

## **Verkehrskonzept 2030**

### Radwege

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadtverwaltung Erbach  
Erlenbachstraße 50  
89155 Erbach

### **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.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer  
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe

Aalen, 12.11.2015

## **INHALT**

1	AUFGABENSTELLUNG UND METHODISCHES VORGEHEN	1
2	BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE	3
2.1	Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Radverkehr	3
2.2	Weitere Bestandsaufnahmen zum Radverkehr	4
2.3	Problemanalyse	5
2.4	Zusammenfassung	6
3	KONZEPTION	7
3.1	Ziele der Radverkehrskonzeption	7
3.2	Grundlagen der Bearbeitung	7
3.3	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	7
3.4	Maßnahmenbereiche	8
3.5	Beispiele für Maßnahmenvorschläge	9
3.5.1	Nr. 11: Donaustetter Straße (L 240 West)	10
3.5.2	Erlenbachstraße (L 240)	11
3.5.3	Nr. 4 Erlenbachstraße (L 240)/Max-Johann-Straße	13
3.5.4	Nr. 18 Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311)/Bahnhofstraße	13
3.5.5	Nr. 29 Heinrich-Hammer-Straße (Süd)	14
3.5.6	Nr. 8 Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240)/Egginger Straße (L 1244)	15
3.6	Weitere Maßnahmen	16
4	BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT	18
5	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG	20

FOTOBESPIELE      Seiten 21 - 24

## ABBILDUNGEN

- Abb. 1.1      Modal Split in Erbach, Wege der Bürgerinnen und Bürger
- Abb. 1.2      Verkehrsmittelwahl im Vergleich, Modal Split
- Abb. 1.3      Verkehrsmittelwahl der Erbacherinnen und Erbacher nach Wegezwecken
- Abb. 1.4      Anteile der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad
- Abb. 1.5      Differenzierung der Aussagen zum Radverkehr
- 
- Abb. 2.1      Beispiele für Einzelmaßnahmen,  
Übersicht Querschnittsbreiten Donaustetter Straße (L 240 West)
- Abb. 2.2      Beispiele für Einzelmaßnahmen,  
Gestaltungsvorschlag Maßnahmen 11 und 13
- 
- Abb. 3.1      Beispiel Erlenbachstraße, Übersicht Querschnittsbreiten
- Abb. 3.2      Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
- Abb. 3.3      Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
- Abb. 3.4      Beispiel Erlenbachstraße, Vergleich möglicher Querschnitte
- Abb. 3.5      Erbach Stadtmitte, Erlenbachstraße, Schutzstreifen sowie für den Radverkehr  
freigegebener Gehweg / Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- 
- Abb. 4        Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 4
- 
- Abb. 5        Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 18
- 
- Abb. 6        Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 29
- 
- Abb. 7.1      Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 8.1
- Abb. 7.2      Beispiele für Einzelmaßnahmen, Maßnahme 8.2
- 
- Abb. 8        Mögliche Führung des Radverkehrs, Innenstadt - Ulm

## PLÄNE

Plan 1	Radverkehrsaufkommen, Stadtgebiet Erbach
Plan 2.1	Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand, Kernstadt
Plan 2.2	Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand, Außenbereich
Plan 3.1	Ziele des Radverkehrs, Kernstadt
Plan 3.2	Ziele des Radverkehrs, Außenbereich
Plan 4.1	Unfälle mit Radfahrereteiligung, Kernstadt
Plan 4.2	Unfälle mit Radfahrereteiligung, Außenbereich
Plan 5.1	Radrouten im Bereich Erbach
Plan 5.2	Wegeangebot für den Radverkehr im Zuge der Radrouten im Bereich Erbach
Plan 6.1	Problemkarte, Kernstadt
Plan 6.2	Problemkarte, Außenbereich
Plan 7	Wunschliniennetz, Kernstadt
Plan 8	Vorrangnetze, Kernstadt
Plan 9.1	Radverkehrsnetz, Kernstadt
Plan 9.2	Radverkehrsnetz, Außenbereich
Plan 10.1	Maßnahmenplan, Kernstadt
Plan 10.1	Maßnahmenplan, Außenbereich
Plan 11	Lückenschlusskonzept, Stadtgebiet Erbach
Plan 12.1	Start-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Kernstadt
Plan 12.2	Start-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Außenbereich
Plan 13.1	Ziel-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Kernstadt
Plan 13.2	Ziel-Netz zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Außenbereich

## **ANLAGEN**

- Anlage 1      Maßnahmenvorschläge, Kernstadt,  
                  Verbesserung/Beseitigung Gefahrenpunkte
- Anlage 2      Maßnahmenvorschläge, Kernstadt,  
                  Verbesserung/Beseitigung Probleme/Mängel/Netzlücken
- Anlage 3:     Maßnahmenvorschläge, Außenbereich,  
                  Verbesserung/Beseitigung Gefahrenpunkte
- Anlage 4:     Maßnahmenvorschläge, Außenbereich,  
                  Verbesserung/Beseitigung Probleme/Mängel/Netzlücken

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND METHODISCHES VORGEHEN

Die Stadt Erbach beabsichtigt, im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsverhältnisse durch einen Verkehrsentwicklungsplan, die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes. Dieses soll das bestehende Angebot für den Radverkehr darstellen, dessen Mängel aufzeigen, umfassende Maßnahmen zur Behebung der Mängel auflisten sowie die Förderung des Radverkehrs als Teil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Erhöhung des modalen Anteils unterstützen. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten 10 - 15 Jahre. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Förderung von kommunaler Radverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes soll daher gemäß der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) erfolgen.

Im Zusammenhang mit der vielfältigen Neuordnung der innerstädtischen Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr, der zu erwartenden Realisierung der Querspange Erbach, der Verbesserung des Schienenverkehrs auf der Südbahn und der gewünschten Attraktivitätssteigerung in der Stadtmitte bietet sich nun auch die Chance die Straßenräume aufzuwerten und vor allem die Möglichkeiten und Nutzung des Radverkehrs wesentlich zu erhöhen. Die derzeit bestehenden Zuschussmöglichkeiten sollen hierfür genutzt werden.

In diesem Sinne wird ein durchgängiges, an neueste Standards orientiertes, Radverkehrsnetz entwickelt. Dabei sind die Voraussetzungen für eine enge sowie attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen und untereinander zu optimieren. Das innerörtliche Radverkehrsnetz ist in das übergeordnete Netz, bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Routen einzubinden, umso allen Radnutzerguppen Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde zunächst durch intensive Beradelungen des Stadtgebietes eine umfassende Analyse des derzeitigen Radverkehrsangebotes vorgenommen sowie potenzielle Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt. Ebenso wurde das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung dargestellt und be-

wertet. Im Anschluss daran wurde ein Radverkehrsnetz für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet sowie Gefahrenstellen, Probleme und Mängel in diesem aufgezeigt. Auf dieser Basis wurde ein umfassender Maßnahmenkatalog zur Entwicklung des Radverkehrssystems und zur Beseitigung der bestehenden Mängel erstellt sowie einzelne Beispiele aus diesem in Form von Prinzipskizzen sowie Querschnittsdarstellungen Form ausgearbeitet.

Die gesamte Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes fand in enger Abstimmung mit der Verwaltung statt. Ergänzend dazu wurden die Zwischenergebnisse im Rahmen des Projektbeirates des VEP diskutiert sowie eine separate Arbeitsgruppe für den Radverkehr gegründet. Bei der Durchführung der Problemanalyse sowie der Erstellung des Maßnahmenkatalogs wurden darüber hinaus die Ergebnisse der Haushaltsbefragung, den Radverkehr betreffend, mit berücksichtigt. Abschließend ist eine Diskussion der Ergebnisse in öffentlichen Foren mit den Erbacher Bürgerinnen und Bürgern geplant.

## 2 BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

### 2.1 Ergebnisse der Haushaltsbefragung zum Radverkehr

ABB. 1.1 Oktober 2013 wurde eine Verkehrsbefragung von in einer mehrfach geschichteten Stichprobe ausgewählten Haushalten durchgeführt. Anhand dieser können aktuelle Daten zur Mobilität, den genutzten Verkehrsmitteln und den Wegebeziehungen der Erbacher Bevölkerung festgestellt werden. Unter anderem wurden die Anteile der Verkehrsmittel an den von Erbacher Bürgerinnen und Bürgern täglich zurück gelegten Wegen ermittelt.

Bezogen auf alle am Stichtag zurückgelegten Wege verzeichnet das Fahrrad nur einen Anteil von etwa 6 %, während 71 % der Wege per Pkw (als Selbst- sowie Mitfahrer) zurückgelegt wurden. Bezogen auf den Binnenverkehr, d. h. bei ausschließlicher Berücksichtigung der 21.245 innerhalb des Stadtgebietes zurück gelegter Wege, verzeichnet das Fahrrad einen Anteil von etwa 10 %. Dennoch ist der Pkw auch diesbezüglich das dominierende Verkehrsmittel.

ABB. 1.2 Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung ist der Anteil des Radverkehrs am Modal Split sehr niedrig und liegt auch unter dem Bundesdurchschnitt.

ABB. 1.3 Die Abbildung 1.3 stellt die Verkehrsmittelwahl der wichtigsten Wegezwecke in Erbach dar. Die Auswertung erfolgt zielorientiert und beinhaltet jeweils den Hin- und Rückweg. Das am häufigsten genannte Wegezweckpaar ist mit 22 % der Gesamtwege die Kombination „Wohnen-Arbeit“. Die Wegezweckpaare „Wohnen-Einkauf“, „Wohnen-Freizeit“ und „Wohnen-Einkauf/Dienstleistung“ besitzen Anteile von 18 %, 17 % und 12 % des Gesamtverkehrs. Insgesamt stellen diese vier Wegerelationen somit bereits 69 % aller in Erbach angetroffenen Aktivitäten-Kombinationen dar.

Einen verhältnismäßig hohen Anteil am Modal Split hat der Radverkehr im Einkaufs- und Dienstleistungs- sowie Freizeitverkehr (jeweils 9 %). Auch für den Wegezweck Arbeit wird das Fahrrad (5 % Anteil am Modal Split) fast ebenso häufig genutzt wie öffentliche Verkehrsmittel sowie der Weg zu Fuß. Im Normalfall hat das Fahrrad dadurch, dass Schüler/innen häufig noch keinen Führerschein besitzen, einen sehr hohen Anteil am Modal Split bezogen auf den Wegezweck Ausbildung. Der Radverkehr hat diesbezüglich in Erbach mit nur 2 % jedoch eine überraschend geringe Bedeutung.

ABB. 1.4 Die geringe Bedeutung im Ausbildungsverkehr zeigt sich auch an den Anteilen der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad. Insgesamt entfallen nur 4 % der 2.337 Wege, welche mit dem Rad zurückgelegt werden, auf den Wegezweck Ausbildung. Alle weiteren verteilen sich in etwa gleichmäßig auf die Wegezwecke Einkaufen, Freizeit sowie Arbeit.

ABB. 1.5 Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden die Bürgerinnen und Bürger zum Themenbereich Fußgänger- und Radverkehr befragt. Ein Großteil der konkreten Antworten entfiel auf die Aussage, dass die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs im Bereich der Erlenbachstraße mangelhaft ist. Ebenfalls häufig wurde eine zu geringe Anzahl sowie Qualität vorhandener Radwege bemängelt.

PLAN 1 Das Radverkehrsaufkommen im Stadtgebiet am Erhebungsstichtag ist in Plan 1 dargestellt, wobei nur die Fahrten mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel berücksichtigt wurden. Die stärksten Radverkehrsströme sind zwischen der Kernstadt und Dellmensingen (135 Fahrten) sowie Ringingen (108 Fahrten) zu verzeichnen.

## 2.2 Weitere Bestandsaufnahmen zum Radverkehr

PLAN 2 Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahngleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. So ist beispielsweise im Innenstadtbereich, im Verlauf der Erlenbachstraße, keine separate Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Auch im innerörtlichen Bereich der fünf weiteren Stadtteile befindet sich kaum Radverkehrsinfrastruktur. Im Außenbereich, d. h. zwischen den Stadtteilen, besteht hingegen bereits Infrastruktur für den Radverkehr. Diese weist allerdings teilweise Lücken auf.

