestaltung der vorhandenen Radwege sowie deutliche Hervorhebung im Bereich der Bushaltestelle		x		x		



## Maßnahmen - Probleme und Mängel

Nr.	Bereich	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
58	Kreisverkehr Alamannenstraße/Altsteußlinger Straße	Führung des Radverkehrs erfolgt im Seitenraum über schmale separate Radwege	Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr zulassen, hierzu Ausleitung des Radverkehrs vor den Zufahrten zum Kreisverkehr		x			x	
59	Münsinger Straße/Adolffstraße/Altsteußlinger Straße	Unklare sowie wenig komfortable Radverkehrsführung am Knotenpunkt: Querung der Fahrbahnen des Knotenpunktes über Fußgängersignalanlage vorgesehen	Markierung von Fahrstreifen und Aufstellflächen für den Radverkehr		x			x	
60	Münsinger Straße Mitte	Vorhandener gemeinsamer Zweirichtungs-Geh- und Radweg (VZ 240 StVO) schmal ausgebaut	Verbreiterung des Geh- und Radweges		x			x	
61	Frankenstraße	Straße für den allgemeinen Verkehr nur in eine Richtung geöffnet	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr durch VZ 1022-10 StVO			x			x
62	Alamannenstraße Nord	Tempo 50 zugelassen, starker Anstieg des Straßenreliefs, erschwerte Sicht für Radfahrer am Knotenpunkt mit der Frankenstraße	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens, Prüfung einer Umgestaltung des Knotenpunktes Münsinger Straße/Alamannenstraße (siehe Maßnahme 5)		x			(x)	x
63	Alamannenstraße Süd	Hohe Verkehrsbelastung aufgrund der Zubringerfunktion zu den Bundesstraßen, stark ansteigendes Straßenrelief	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Süd-Nord-Richtung und Öffnung des südöstlich gelegenen Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO		x			x	
64	Riedlinger Straße und Schwarze Gasse	Tempo 50 zugelassen, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Anordnung von Tempo 30 begleitet durch Verkehrsüberwachung		x				x
65	Mühlweg (B465)	Vorhandener einseitiger straßenbegleitender Fußweg (VZ 230 StVO) in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben, zeitweise sehr hohe Anzahl Radfahrer durch Streckenführung des Donauradweges	<i>kurzfristig:</i> Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Süd-Nord-Richtung <i>mittelfristig:</i> Aufweitung des bestehenden Fußweges $\geq 3,25\text{m}$ und Freigabe für den Radverkehr (vgl. Maßnahme: 7)		x		(x)		x





## Maßnahmen - Probleme und Mängel

Nr.	Bereich	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
66	Pfisterstraße (West)	Tempo 50 zugelassen, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens und Öffnung des Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO		x			x	
67	Stadtwirtsgässle	Straße für den allgemeinen Verkehr nur in eine Richtung geöffnet	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr durch Zeichen "Radfahrer frei"		x				x
68	Bahnhofsvorplatz/Bahnhofstraße	Fehlende Führung des Radverkehrs zwischen Bahnhofstraße und Überführung Bahngleise bzw. B+R-Anlage	<i>kurzfristig:</i> Führung des Radverkehrs über bestehende Gehwege mit VZ 1022-10 StVO <i>mittelfristig:</i> Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes unter Berücksichtigung des Radverkehrs		x		(x)		x
69	Bahnhofstraße	Schmaler einseitiger Radfahrstreifen	Umgestaltung der Bahnhofstraße zum Stadtboulevard, Markierung von beidseitigen Schutzstreifen <i>alternativ:</i> Ausweisung der Bahnhofstraße als Fahrradstraße im nicht verkehrsberuhigten Abschnitt		x		(x)	x	
70	Schmiechgraben	Gemeinsame Fuß- und Radwege (VZ 240 StVO) zu schmal	Aufhebung der Benutzungspflicht der Gehwege für den Radverkehr, Markierung eines einseitigen Schutzstreifens, Öffnung der Gehwege für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO		x			x	
71	Müllerstraße Süd	Keine separate Infrastruktur für Radfahrer vorhanden, starke Steigung des Straßenreliefs	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf in Fahrtrichtung Nord-Süd		x				x
72	Helmuth-von-Moltke-Straße (K7413)	Keine separate Infrastruktur für Radfahrer vorhanden	Anlage eine straßenbegleitenden, gemeinsamen Geh- und Radweges ≥ 2,50m (VZ 240 StVO)		x		x		
73	Ulmer Straße	Hohe Verkehrsbelastung auf der Straße, Anstieg des Straßenreliefs, keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Osten (bergauf)		x			x	



## Maßnahmen - Probleme und Mängel

Nr.	Bereich	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
74	Alter Postweg/Karpfenweg	Behinderungen für Radfahrer durch ungeordnet parkende Kfz	Neuordnung der Parkierungssituation durch Ausweisung von festen Parkbuchten, Anordnung eines Parkierungsverbotes im gesamten Verlauf des Straßenzuges		x			x	
75	Gymnasium	Überdachter Fahrradraum, jedoch minderwertige Fahrradständer	Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Fahrradständern mit Anlehn- und Anschliebmöglichkeiten		x			x	
76	Winckelhoferstraße	Keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, gleichzeitig hoher Radverkehrsanteil durch Schülerverkehr, hohe Anzahl Straßenrandparker	Ausweisung von Tempo 30, begleitet durch Verkehrsüberwachung, Ausweisung von festen Parkständen im Rahmen eines Straßenraumgestaltungskonzeptes für den gesamten Straßenzug		x			x	
77	Panoramastraße	Keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung eines Schutzstreifens		x				x
78	Freibad	Vorhandene Fahrradabstellplätze sehr mangelhaft	Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Fahrradständern mit Anlehn- und Anschliebmöglichkeiten		x			x	
79	Am Stadion	Keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen, Prüfung des damit verbundenen Parkverbotes (Veranstaltungen)		x				x
80	Rosenstraße	Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, straßenbegleitender Radweg für den Radverkehr nur bedingt geeignet	Markierung eines Schutzstreifens			x		x	
81	Berkacher Straße	Hoher Schwerverkehrsanteil durch anliegendes Gewerbegebiet, keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden	Markierung von durchgängigen Schutzstreifen		x			x	