PLAN 3 Die erforderlichen Wege (Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) innerhalb des Stadtgebietes von Erbach sind aufgrund der Größe und Struktur der Stadt zumeist in für den Radverkehr typischen Entfernungen zurückzulegen (500 m - 3000 m). Dies stellt grundsätzlich eine günstige Voraussetzung für den Alltags- wie auch den Freizeitradverkehr dar. Allerdings haben die B 311 sowie die Bahntrasse eine trennende Wirkung innerhalb der Kernstadt, welche insbesondere die Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten sowie vieler Arbeitsstätten für den Radverkehr erschwert.

Auch die aktuell bestehenden Verbindungen für den Radverkehr zwischen der Innenstadt und den Wohngebieten sowie den umliegenden Stadtteilen können nicht als ausreichend gesehen werden. Da durch die geplante städtebauliche Entwicklung eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Innenstadt erwartet werden kann, erscheinen adäquate Angebote für den Radverkehr jedoch sehr wichtig.

PLAN 4 Das Unfallgeschehen im Erbacher Stadtgebiet weist keine besonderen Auffälligkeiten auf. Einen Unfallschwerpunkt stellte der inzwischen zurück gebaute Bahnübergang im Zuge der L 240 dar. Zwei schwere Unfälle wurden im Untersuchungszeitraum polizeilich im Verlauf der K 7375 zwischen Erbach und Dellmensingen registriert. Diese sind auf Fahrbahnquerungen zwischen dem straßenbegleitenden Radweg sowie dem Gewerbegebiet zurückzuführen.

PLAN 5 Im Stadtgebiet von Erbach existieren bereits mehrere Radrouten. Neben den überregional bedeutsamen Freizeit-Radrouten ist teilweise auch eine Ausschilderung des Alb-Donau-Kreises für den Radverkehr vorhanden, welche vereinzelte überörtliche Fahrziele ausweist. Ebenfalls enthalten sind vom Landkreis geplante Radwege, d.h. zukünftige Radroutenführungen. Derzeit findet die Entwicklung eines landesweiten Radverkehrsnetzes für Baden-Württemberg statt. Dieses sieht eine Verbindung der zentralen Orte vor und orientiert sich dabei an bestehenden Radrouten. Von der Stadt Erbach diesbezüglich eingereichte Anmerkungen (Routenführung des Radverkehrs zwischen Erbach und Einsingen sowie zwischen Ringingen und Eggingen) sind ebenfalls im Plan 5 verzeichnet.

### 2.3 Problemanalyse

PLAN 6 Innerhalb der Kernstadt, ausschließlich westlich der Bahngleise, befinden sich mehrere für den Radverkehr gefährliche Straßenzüge. Des Weiteren gibt es im gesamten Kernstadtgebiet sehr viele Punkte, an welche das Abbiegen oder Queren für den Radverkehr gefährlich ist. Ein weiteres Problem für den Radverkehr stellen zahlreiche starke Steigungen sowie Treppen dar. Ähnliche Probleme sind auch in den fünf umliegenden Stadtteilen zu verzeichnen. Die Anzahl der Problempunkte und gefährlichen Straßenzüge sind im Außenbereich zwischen den Stadtteilen, aufgrund der gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur, jedoch deutlich geringer.

## 2.4 Zusammenfassung

Insgesamt hat das Fahrrad in Erbach als Verkehrsmittel keine zeitgemäße Bedeutung. Insbesondere im Ausbildungsverkehr wird dieses nur relativ selten genutzt.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist zahlreiche Mängel und Gefahrenstellen auf. Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahn-  
gleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. Im Außenbereich besteht bereits eine Infrastruktur für den Radverkehr, die allerdings Lücken aufweist.

Die erforderlichen Wege (Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit) innerhalb von Erbach können jedoch aufgrund der Größe und Struktur der Stadt zumeist in für den Radverkehr typischen Entfernungen (500 m - 3000 m) zurückgelegt werden. Viele Ziele sind ohne nennenswerte Steigung 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.

Insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Erbach als Teil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes möglich und sinnvoll.

### 3 KONZEPTION

#### 3.1 Ziele der Radverkehrskonzeption

Das vorliegende Radverkehrskonzept stellt einen Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Stadt Erbach für die nächsten 10 - 15 Jahre dar. Der Komfort und die Sicherheit für den Radverkehr sollen - durch schrittweise Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung/Verbesserung von Gefahren und Problemstellen sowie Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes - erhöht werden. Die gesamte Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll jeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten geschehen.

#### 3.2 Grundlagen der Bearbeitung

Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus den Jahren 2009 bzw. 2013 sowie der Neufassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 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 angemessener Führungselemente, insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

Als weitere Arbeitsgrundlage für das Radverkehrskonzept dienen zudem die Vorgaben bzw. Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte. Darüber hinaus stellten regelmäßige Diskussionen in der Arbeitsgruppe Radverkehr sowie im Projektbeirat des VEP eine wichtige Datenbasis dar.

#### 3.3 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

PLAN 7 Plan 7 zeigt das Wunschliniennetz des Radverkehrs für das Stadtgebiet von Erbach. Alle relevanten Wegerouten, insbesondere zwischen Wohngebieten bzw. Stadtteilen und Zielen des Radverkehrs sind dargestellt.

Auf dem im Anschluss entwickelten bzw. auszubauenden Radverkehrsnetz erreicht der Radverkehr alle wichtigen Ziele möglichst sicher und schnell. Folgende Anforderungen an das Radverkehrsnetz wurden bei der Erarbeitung gestellt:

- Netzzusammenhang,
- Direktheit,
- Attraktivität,
- Sicherheit und
- Komfort

PLAN 8 Das *Vorrangnetz* verbindet die wichtigsten Quellen und Ziele miteinander. 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.

PLAN 9 Das Vorrangnetz des Radverkehrs ist gleichzeitig als Vorbehaltsnetz dieses Verkehrsmittels zu sehen. Dieses passt sich in das System der Netze für die weiteren Verkehrsmittel ein und stellt somit einen Rahmenplan für zukünftige Ausbauvorhaben dar. Diese Festlegung vermindert Konflikte, gibt Hinweise zur Überlagerung der Ansprüche und zeigt die speziellen Lösungsnotwendigkeiten auf.

### 3.4 Maßnahmenbereiche

ANL. 1-4 Insgesamt werden im vorliegenden Radverkehrskonzept 93 Maßnahmenbereiche zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes aufgezeigt. Diese gliedern sich aufgeteilt nach Einzelpunkten in:

- 69 für den Radverkehr kritische Bereiche, hauptsächlich im Zuge von Hauptstraßen,
- 24 Mängel im Radverkehrsnetz und in der Radverkehrsinfrastruktur (z. B. schlechter Fahrbahnbelag, Sichtbehinderungen oder ungeeignete Abstellanlagen) und Netzergänzungen

Die *Dringlichkeit* von Maßnahmen ist in Abhängigkeit von der potenziellen Gefährdung des Radverkehrs und der Bedeutung im Radverkehrsnetz unterschiedlich beurteilt. Entscheidend sind:

- 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. 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.

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 Fahrbahnsanierungen bzw. der Neuanlage von Brücken verbunden.

### 3.5 Beispiele für Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Konzeption wurden einzelne Maßnahmen ausgewählt und für diese beispielhafte Vorentwürfe, d.h. Vorschläge zur Aufteilung der Verkehrsflächen, er-

stellt. Diese sind als Muster für entsprechende Planungen für die weiteren Maßnahmenvorschläge sowie als Grundlage zur stadträumlichen Freiflächengestaltung zu sehen.

### 3.5.1 Nr. 11: Donaustetter Straße (L 240 West)



**Problem/Mangel:** Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr, hoher Querungsbedarf der L 240 West durch angrenzendes Schulzentrum

ABB.2 **Maßnahmenvorschlag:** Markierung von beidseitigen Schutzstreifen

### 3.5.2 Erlenbachstraße (L 240)



**Problem/Mangel:** Hohes Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerverkehrsanteil auf der Landesstraße, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr

**Maßnahmenvorschlag:** Markierung von beidseitigen Schutzstreifen im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte, Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zwischen Auf der Wühre und Egginger Straße mit entsprechender Straßenraumgestaltung

Aufgrund der geschwungenen Straßenführung, des starken Kfz-Verkehrs sowie des hohen Schwerverkehrsanteils auf der Erlenbachstraße (L 240) ist eine separate Führung des Radverkehrs im Straßenverlauf zwingend notwendig. Im Rahmen der Aufwertung der Innenstadt ist darüber hinaus zu erwarten, dass die Erlenbachstraße eine wichtige Funktion zur Erschließung potenzieller Wegeziele für den Radverkehr haben wird. Die parallel geplante Geh- und Radwegverbindung entlang des Erlenbaches (Maßnahmenvorschlag Nr. 45) stellt nur eine Möglichkeit zur komplette Umfahrung der L 240 dar, kann aber nicht als kompletter Ersatz für eine adäquate Radverkehrsführung im Bereich der Erlenbachstraße gesehen werden.

- ABB. 3.1 Der derzeit vorhandene Straßenraum der Erlenbachstraße (L 240) lässt die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens zu. Voraussetzung ist allerdings die
- ABB. 3.2 Auffassung der straßenbegleitenden Grünstreifen sowie der Parkierungsmöglichkeiten. Diese Planungsvariante hat den Vorteil, dass keine Inanspruchnahme privater Flächen notwendig ist. Nachteilig ist jedoch zum einen, dass ein Angebot für den Radverkehr nur in einer Fahrtrichtung gewährleistet werden kann. Zum anderen können keine ausreichend breiten Seitenräume für die Fußgänger und die städtebauliche Aufwertung bereitgestellt werden. Diese stellen jedoch eine wichtige Voraussetzung zur Belebung und Attraktivierung der Stadtmitte dar.
- ABB. 3.3 Aufgrund der projektierten Neugestaltung der Stadtmitte ist teilweise eine Neuaufteilung der angrenzenden Grundstücke geplant. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einer
- ABB. 3.4 Straßenraumaufweitung und somit der Realisierung einer alternativen Lösung zur sicheren Radverkehrsführung. Denkbar wäre die Anlage von Radwegen im Seitenraum oder von Radfahrstreifen. Somit wäre eine Trennung der verschiedenen Verkehrsarten mit daraus resultierendem Schutz gegenüber dem Schwerverkehr gewährleistet. Jedoch wäre für diese Varianten ein hoher Platzbedarf, welcher auch im Rahmen der städtebaulichen Umgestaltung der Stadtmitte nicht durchgängig gewährleistet werden könnte, notwendig. Daher werden die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen sowie zusätzlich die Freigabe des angrenzenden Gehweges für den Radverkehr empfohlen.
- ABB. 3.5 Die Lösung der beidseitigen Schutzstreifen ist in ihrer Ausführung flexibel, d.h. kann auch an örtliche Situationen (z.B. Engstellen) angepasst werden. Die Durchgängigkeit dieser Lösung setzt den Verzicht auf Längsparker (derzeit: 19 Stellplätze) voraus. Da in der Stadtmitte eine gute Erreichbarkeit zwingend gegeben sein muss, sind die erforderlichen Stellplätze konzentriert in den Seitenbereichen auszuweisen.

### 3.5.3 Nr. 4 Erlenbachstraße (L 240)/Max-Johann-Straße



ABB. 4 **Problem/Mangel:** Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

**Maßnahmenvorschlag:** Stärkung der Wegeachse Brühlstraße - Erlenbach durch Anlage einer Querungshilfe für den Radverkehr über die Erlenbachstraße

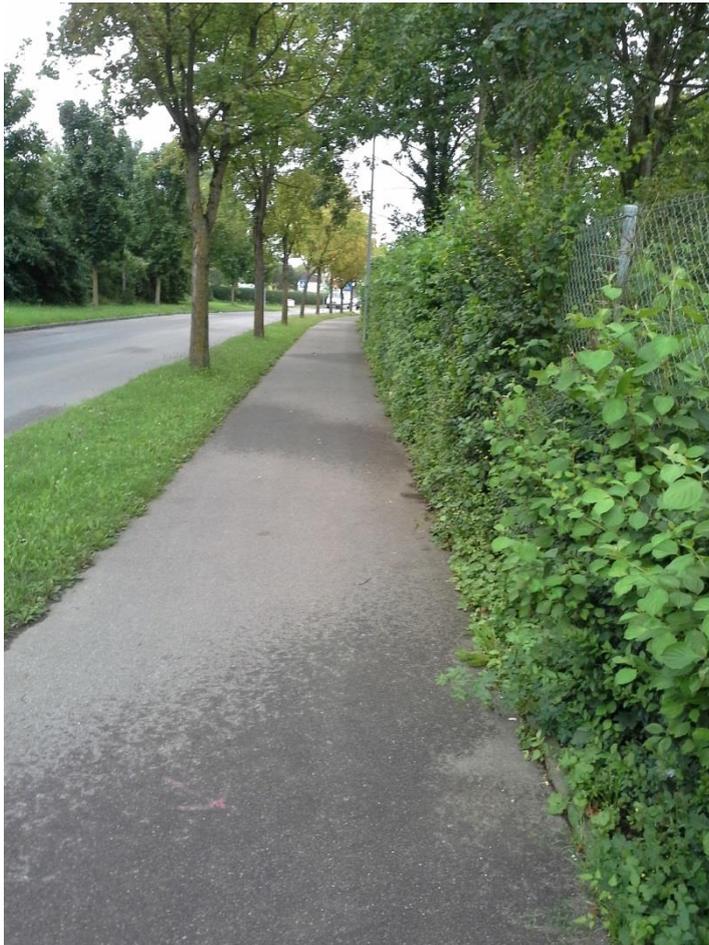
### 3.5.4 Nr. 18 Knotenpunkt Ehinger Straße (B 311)/Bahnhofstraße



**Problem/Mangel:** Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

ABB. 5 **Maßnahmenvorschlag:** Markierung eines separaten Linksabbiegestreifens für den Radverkehr, Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer, Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens mit Markierung im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße

### 3.5.5 Nr. 29 Heinrich-Hammer-Straße (Süd)



**Problem/Mangel:** Geh- und Radweg im Seitenbereich trotz geringem Kfz-Verkehrsaufkommens benutzungspflichtig, Gefahr durch einseitige Führung, insbesondere im Bereich der Zufahrten und Einmündungen

ABB. 6 **Maßnahmenvorschlag:** Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrrichtung Süden, Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr durch Zeichen 239 StVO (Vorschriftzeichen „Sonderweg Fußgänger“) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“, Ertüchtigung des vorhandenen Geh- und Radweges

### 3.5.6 Nr. 8 Knotenpunkt Erlenbachstraße (L 240)/Egginger Straße (L 1244)



**Problem/Mangel:** Kritisches Befahren, Abbiegen und Queren am Knotenpunkt

ABB. 7 **Maßnahmenvorschlag:** Anpassung der Kurvenradien, radverkehrsgerechte Umgestaltung des Knotenpunktes in Abstimmung mit den Vorschlägen des städtebaulichen Wettbewerbs für die Stadtmitte

### 3.6 Weitere Maßnahmen

ANL. 1-4 Sämtliche konkreten, genau verorteten, Maßnahmenvorschläge sind in den Anlagen 1 - 4 sowie im Plan 10 ersichtlich. Darüber hinaus werden im Folgenden noch weitere, allgemeinere Maßnahmen vorgeschlagen, welche im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umgesetzt werden sollten:

#### Maßnahmen mit hoher Priorität

- Weiterentwicklung einer auf die örtlichen und regionalen Bedürfnisse zielenden, flächendeckenden, integrierten Wegweisung (z. B. am Kreisverkehr Donaustetter Straße/Ehinger Straße zur Führung des Radverkehrs in Richtung Ulm, siehe hierzu auch Abb. 8)
- Im Verlauf von Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen sowie für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen: Markierung und Einfärbung von Furten im Bereich von Zufahrten und Einmündungen



- Schaffung ausreichender und geeigneter Abstellmöglichkeiten mit hoher Qualität an wichtigen Zielen des Radverkehrs (z.B. am Sportstadion sowie den Verbrauchermärkten)

### Ergänzende Maßnahmenvorschläge

- Förderung von Einstellplätzen für Fahrräder in Wohngebäuden (Ortsbausatzung), insbesondere im Innenstadtbereich sowie in Neubaugebieten)
- Fahrradmitnahme in Bussen zu den Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzen
- Ausweisung weiterer Radler freundlicher Beherbergungsbetriebe
- Angebot 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)

#### 4 BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Im Rahmen des Gesamtprojektes wurde die Öffentlichkeit auf mehreren Wegen beteiligt:

- Verkehrsbefragung der Haushalte mit der Möglichkeit, Anregungen zum Verkehrsgeschehen zu äußern
- Einrichtung eines Projektbeirats zur Beteiligung einer institutionalisierten Öffentlichkeit
- Arbeitsgemeinschaft Radverkehr
- Allgemeine Informationsveranstaltung zu den Bürgerwerkstätten
- Bürgerwerkstätten zu unterschiedlichen Themen
- Internetforum
- Öffentliche Gemeinderatssitzungen

Die Erkenntnisse aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen werden ausführlich gesondert dokumentiert.

Um die Bürger Erbachs als Nutzer der Radverkehrsinfrastruktur aktiv in den Planungsprozess einzubeziehen, wurde nach der allgemeinen Informationsveranstaltung über das Verkehrskonzept 2030 eine Bürgerwerkstatt zum Thema „Rad- und Fußverkehr“ durchgeführt.

In dieser Bürgerwerkstatt wurde das Radverkehrskonzept vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert. Dabei konnten die Teilnehmer Fragen zur Netzkonzeption und zu den geplanten Maßnahmen stellen, eine Einschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen geben und weitere Mängel und Gefahrenpunkte benennen.

Die genannten Mängel und Anregungen wurden aufgenommen, die entsprechenden Maßnahmen geprüft und im Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes ergänzt. Die Mängel und Maßnahmen, die im Zuge der Bürgerwerkstatt erarbeitet wurden, sind in den Listen bzw. Tabellen mit einem „B“ gekennzeichnet.

Ein wichtiges Thema in der Bürgerwerkstatt war die Neugestaltung der Erlenbachstraße. Dabei wurden zwei mögliche Varianten der Straßenraumaufteilung disku-

tiert: Der bestehende Vorschlag Variante 1.2 aus dem Radverkehrskonzept (vgl. Abbildungen 3.4 und 3.5) sowie der Vorschlag aus dem Städtebaulichen Entwurf zur Umgestaltung der Erbacher Innenstadt.

Im Hinblick auf die Radverkehrsplanung in Erbach bewerten die Teilnehmer den Vorschlag aus dem Radverkehrskonzept als gut. Positiv wird vor allem gesehen, dass für alle Verkehrsteilnehmer ein Angebot besteht und der Radfahrer auch auf der Fahrbahn eine Abgrenzung gegenüber dem motorisierten Verkehr erfährt.

Die im Konzept zur Umgestaltung der Erlenbachstraße vorgeschlagene Aufteilung des Straßenraums mit 4,00 m Gehwegbreite einschließlich „Radfahrer frei“ und 6,00 m Fahrbahnbreite ohne separates Angebot für den Radverkehr wurde von den Teilnehmern im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität positiv bewertet, die Abgrenzung des Radverkehrs gegenüber dem Fußverkehr wird gleichsam als notwendig angesehen.

Auch über ein Internetforum, das vom 16.04.2015 bis 14.06.2015 auf der Homepage des Gutachters freigeschaltet war, konnte eine breite Öffentlichkeit Anregungen und Stellungnahmen u. a. zum Radverkehr abgeben.

Die Erkenntnisse und Anregungen wurden in das vorliegende Konzept eingespeist.

## 5 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNG

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 Erbach bei Weitem nicht ausgeschöpft. Viele Ziele sind ohne nennenswerte Steigung erreichbar. Die Einsatzmöglichkeiten für das Fahrrad steigen zudem durch die zunehmende Bedeutung von E-Bikes sowie Pedelecs.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist Mängel und Gefahrenstellen auf. Insgesamt stehen dem Radverkehr in der Kernstadt westlich der Bahngleise relativ wenig eigene Wege zur Verfügung. Im Außenbereich besteht bereits eine Infrastruktur für den Radverkehr, die allerdings Lücken aufweist.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wurde ein Handlungsrahmen für die Entwicklung des Radverkehrs in den nächsten 10 - 15 Jahren festgelegt. Insgesamt sind 94 Maßnahmenbereiche, zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die einzelnen Maßnahmen sind begründet und nach Art, Aufwand und Dringlichkeit unterschiedlich.

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 Vorrang- und Ergänzungnetz unterschieden.

Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. Markierung von Schutzstreifen) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von vielfältigen Neuordnungen der innerstädtischen Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Aufgrund neuer Möglichkeiten im Radverkehr ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Ergänzende Maßnahmen können den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen die Lebensqualität von Erbach für Einheimische sowie für Touristen weiter zu steigern.

## Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur



Ansprechend (jedoch nicht gemäß „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr“ für Baden-Württemberg) gestaltete Wegweisung für den Radverkehr



Neue Bahnunterführung Donaustetter Straße

## Vorbildliche Radverkehrsinfrastruktur

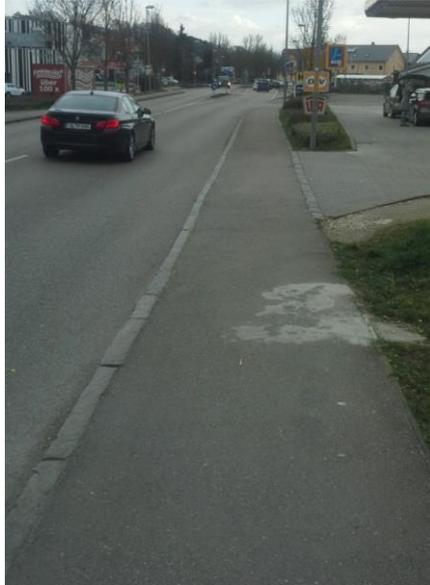


Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof



Gut ausgebauter straßenbegleitender Weg zwischen Bach und Ringingen

## Gefahrenstellen und Mängel an vorhandener Infrastruktur



Fehlende Verkehrsinfrastruktur sowie Gefahren durch Einmündungen im Verlauf der Ehinger Straße Nord (B 311)



Enger, für den Radverkehr freigegebener Fußweg im Verlauf der Ehinger Straße Mitte (B 311); besondere Konfliktstellen im Haltestellenbereich

## Gefahrenstellen und Mängel an vorhandener Infrastruktur



Fehlende Querungsmöglichkeit für den Radverkehr an der Donaustetter Straße Ost (L 240)/Geh- und Radweg in Richtung Donautal



Keine Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Erlenbachstraße/Donaustetter Straße