## Maßnahmen - Probleme und Mängel

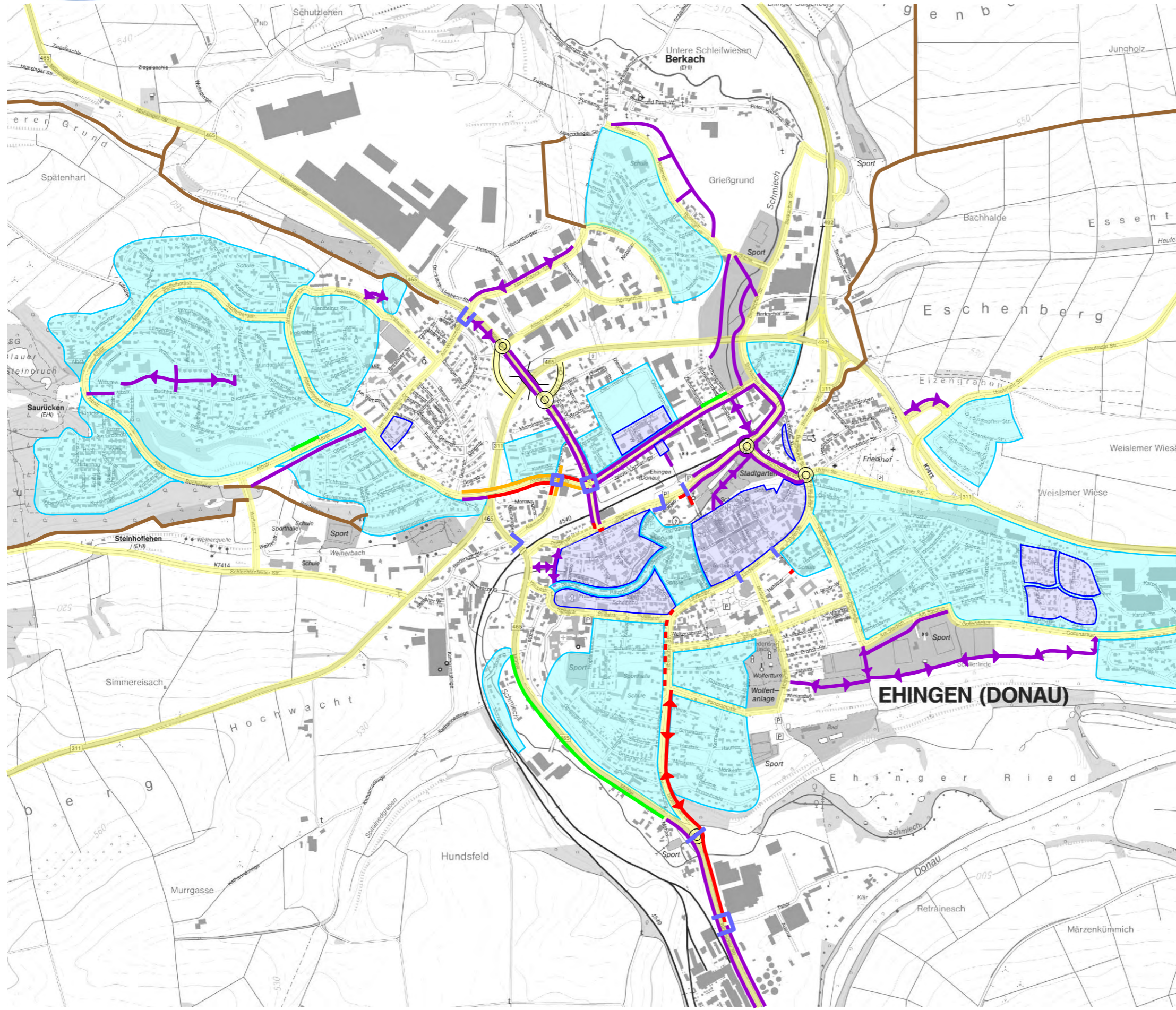
Nr.	Bereich	Problem / Mangel	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
82	Unterführung Bahngleise	Eingeschränkte Sichtbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer	Prüfung einer Aufweitung des Gehweges mit Markierung einer Trennlinie sowie von Richtungspfeilen		x			x	
83	Gollenäcker	Absperrungen verhindern Durchfahrt des Radverkehrs	Verlegung der Route des Donauradwanderweges (vgl. Maßnahme 99), Beseitigung der Absperrung und Öffnung des Gehweges für den Radverkehr mit VZ 1022-10 StVO		x				x
84	Geh- und Radweg zwischen Schmiech und Bürohochhaus	Mangelhafter Belag	Erneuerung des vorhandenen Belags		x			x	
85	Mühlweg/Schwarze Gasse	Unkomfortable und umwegige Führung des Radverkehrs	Neugestaltung des Knotenpunktes		x			x	
86	Biberacher Straße, Höhe Papierfabrik	Undeutlich markierter Radweg	Hervorhebung des vorhandenen Radweges			x			x
87	Realschule	Überdachte Abstellplätze, jedoch minderwertige Fahrradständer	Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Fahrradständern mit Anlehn- und Anschließmöglichkeiten		x			x	
88	Dieselweg	Vorhandener Gehweg nur provisorisch angelegt: Schmalere Ausbau sowie grobkörniger Belag	Ausbau als attraktiven Geh- und Radweg		x			x	
89	Münsinger Straße/Liebherr	Vorhandener Gehweg ungenügend gestaltet: unbefestigt sowie starke Höhenunterschiede	Neugestaltung des vorhandenen Weges		x			x	








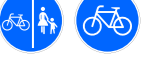














## Maßnahmen - Netzergänzungen

Nr.	Bereich	Netzergänzung	Maßnahmenvorschlag	Dringlichkeit			Aufwand		
				hoch	mittel	gering	hoch	mittel	gering
95	Dieselweg/Albert-Einstein-Straße	Keine Querungsmöglichkeit über die B465/B311 vorhanden	Neubau einer Brücke über die Bundesstraße für den Fuß- und Radverkehr, dadurch Verlagerungen des Radverkehrs weg vom Hauptstraßennetz auf ruhige Nebenachsen möglich (v.a. Entlastung der Münsinger Straße/B465)			x	x		
96	Berkacher Grund	Kein verbindender Weg vorhanden	Anlage eines Geh- und Radweges		x			x	
97	Josef-Probst-Straße/Am Stadion	Kein verbindender Weg vorhanden	Anlage eines Geh- und Radweges			x		x	
98	Schmiechtal	Vorhandener Geh- und Radweg mit starken Steigungen	Prüfung zur Anlage eines Geh- und Radweges		x		x		
99	Donauradwanderweg/Kapellenstraße	Umwegige Führung, vorhandener verbindender Weg ist schmal ausgebaut und weist eine starke Steigung auf	Neubau eines verbindenden Weges		x			x	

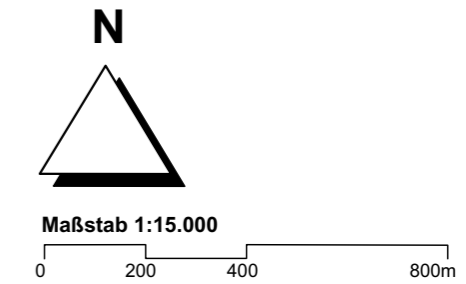
# Pläne



### Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand

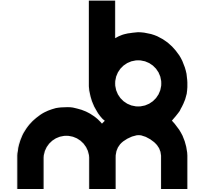
-  Verkehrsberuhigter Bereich / für Radverkehr freigegebene Fußgängerzone 
-  Tempo 30-Zone / Tempo 30 
-  baulich getrennter Radweg / Radfahrstreifen 
-  in beide Fahrrichtungen freigegebener baulich getrennter Radweg 
-  Schutzstreifen für den Radverkehr
-  nicht benutzungspflichtiger, baulich getrennter Radweg
-  in beide Fahrrichtungen freigegebener gemeinsamer Fuß- und Radweg 
-  gemeinsamer Fuß- und Radweg, straßenbegleitender Weg 
-  für den Radverkehr freigegebener Fußweg 
-  verkehrsarme Straße / Feldweg 
-  Hauptverkehrsstraße
-  Querungshilfe