Aufgestellt: Aalen, Februar 2015

Aktualisiert: Aalen, November 2015

DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

ppa.  
Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz  
Leiter Fachbereich Verkehrsplanung

i.A.  
Dipl.-Ing. Matthias Vollmer  
Projektingenieur

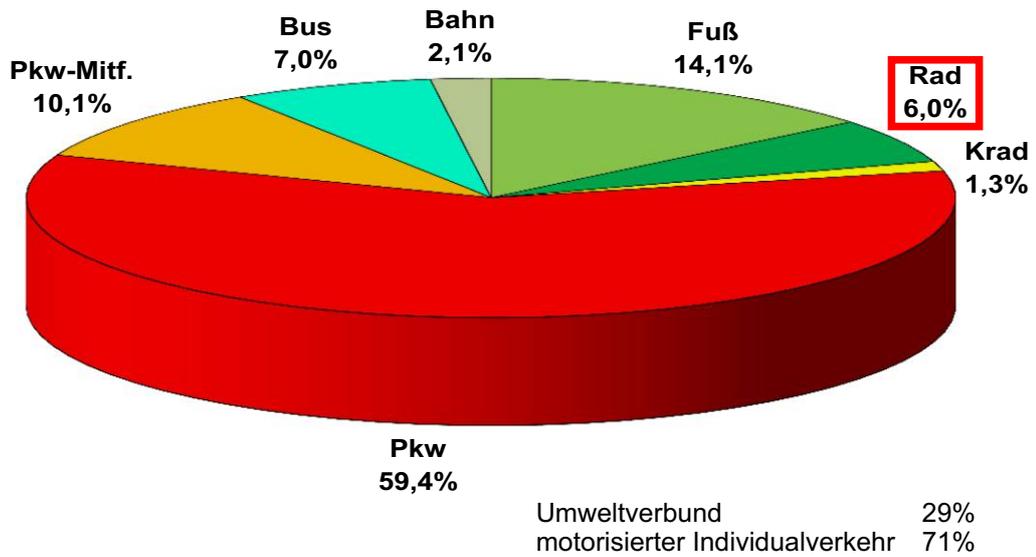
i.A.  
Dipl.-Ing. Fee Rebbe  
Projektingenieurin

# ABBILDUNGEN

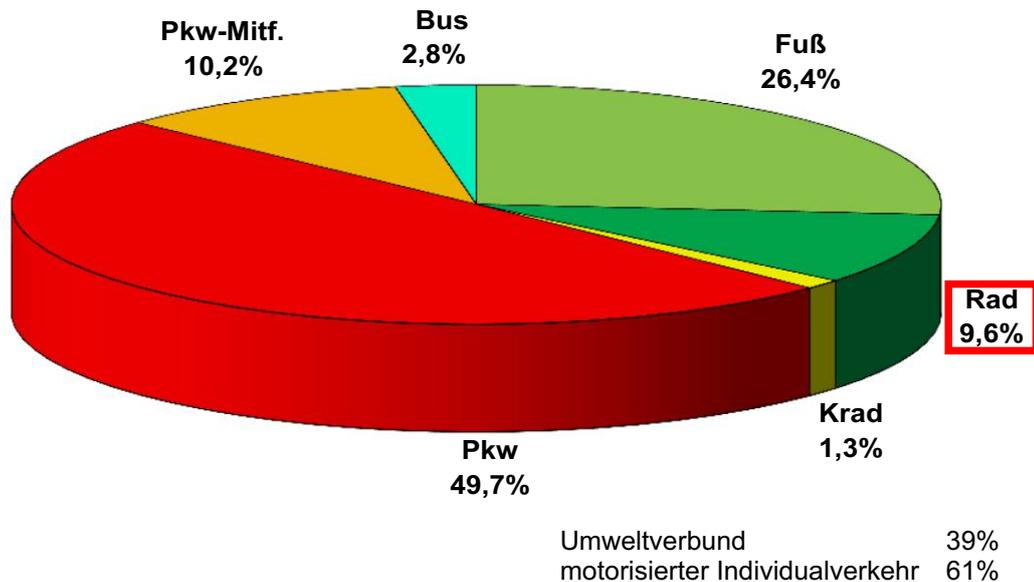
# Modal Split in Erbach

## Wege der Bürgerinnen und Bürger

**Gesamtverkehr (24h)**  
 39.108 Wege  
 davon Radwege ~ 2350

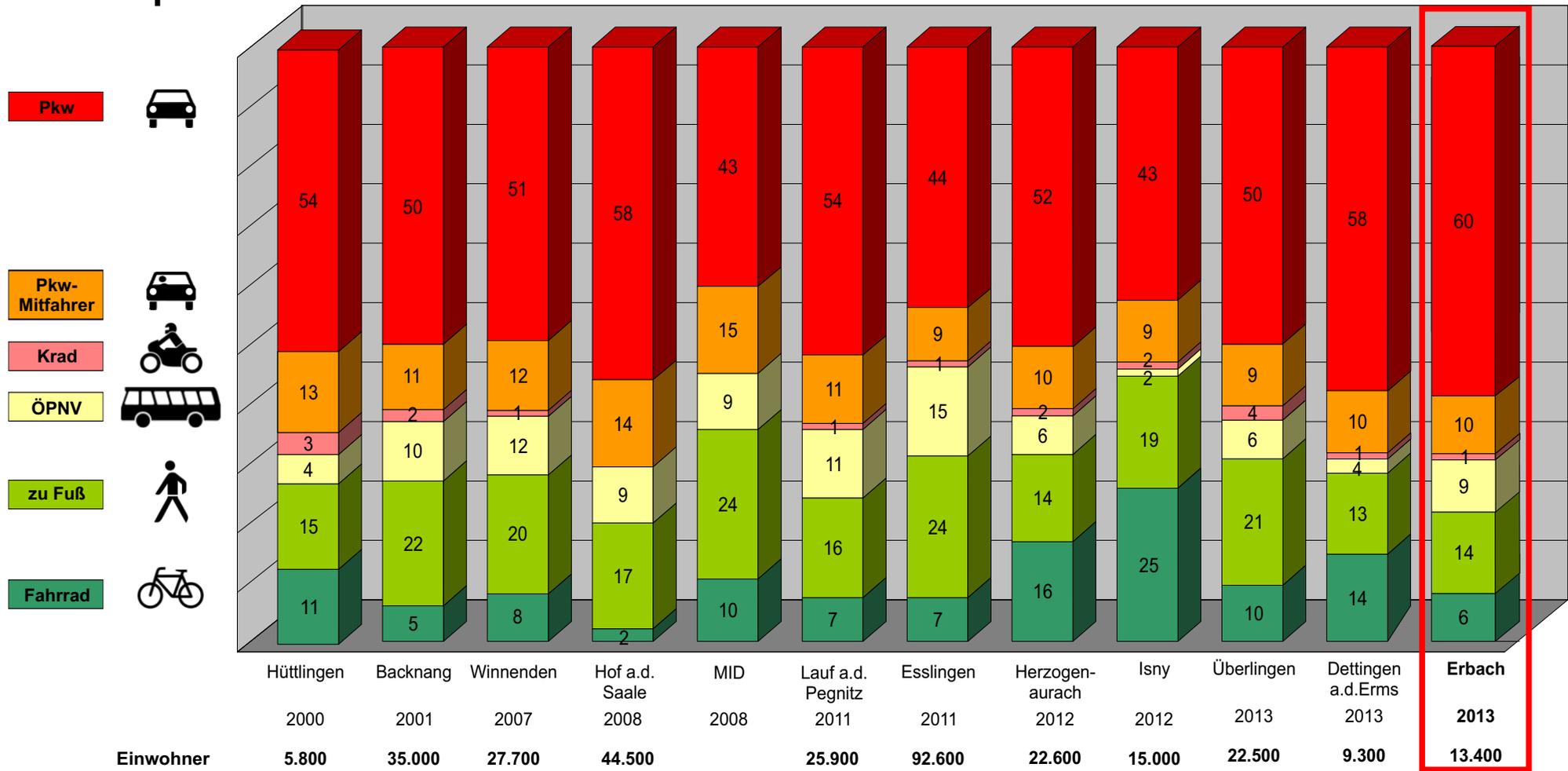


**Binnenverkehr (24h)**  
 21.245 Wege - 54% des Gesamtverkehrs  
 davon Radwege ~ 2050



# Verkehrsmittelwahl im Vergleich

## Modal Split



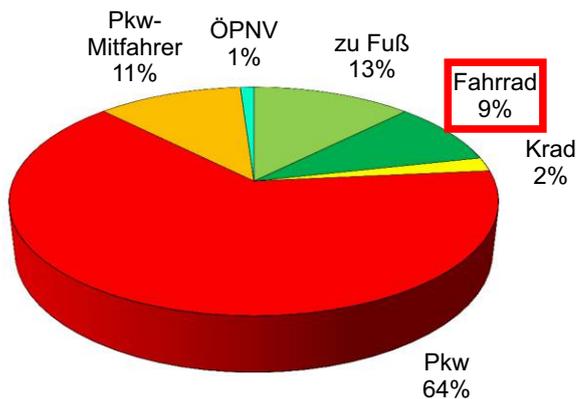
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Aalen/Stuttgart

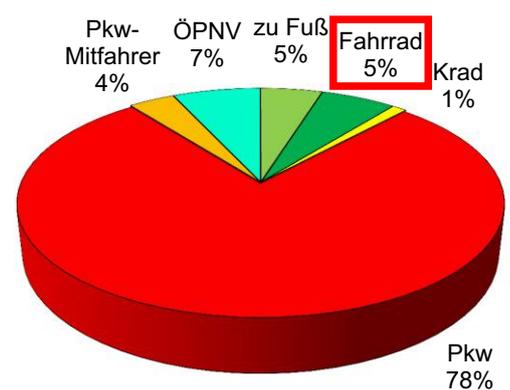
Abb. 1.2

# Verkehrsmittelwahl der Erbacherinnen und Erbacher nach Wegezwecken

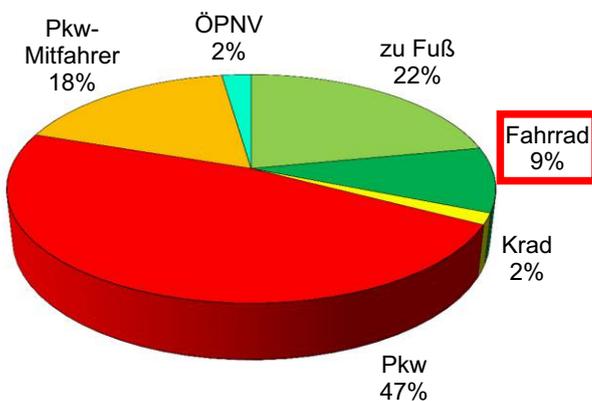
**Wohnen - Einkauf / Einkauf - Wohnen**  
(6.938 Wege - 18% des Gesamtverkehrs)



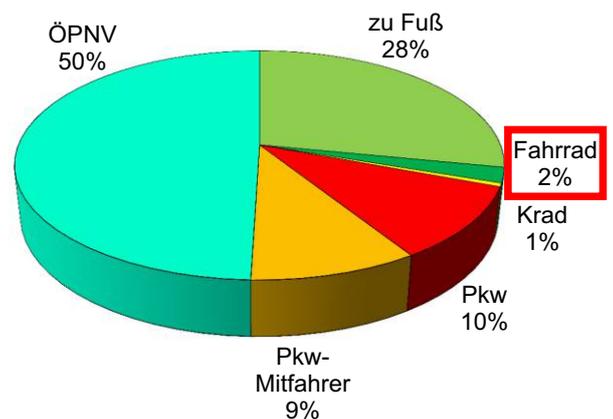
**Wohnen - Arbeit / Arbeit - Wohnen**  
(8.420 Wege - 22% des Gesamtverkehrs)



**Wohnen - Freizeit / Freizeit - Wohnen**  
(6.738 Wege - 17% des Gesamtverkehrs)

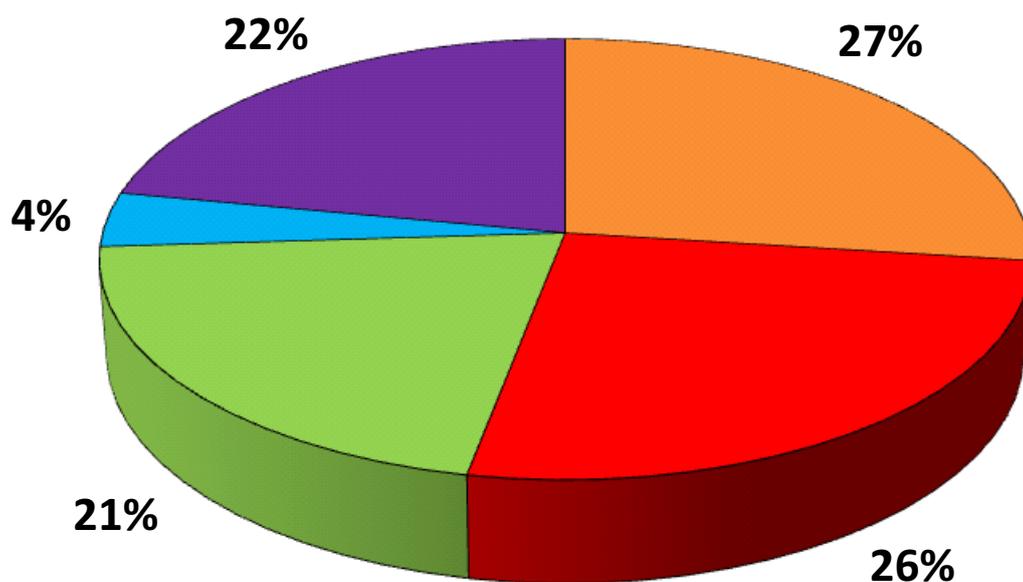


**Wohnen - Ausbildung / Ausbildung - Wohnen**  
(4.669 Wege - 12% des Gesamtverkehrs)



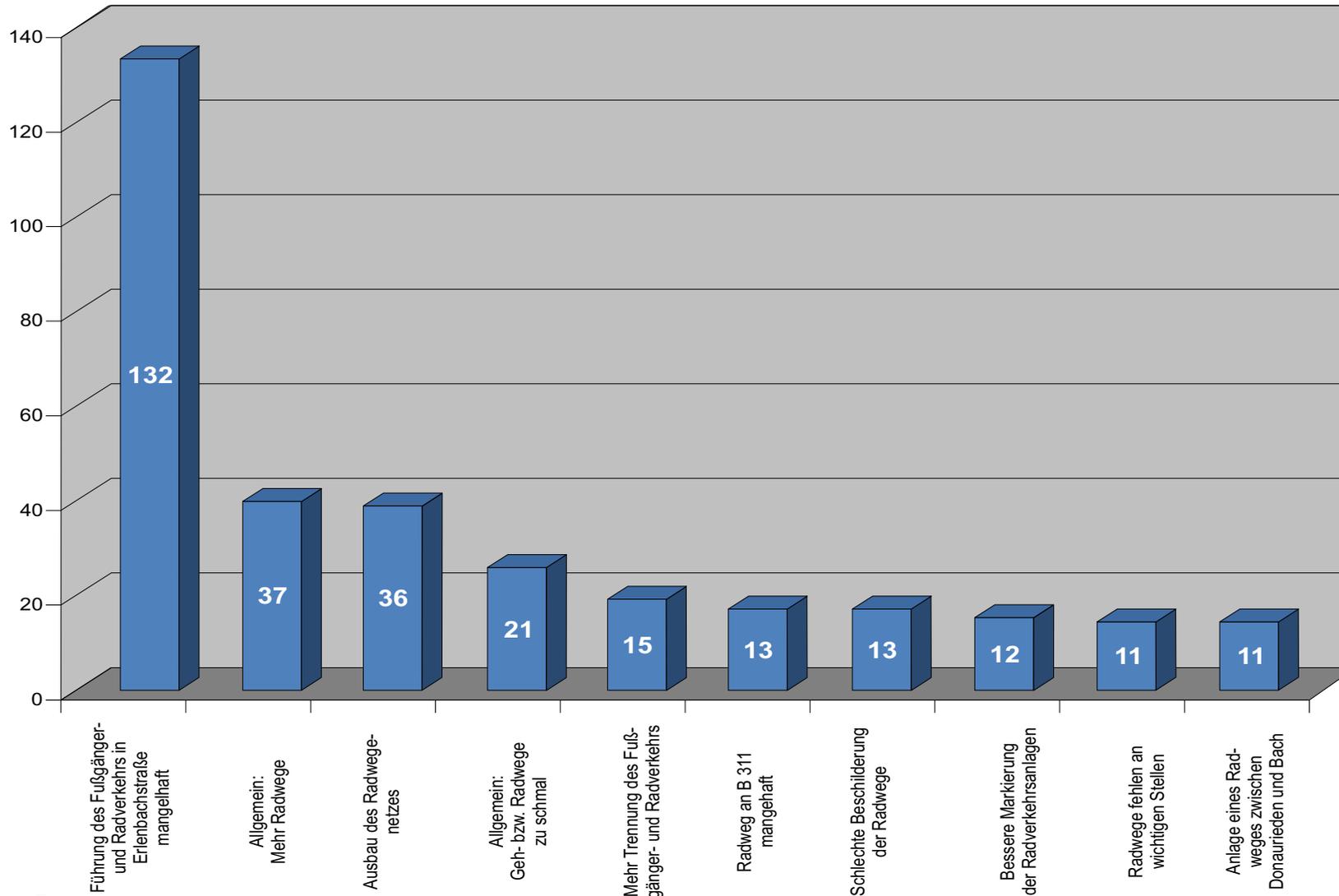
# Anteile der Wegezwecke beim Verkehrsmittel Fahrrad

Gesamt: 2.337 Wege/24h



- Einkaufen-Wohnen / Wohnen - Einkaufen
- Freizeit - Wohnen / Wohnen - Freizeit
- Arbeiten - Wohnen / Wohnen - Arbeiten
- Schule - Wohnen / Wohnen - Schule
- Sonstige

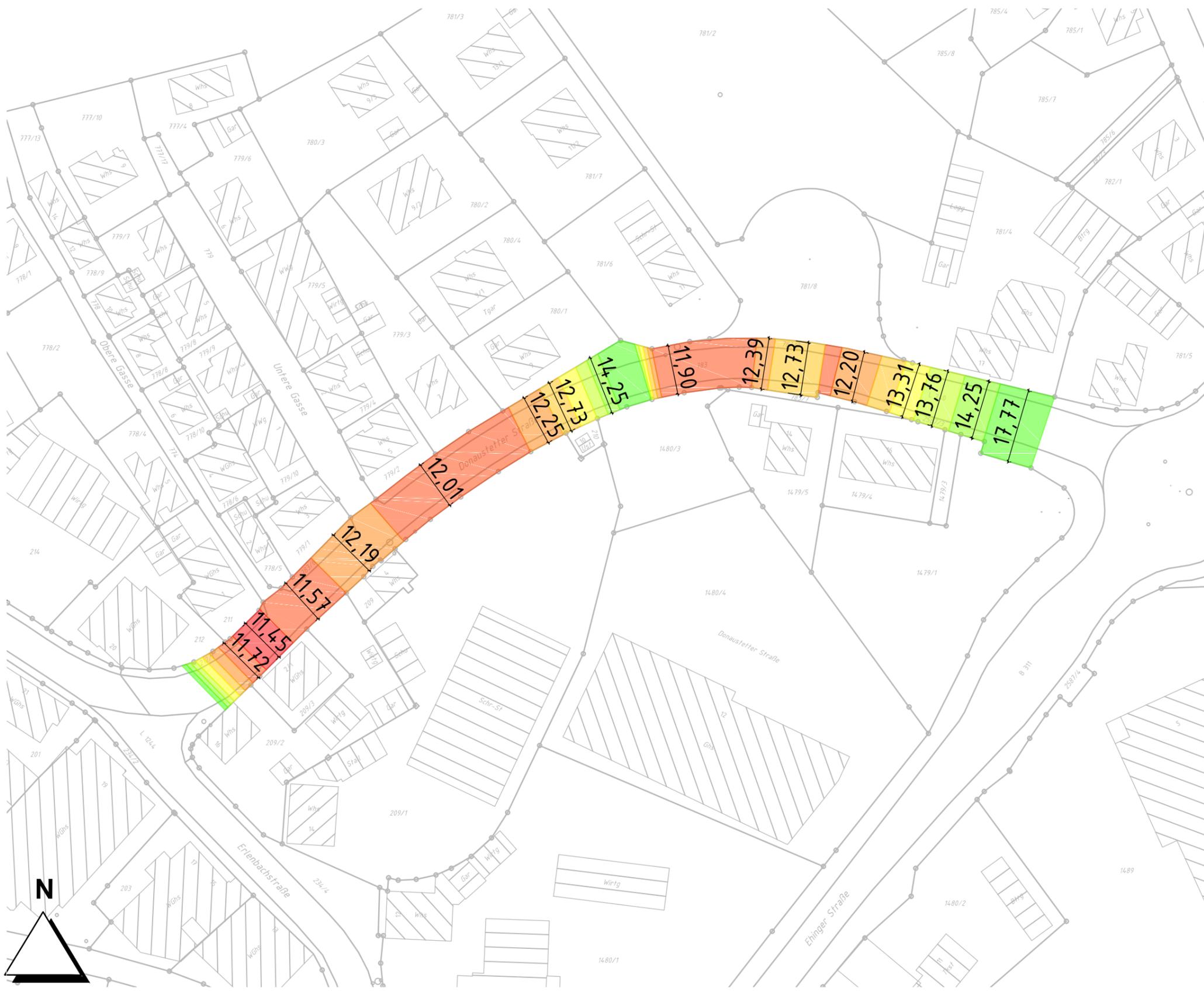
# Differenzierung der Aussagen zum Radverkehr



konkrete Aussage: 182

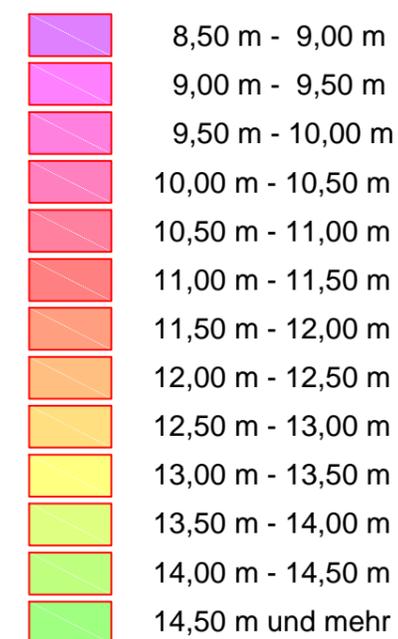
dargestellt:  
Aussagen >10





## Übersicht Donauwetter Straße

### Straßenraumbreiten im Bestand



Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:1.000

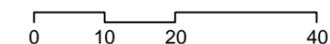
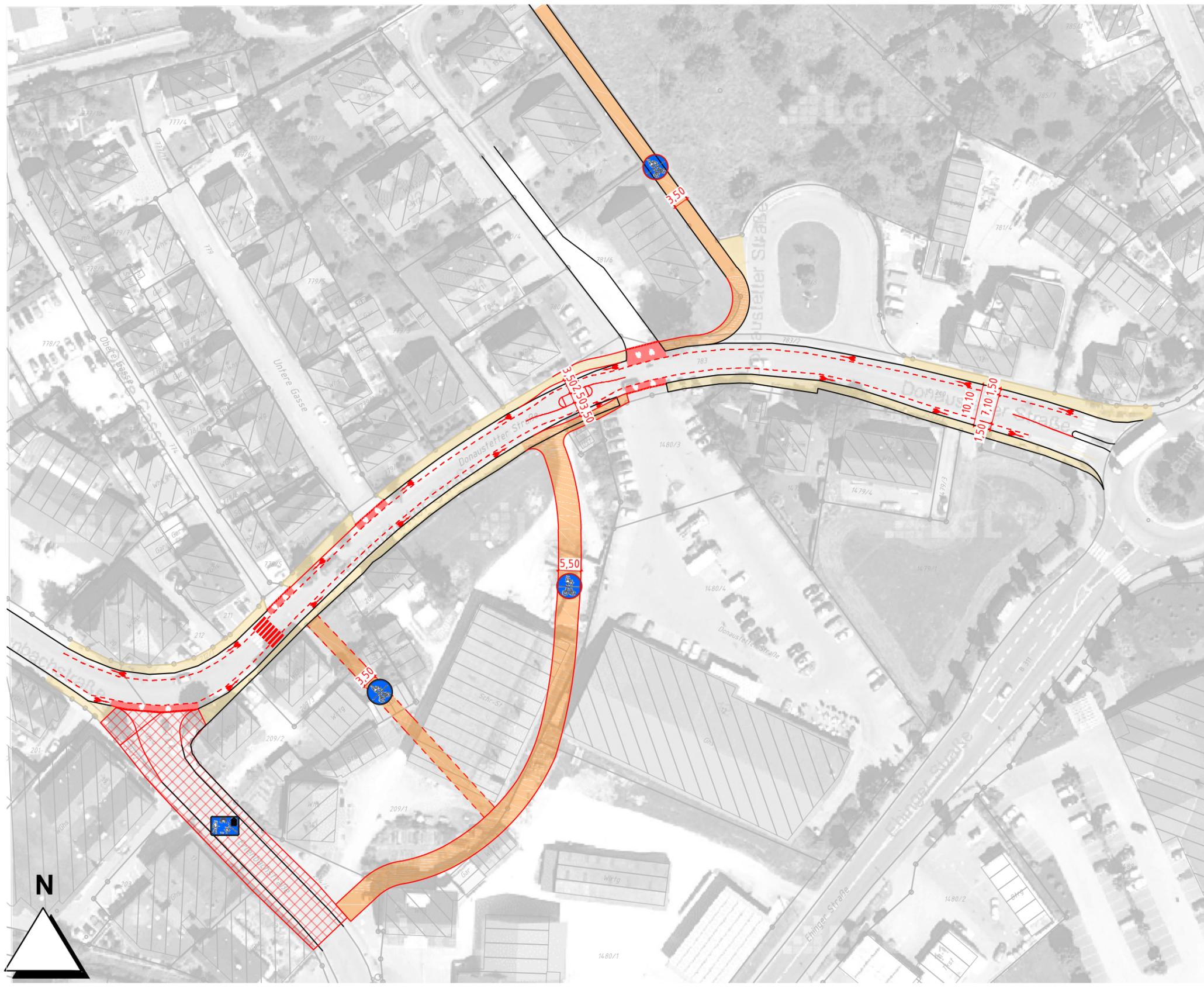
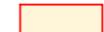