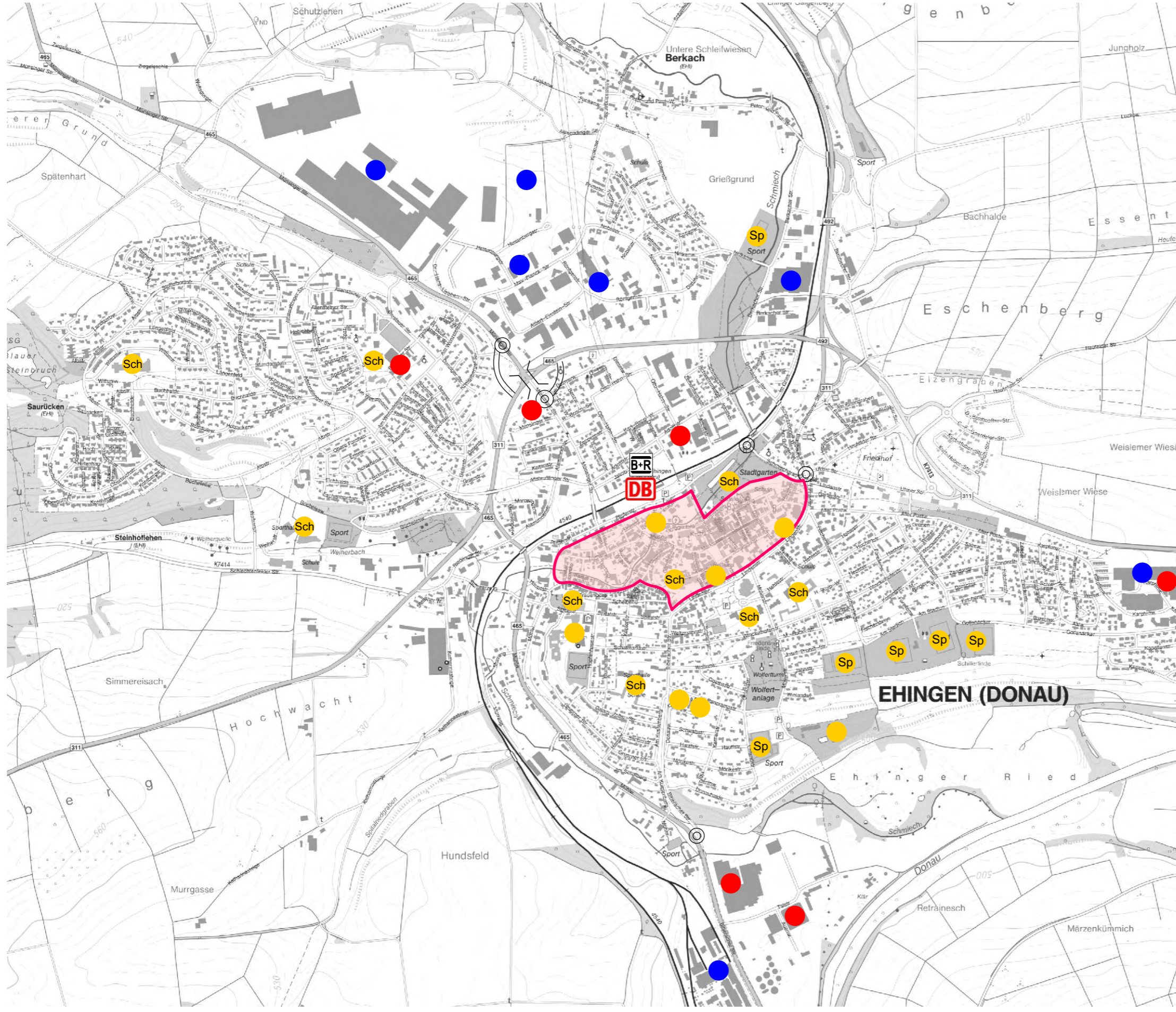
**Kartengrundlage:**  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008



# Plan 1

**DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart

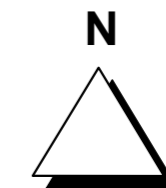




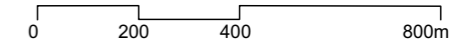
### Ziele des Radverkehrs

- Arbeitsplatzschwerpunkt
- öffentliche Einrichtung / Freizeiteinrichtung  
Sch = Schule  
Sp = Sport
- Einkaufsschwerpunkt
- zentraler Einkaufsbereich
- B+R  
DB Bahnhof mit Bike-and-ride - Angebot

*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
 Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
 Geodäsie 2008