Abb. 2.1



## Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahmen 11 und 13

### Schutzstreifen und Querungen Donaustetter Straße

-  Bestand
-  Planung
-  Schutzstreifen
-  Querungsfurt
-  Fußgängerüberweg
-  Gehweg
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Verkehrsberuhigter Bereich

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:1.000

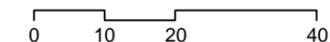
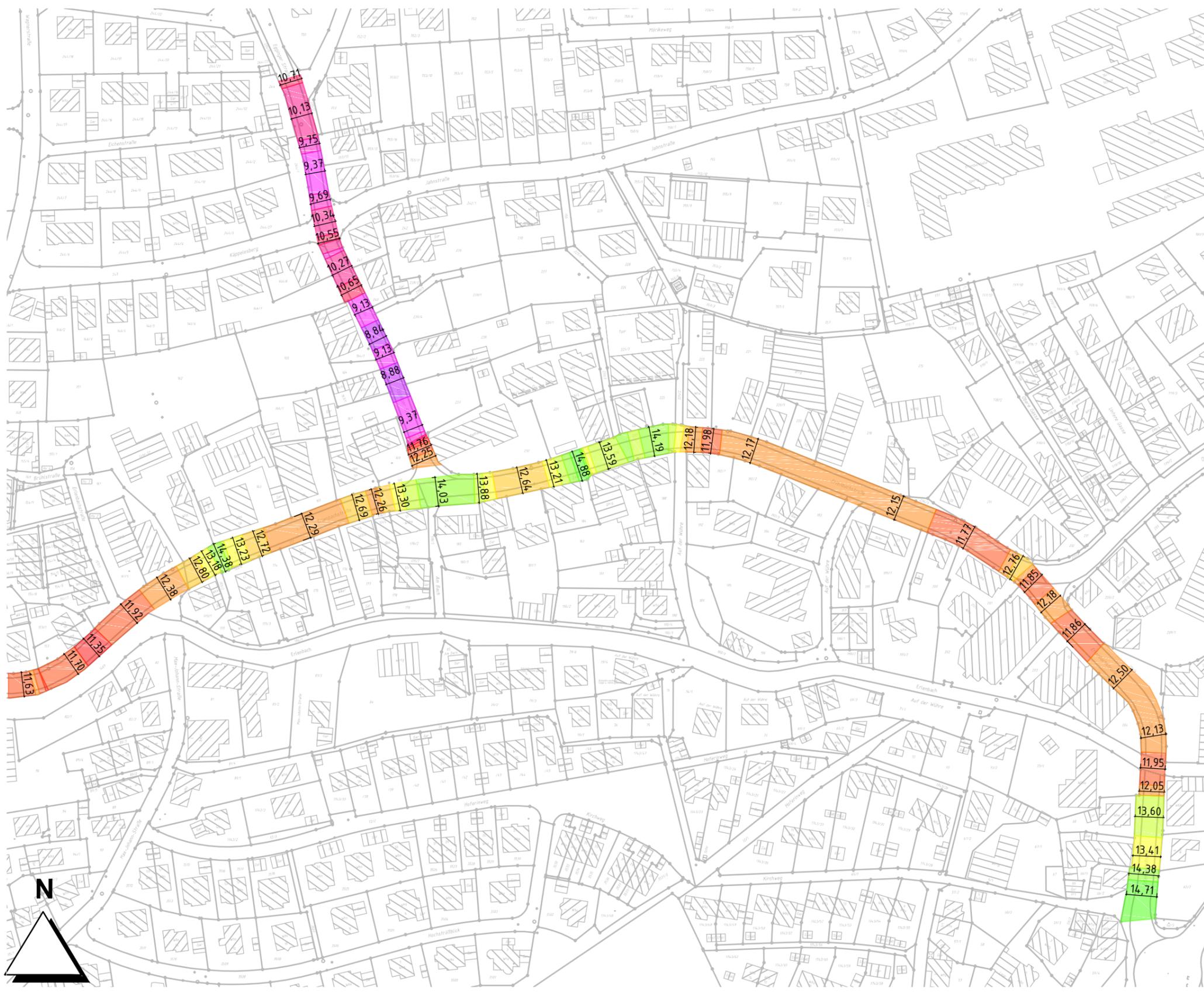
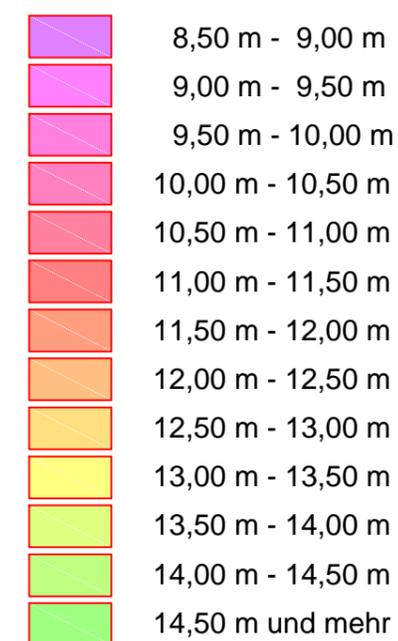


Abb. 2.2



## Übersicht Erlenbachstraße / Egginger Straße

### Straßenraumbreiten im Bestand



Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:2.000

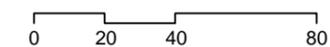
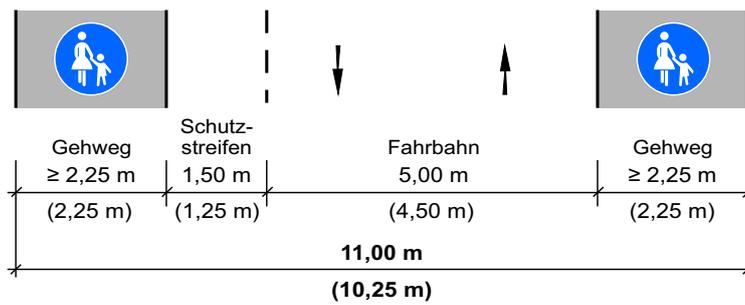
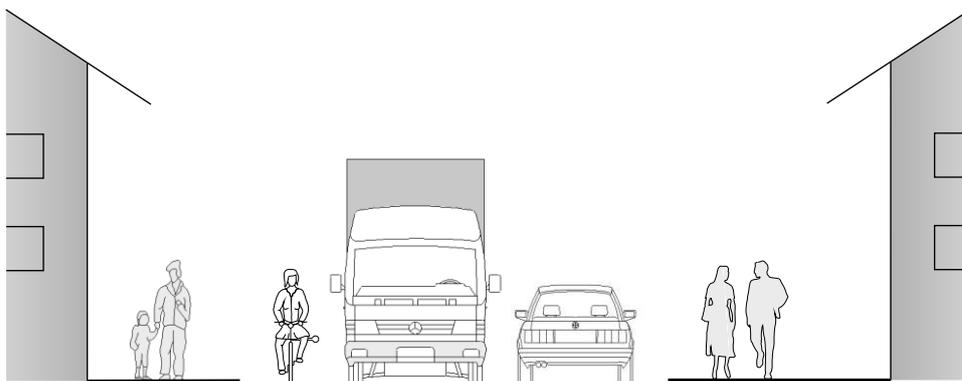


Abb. 3.1

# Beispiel Erlenbachstraße Vergleich möglicher Querschnitte

## Variante 1.1: Markierung eines Schutzstreifens im bestehenden Straßenraum

(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])



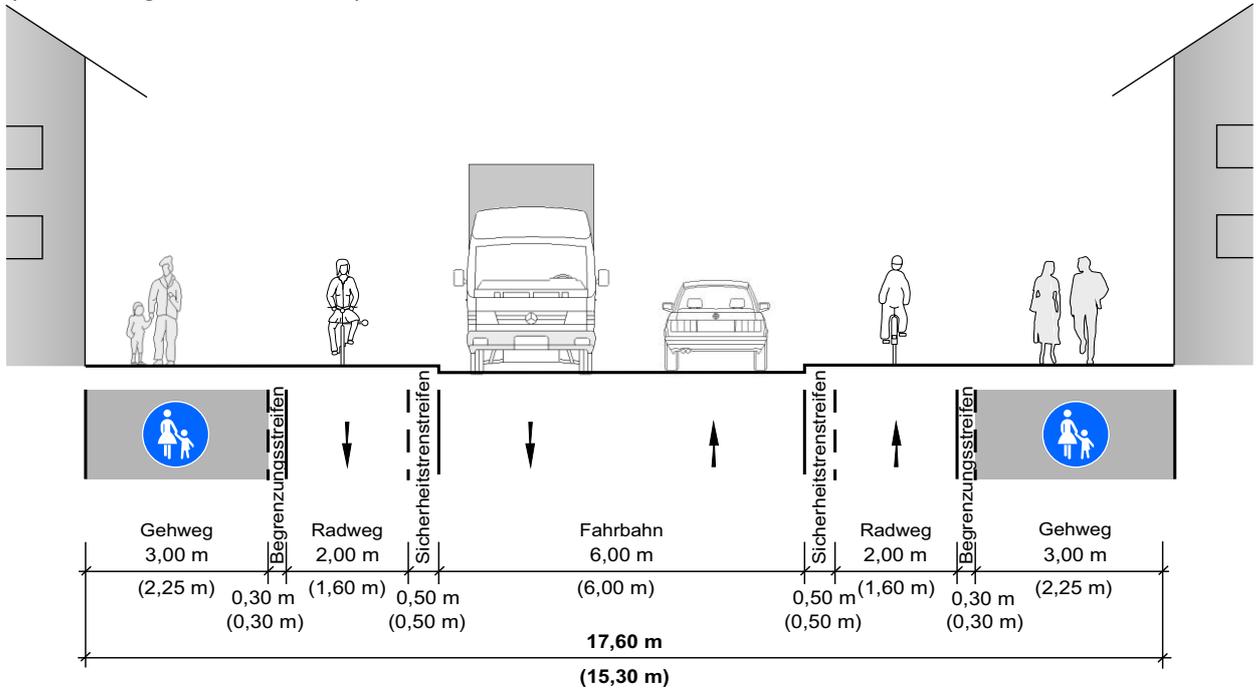
- unmaßstäblich -  
1,50 m = Regelmaß  
(1,25m) = erforderliche Mindestmaße