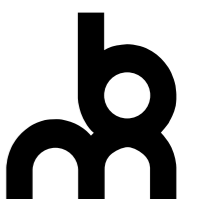


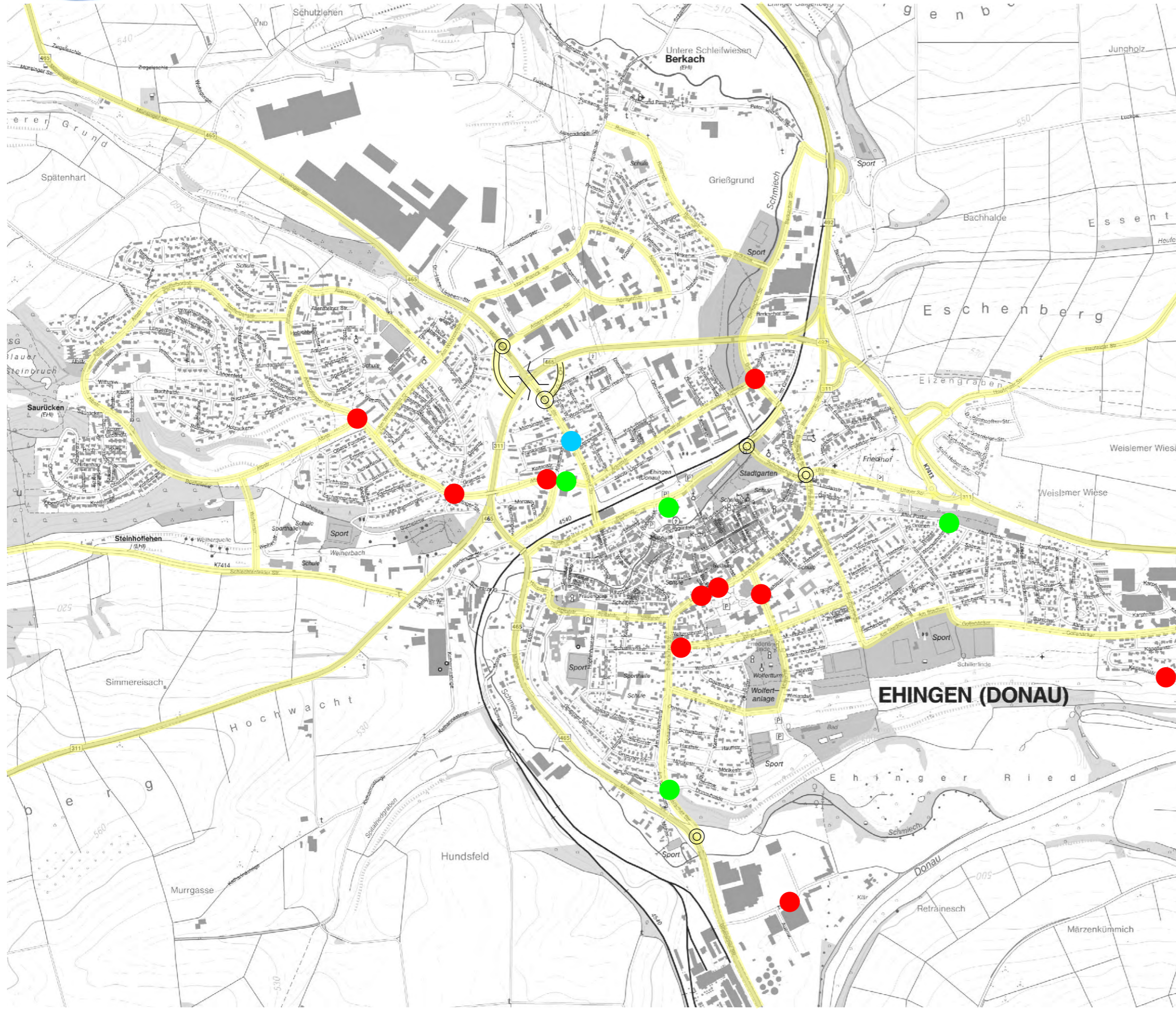
Maßstab 1:15.000



# Plan 2

**DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart



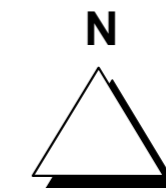


## Unfälle mit Radfahrer- beteiligung

- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden
- Hauptverkehrsstraße

Quelle: Verkehrsunfallanzeigen der Polizei  
Januar 2009 - Dezember 2011

*Kartengrundlage:*  
Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
Geodäsie 2008

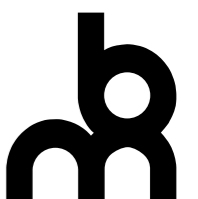


Maßstab 1:15.000



# Plan 3

**DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Aalen/Stuttgart

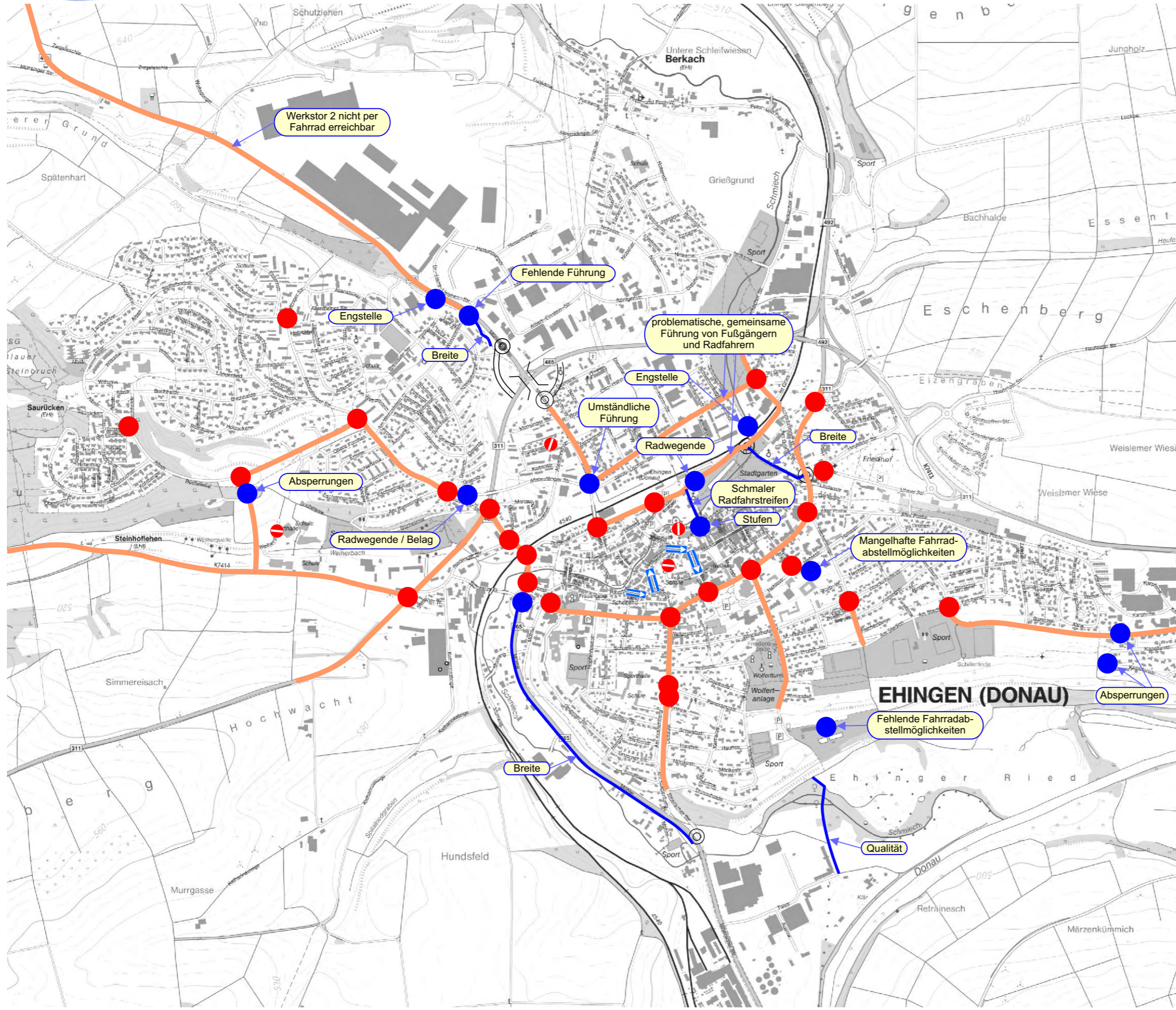








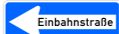



# Stadt Ehingen (Donau)

## Radwegekonzept für die Kernstadt von Ehingen



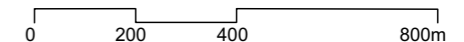
### Problemkarte

-  gefährlicher Straßenzug
-  Gefahrenpunkt, kritisches Abbiegen oder Queren
-  Mangel an vorhandener Radverkehrsinfrastruktur
-  Engstelle Problem
-  Einbahnstraße Befahren der Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung für den Radverkehr nicht zugelassen
-  Durchfahrt auch für den Radverkehr nicht zugelassen