# Beispiel Erlenbachstraße Vergleich möglicher Querschnitte

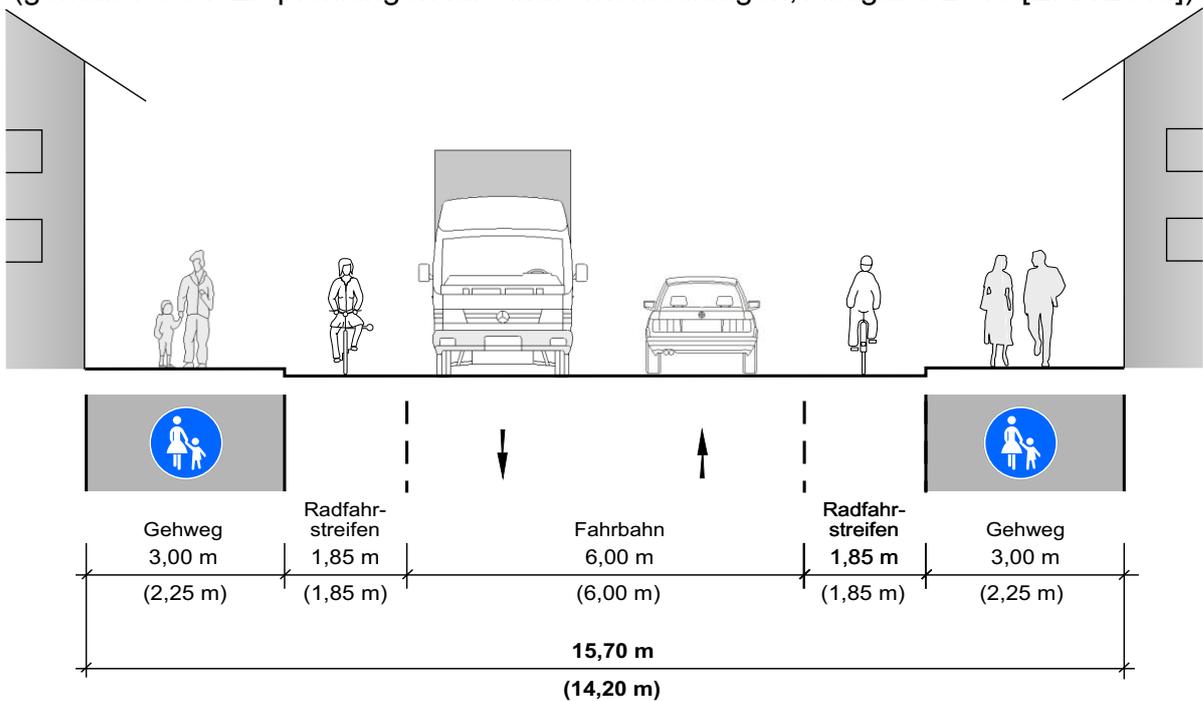
## Variante 2: Anlage von Radwegen auf Gehwegniveau (Vorschlag Stadt Erbach)

(Vorschlag Stadt Erbach)



## Variante 3: Markierung von Radfahrstreifen (gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])

(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])



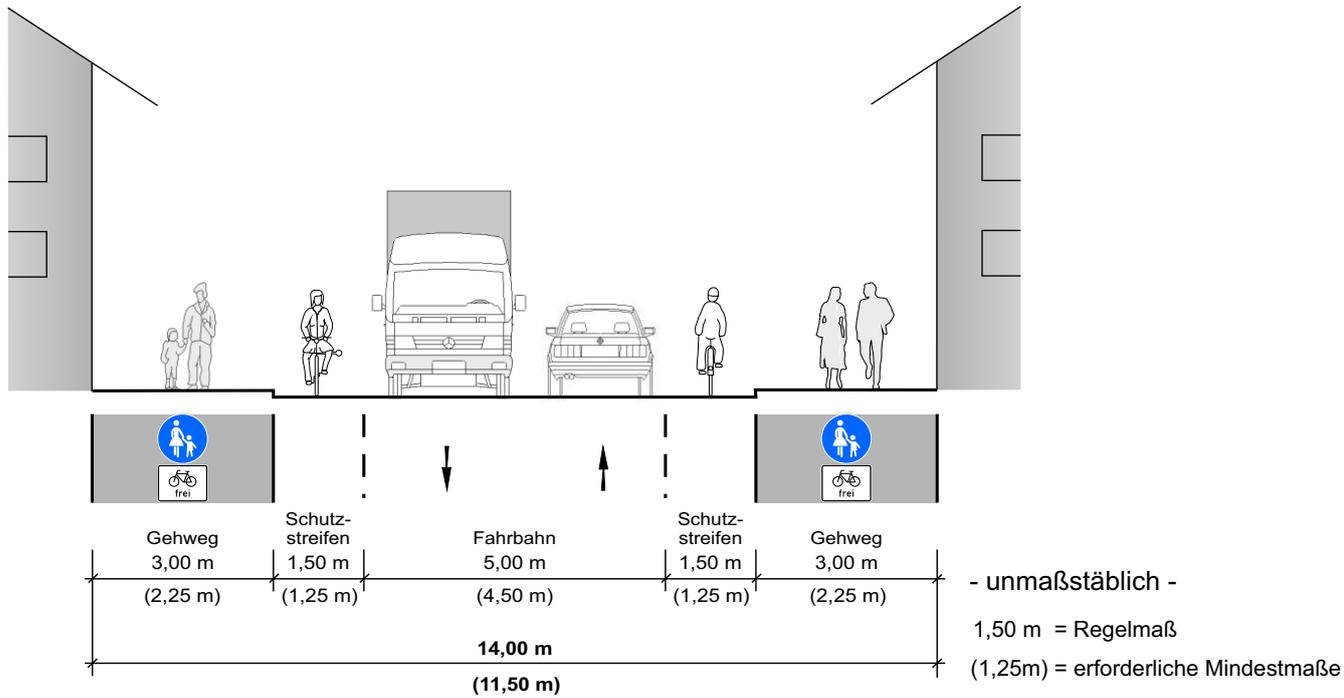
- unmaßstäblich -  
1,50 m = Regelmaß  
(1,25m) = erforderliche Mindestmaße

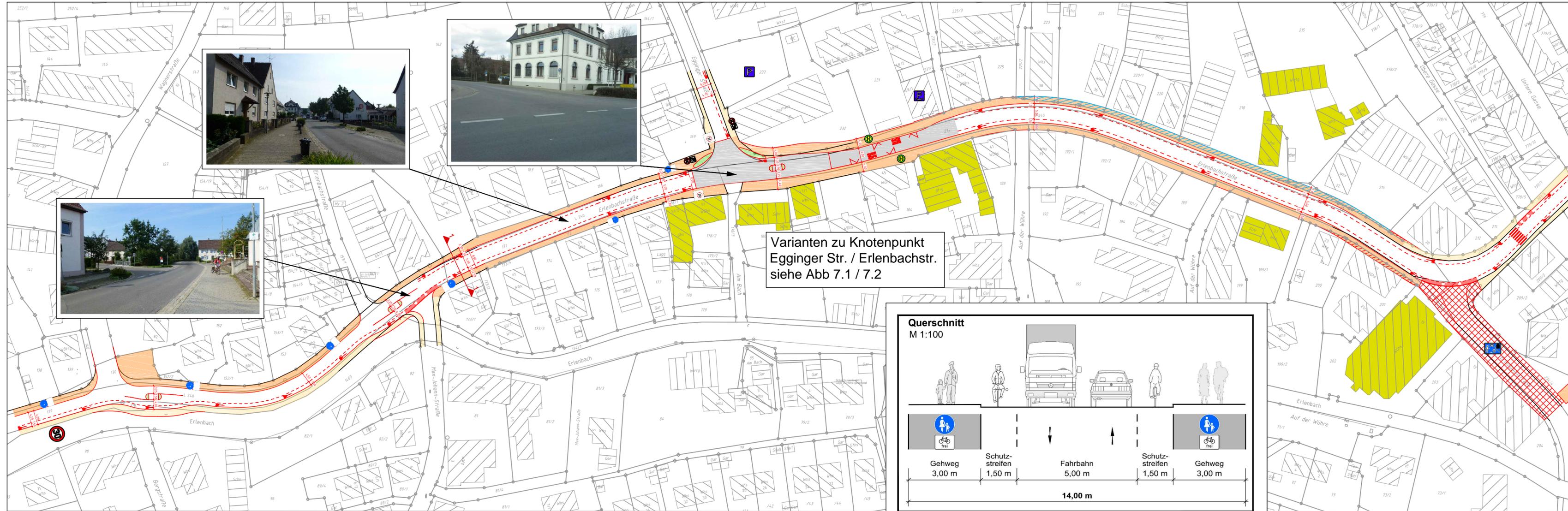


# Beispiel Erlenbachstraße Vergleich möglicher Querschnitte

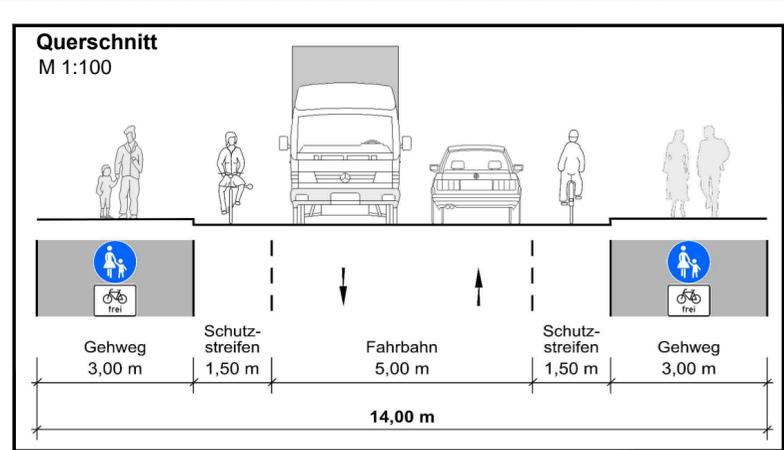
## Variante 1.2: Markierung von Schutzstreifen unter Aufweitung des Straßenraumes

(gemäß FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 [ERA 2010])





Varianten zu Knotenpunkt  
Egginger Str. / Erlenbachstr.  
siehe Abb 7.1 / 7.2



### Erbach Stadtmitte Erlenbachstraße

Schutzstreifen sowie für den  
Radverkehr freigegebener  
Gehweg / Verkehrsberuhigter  
Geschäftsbereich

**Legende**

- Grunderwerb (von der Stadt als möglich erachtet)
- zusätzlich notwendiger Grunderwerb
- Voraussichtliche Neubebauung
- Gehweg
- für Radverkehr frei
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich  
Tempo 20

Parkierung abseits der  
Erlenbachstraße, Anhalten am  
Straßenrand jedoch zuzulassen