*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

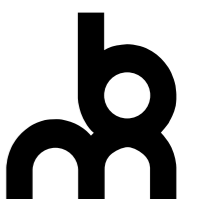


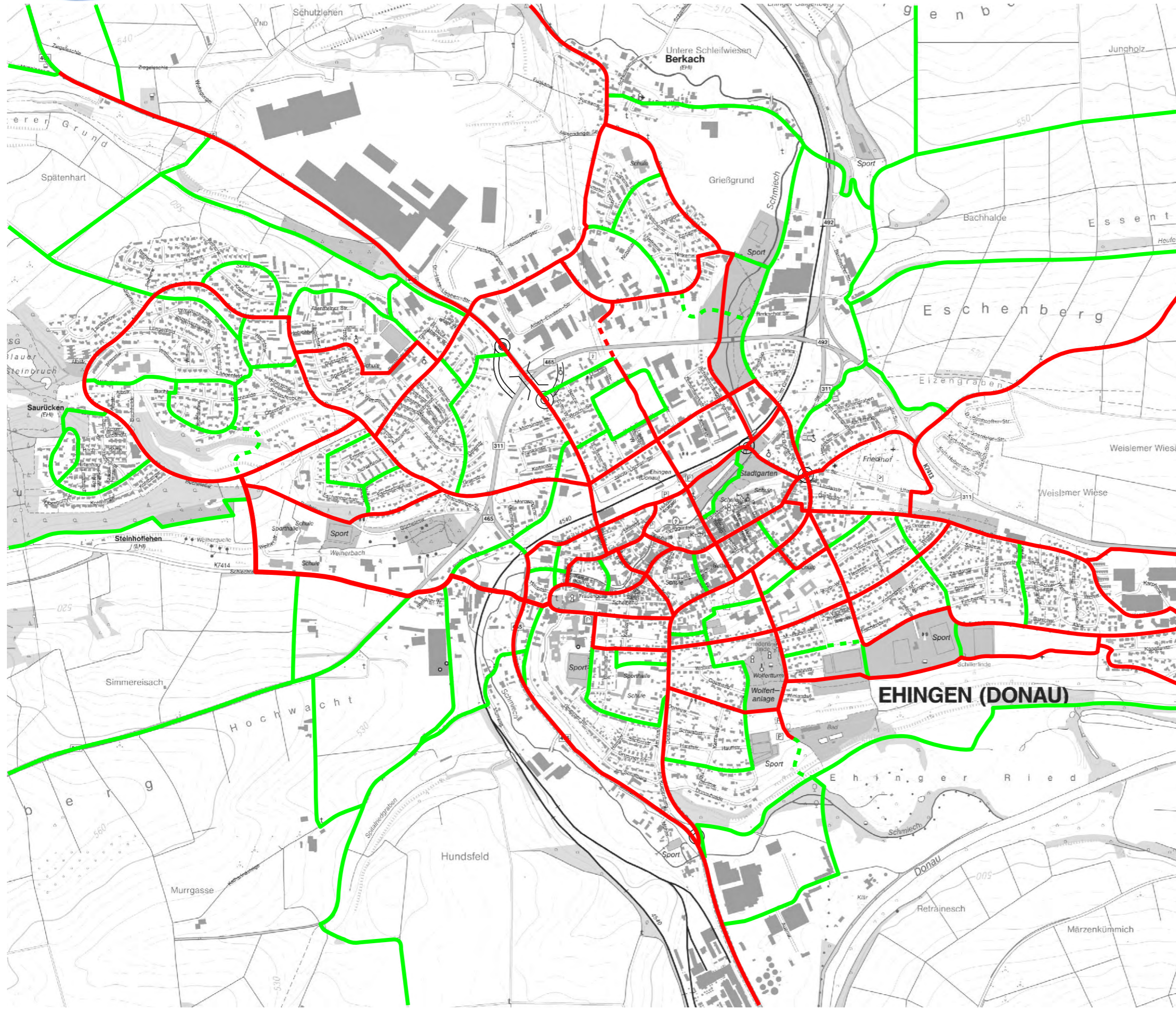
Maßstab 1:15.000



# Plan 4

**DR. BRENNER**  
**INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart





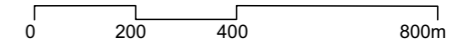
### Radverkehrsnetz

- Hauptradverkehrsnetz
- - - Netzergänzung
- Ergänzungsnetz
- - - Netzergänzung

*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
 Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
 Geodäsie 2008

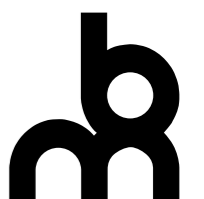


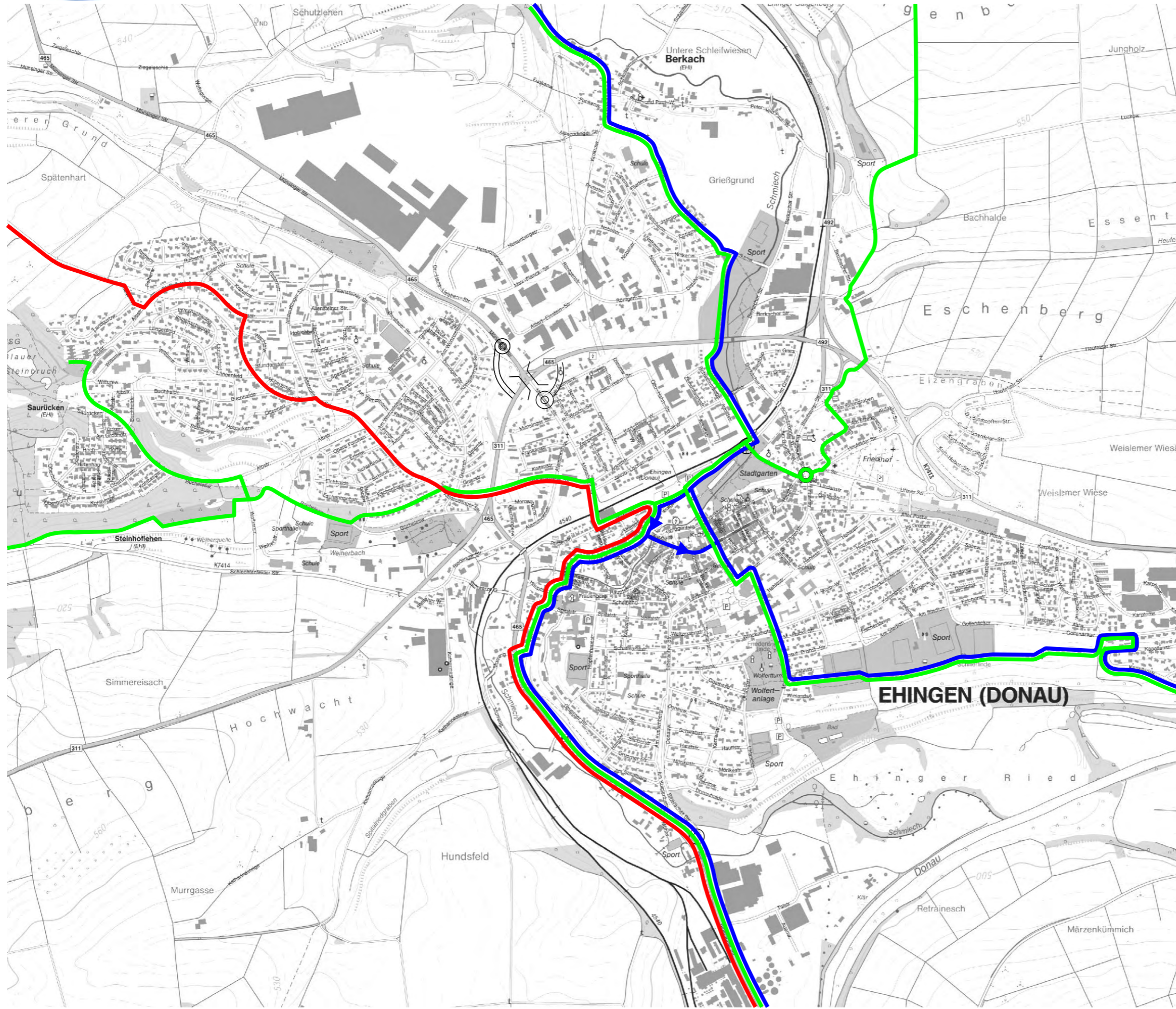
Maßstab 1:15.000



**DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart

# Plan 5



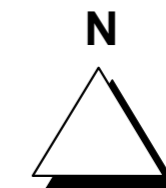


### Freizeit-Radrouten

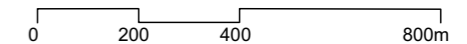
### Wegweisung im Bestand

- Donauradweg
- Öko-Tour
- Museen-Tour

*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
 Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
 Geodäsie 2008

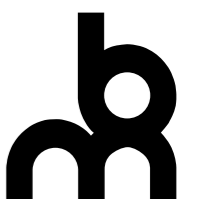


Maßstab 1:15.000



# Plan 6

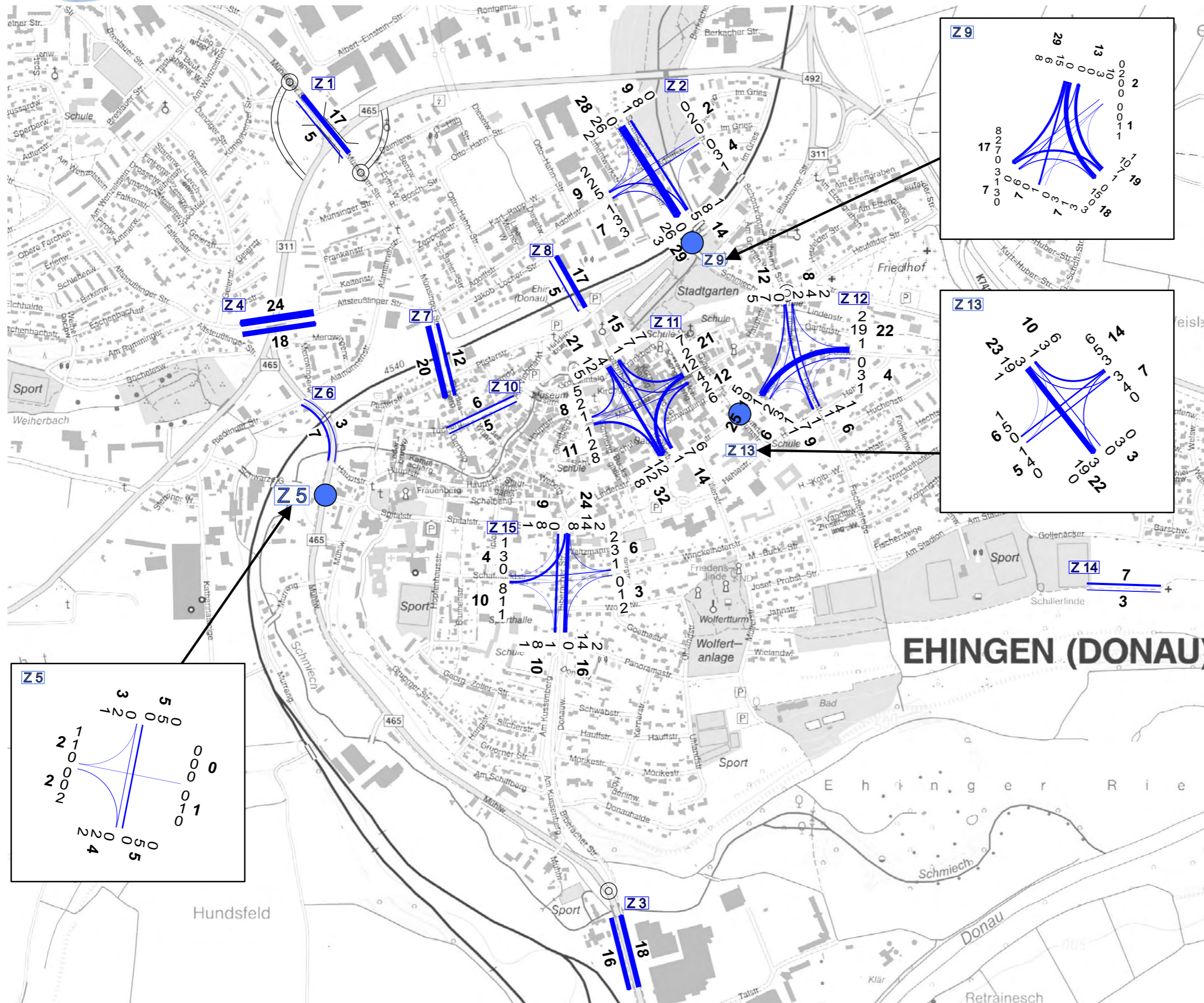
**DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart





# Stadt Ehingen (Donau)

## Radwegekonzept für die Kernstadt von Ehingen

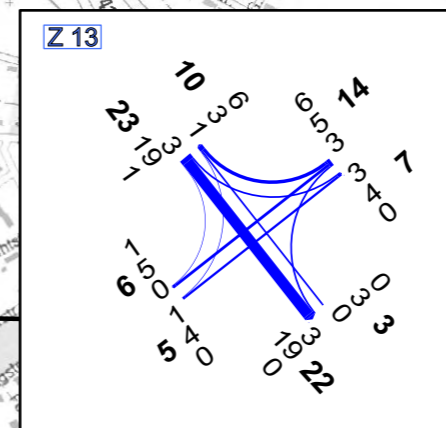
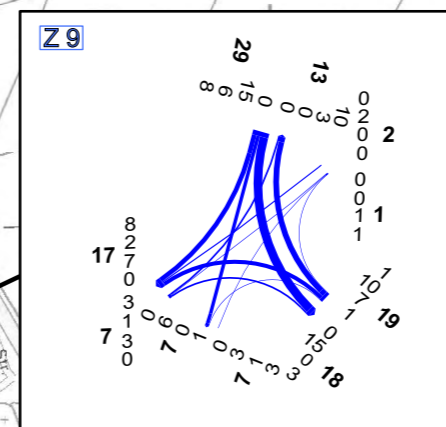
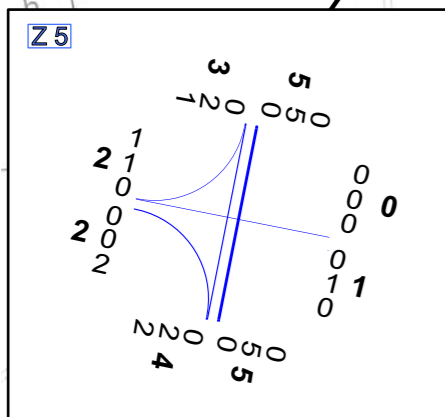
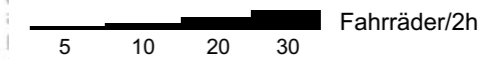


### Radverkehrsbelastung

### Vormittagszählung [Fahrräder/2h]

Dienstag, 16.10.2012  
06:45 - 08:45 Uhr

Wetterlage: bewölkt, ca. 3°C



*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
 Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
 Geodäsie 2008

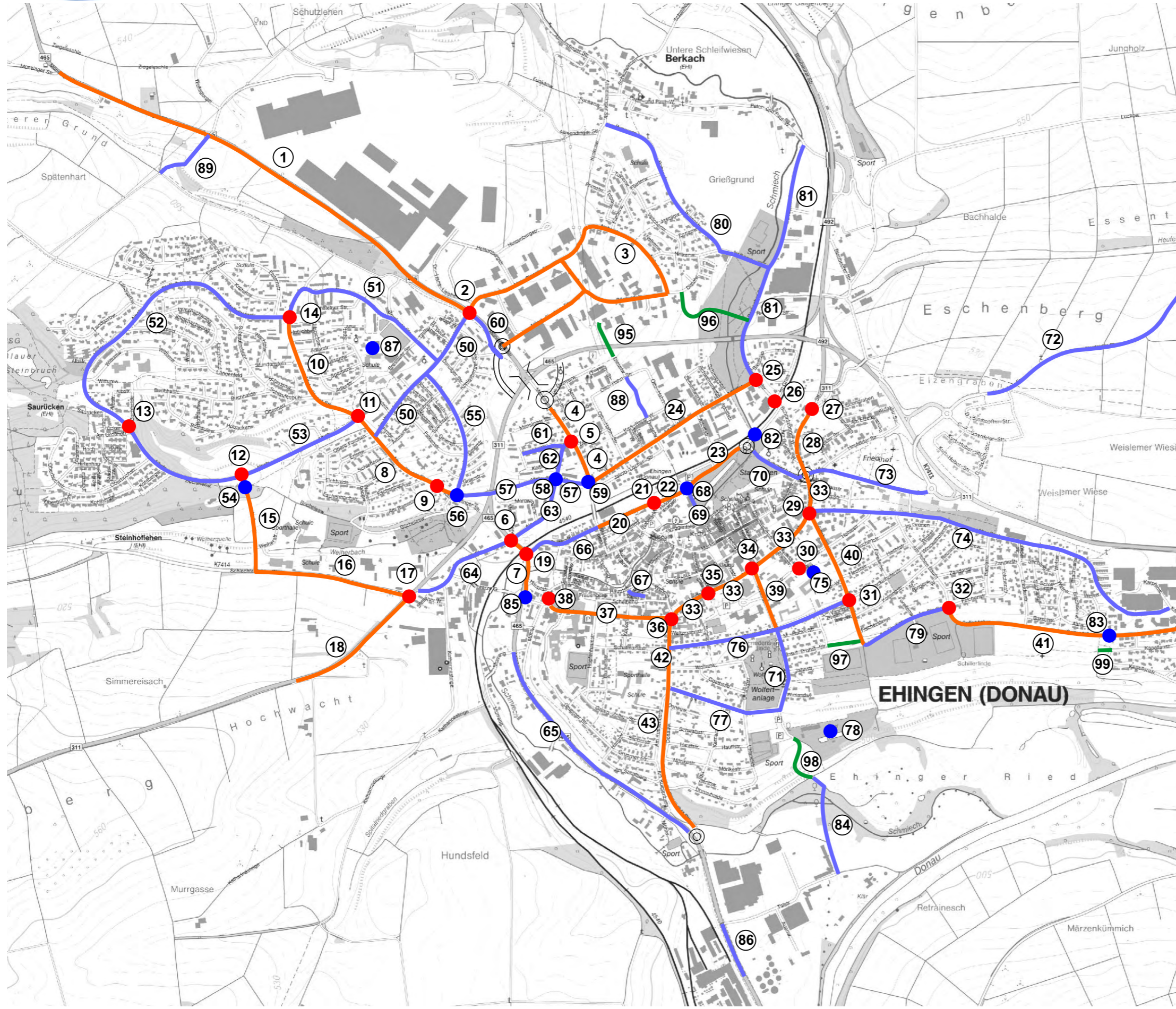


### Plan 7.1

**DR. BRENNER**  
**INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart







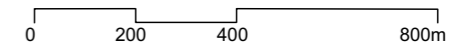
### Maßnahmenplan

- ⑤① Nummer der Maßnahme
- Gefahrenbereich
- Mangel an vorhandener Infrastruktur
- Netzergänzung

*Kartengrundlage:*  
 Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung  
 Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und  
 Geodäsie 2008

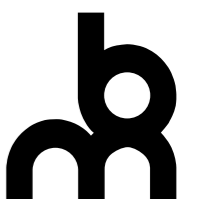


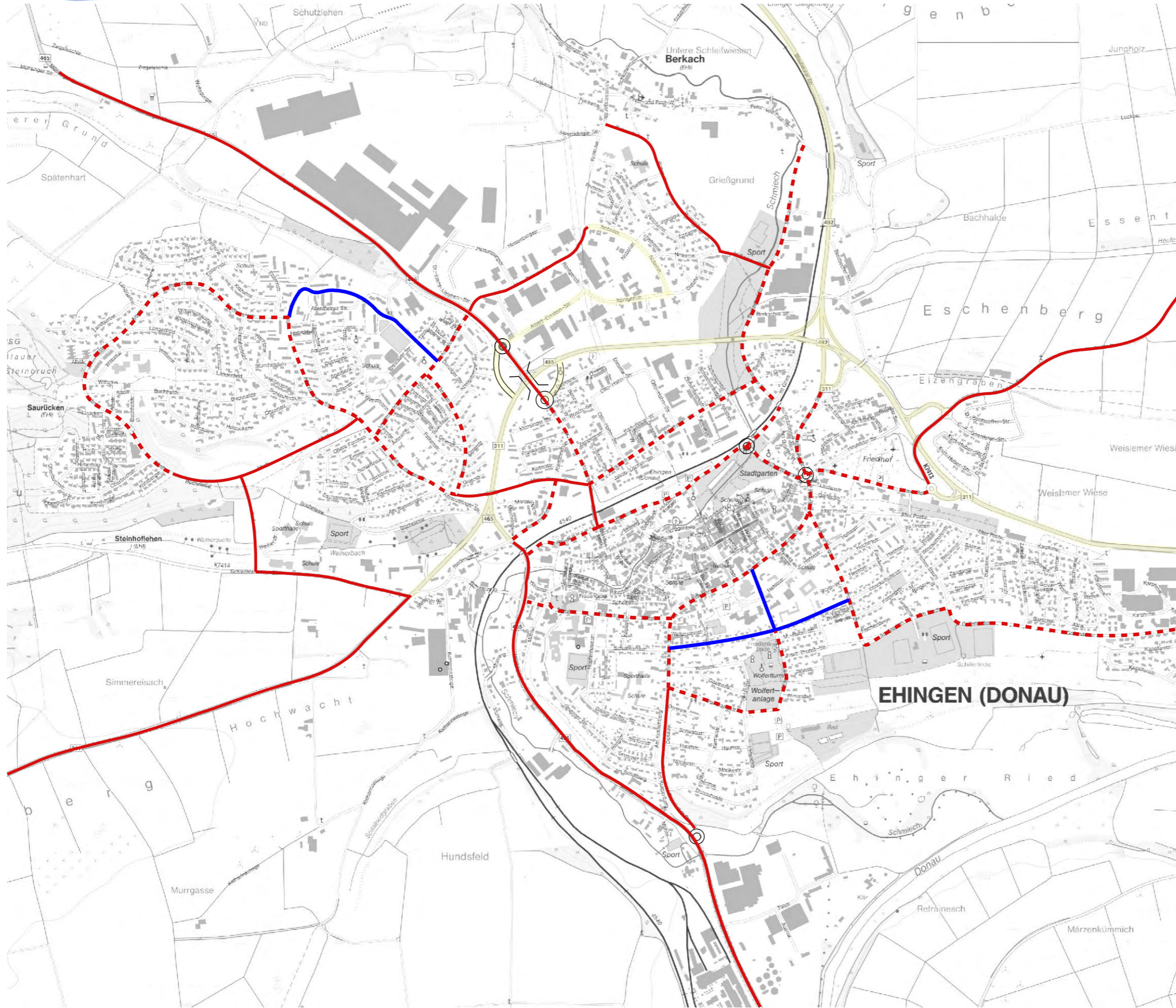
Maßstab 1:15.000



## Plan 8

**DR. BRENNER  
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
 Aalen/Stuttgart

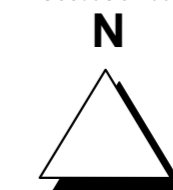




# Radverkehrsinfrastruktur auf den Hauptstraßen nach Realisierung des Radverkehrskonzeptes

- Straßenbegleitender Radweg
- 
- Schutzstreifen für Radfahrer / Gehweg Radverkehr frei
- Tempo 30 - Beschränkung
- Hauptverkehrsstraße ohne Radverkehrs-anlage bzw. Tempo 30 - Beschränkung

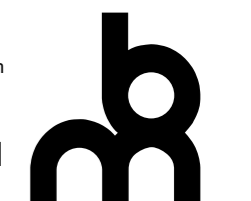
*Kartengrundlage:*  
Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008

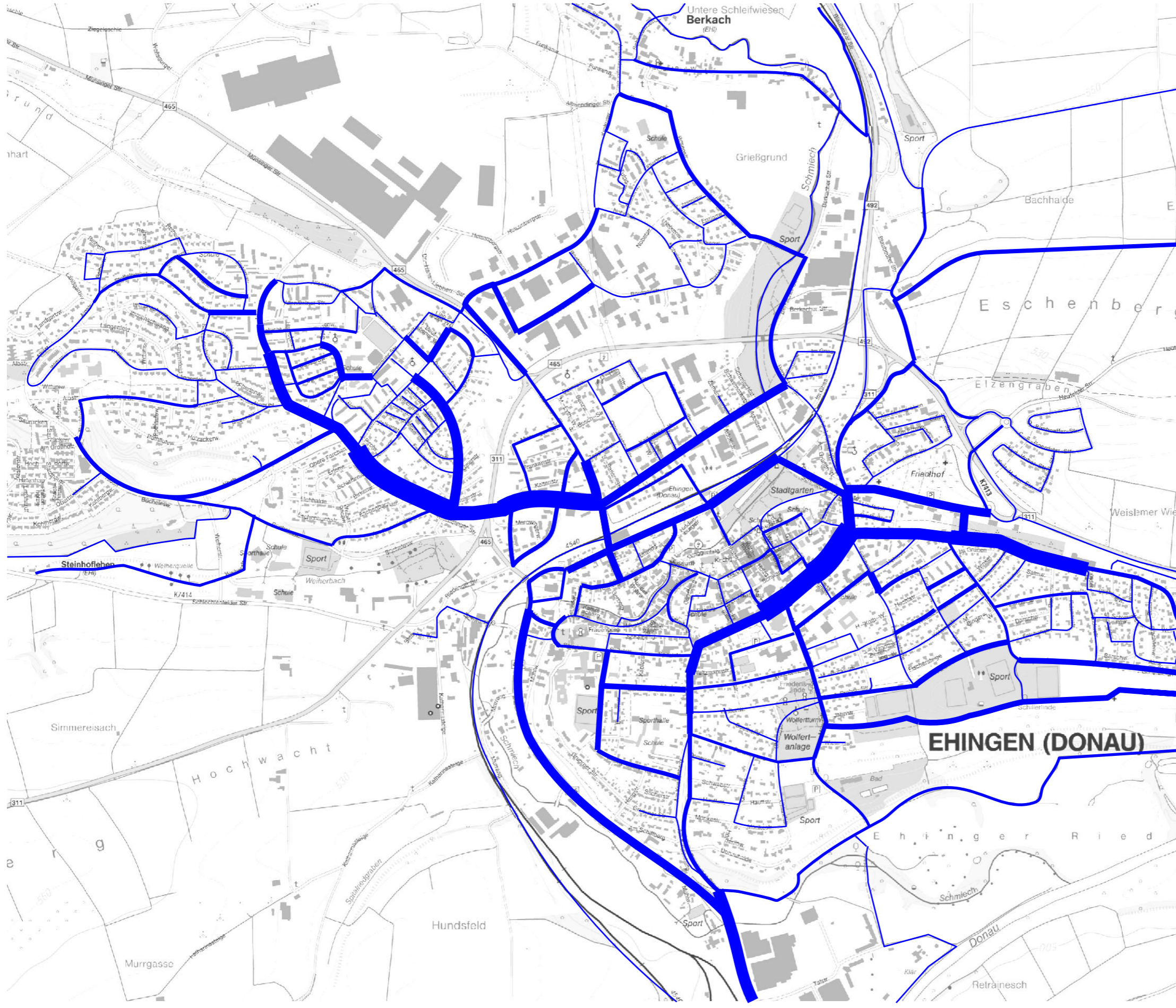


Maßstab 1:15.000  
0 200 400 800m

## Plan 9

**DR. BRENNER**  
**INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Aalen/Stuttgart





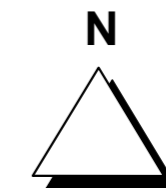
## Regelmäßig genutzte Radverkehrsrouten der befragten Schüler

Quelle: Befragung der Schüler zum Radverkehr in Ehingen

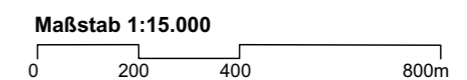
Basis: 348 Befragte  
120 Nennungen



Kartengrundlage:  
Rasterkarte 1:10000 Baden-Württemberg  
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2008



# Plan 10



**DR. BRENNER**  
**INGENIEURGESELLSCHAFT MBH**  
Aalen/Stuttgart