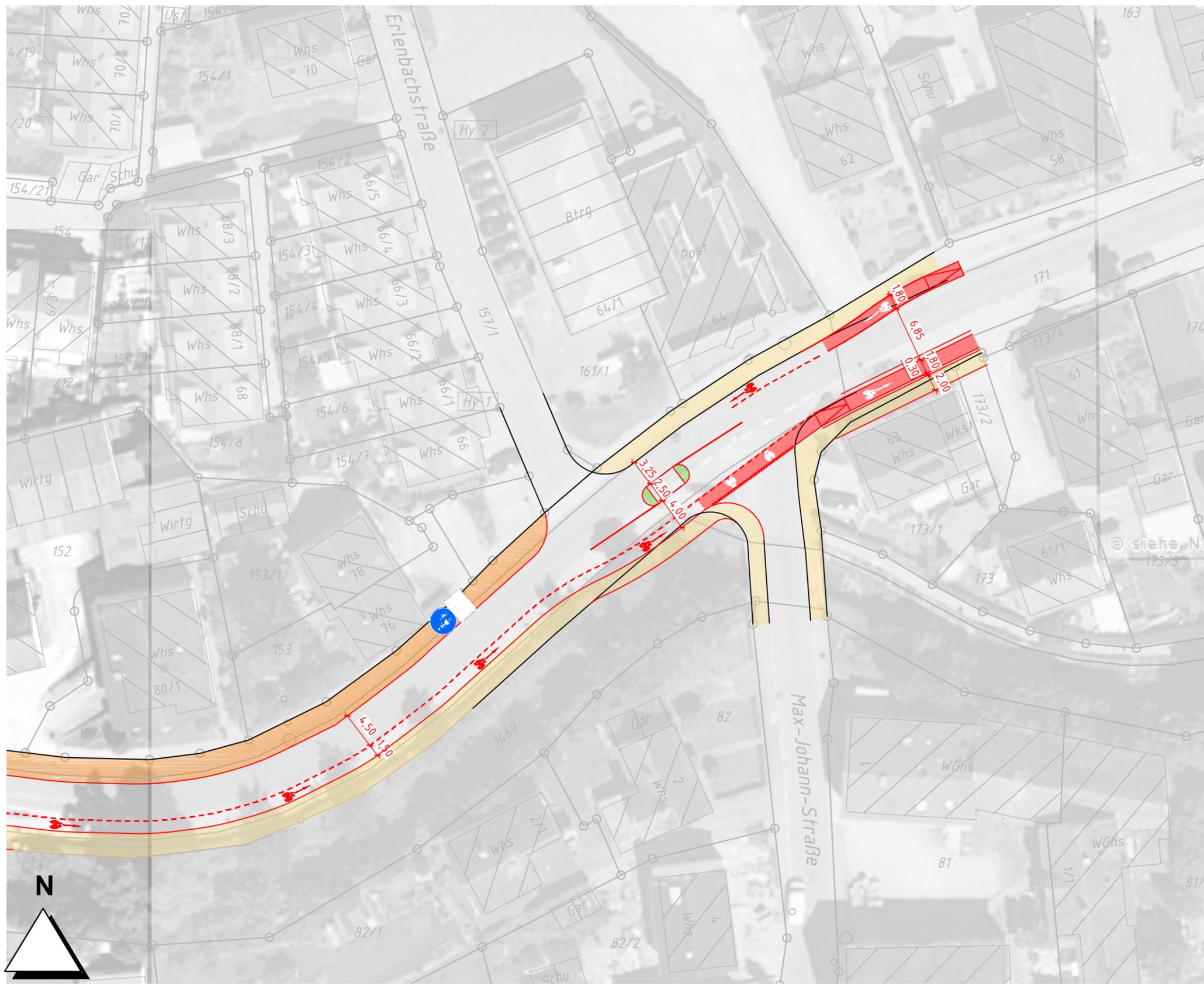
Wegfallende Stellplätze:  
19 Längsparker  
16 Senkrechtparker

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:1.000  
0 10 20 40

**Abb. 3.5**





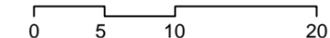
## Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 4

### Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer Max-Johann-Straße / Erlenbachstraße

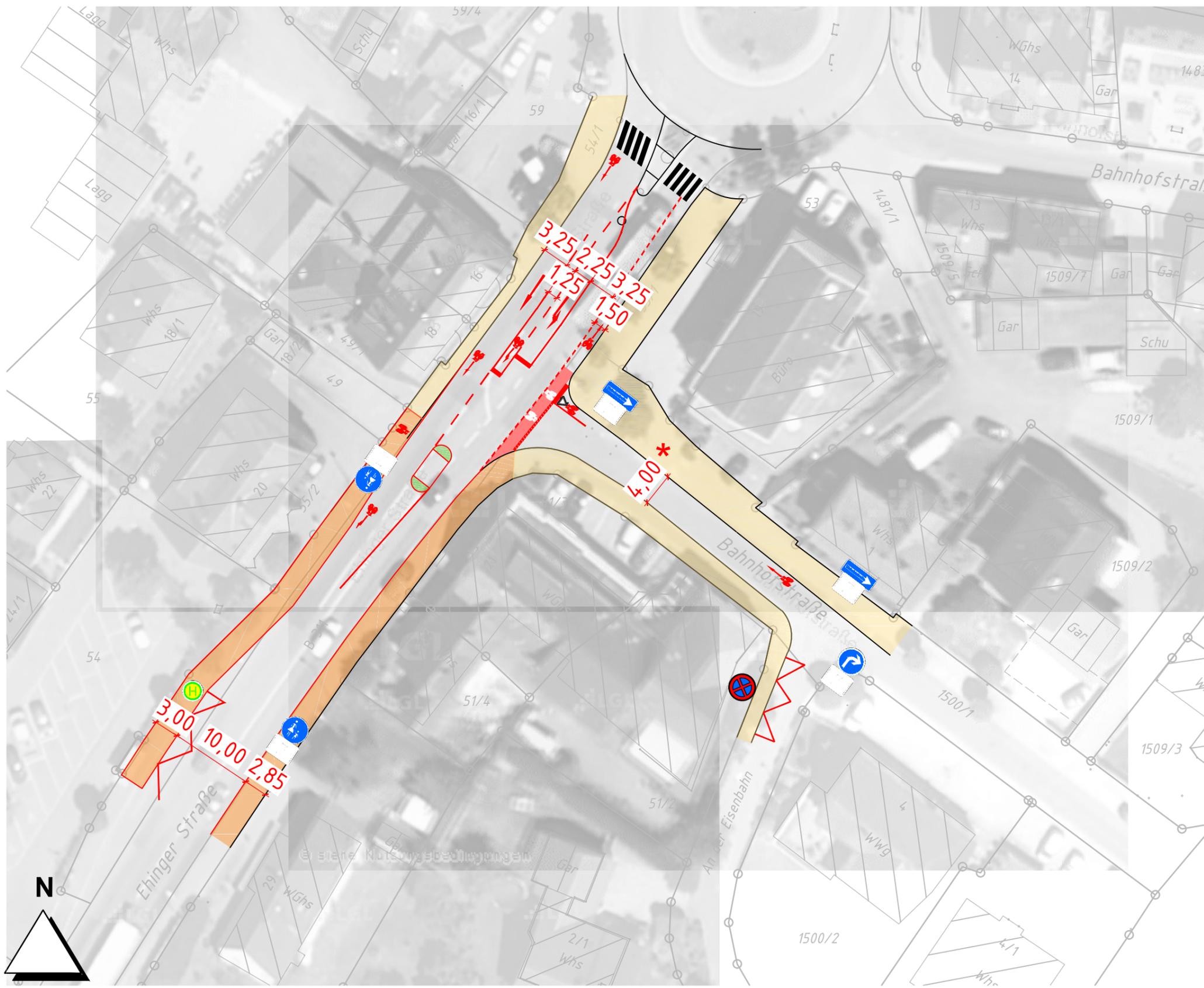
-  Bestand
-  Planung
-  Im Seitenraum geführter Radweg
-  Schutzstreifen für Radfahrer
-  Querungsfurt
-  Gehweg
-  für den Radverkehr freigegebener Gehweg
-  Grünfläche

*Kartengrundlage:*  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500



**Abb. 4**



## Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 18 Knotenpunkt Ehinger Straße / Bahnhofstraße

-  Bestand
-  Planung
-  Schutzstreifen
-  Querungsfurt
-  Gehweg
-  für den Radverkehr freigegebener Gehweg
-  Grünfläche
-  \* Ausreichend für Begegnungsfall Bus-Fahrrad gemäß ERA 2010  
Fahrbahnbreite nördl. Bahnhofstraße im Bestand mit ca. 3 m für diese Situation zu schmal.

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

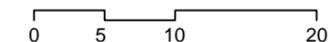


Abb. 5



**Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen  
Maßnahme 29**

**Schutzstreifen / Für den Radverkehr  
freigegebener Gehweg  
Heinrich-Hammer-Straße**

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen
- für den Radverkehr freigegebener Gehweg

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

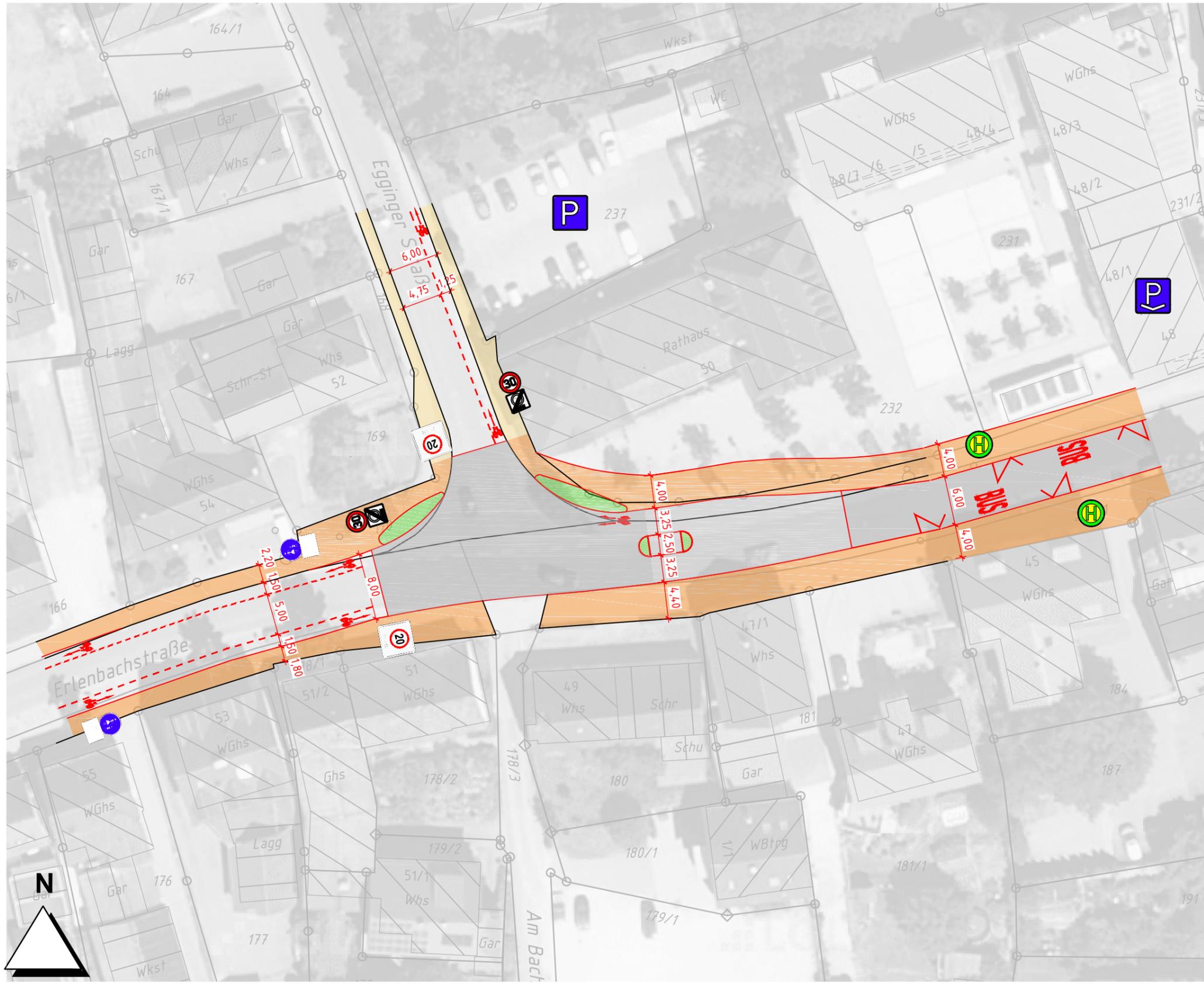
Maßstab: 1:500  
0 5 10 20

**Abb. 6**



DR. BRENNER  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Aalen/Stuttgart





## Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 8.1

### Knotenpunkt Erlenbachstraße / Egginger Straße

- Bestand
- Planung
- Schutzstreifen für Radfahrer
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich  
Tempo 20
- für den Radverkehr  
freigegebener Gehweg
- Grünfläche
- Bushaltestelle
- Kfz-Parkmöglichkeiten

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

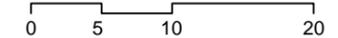
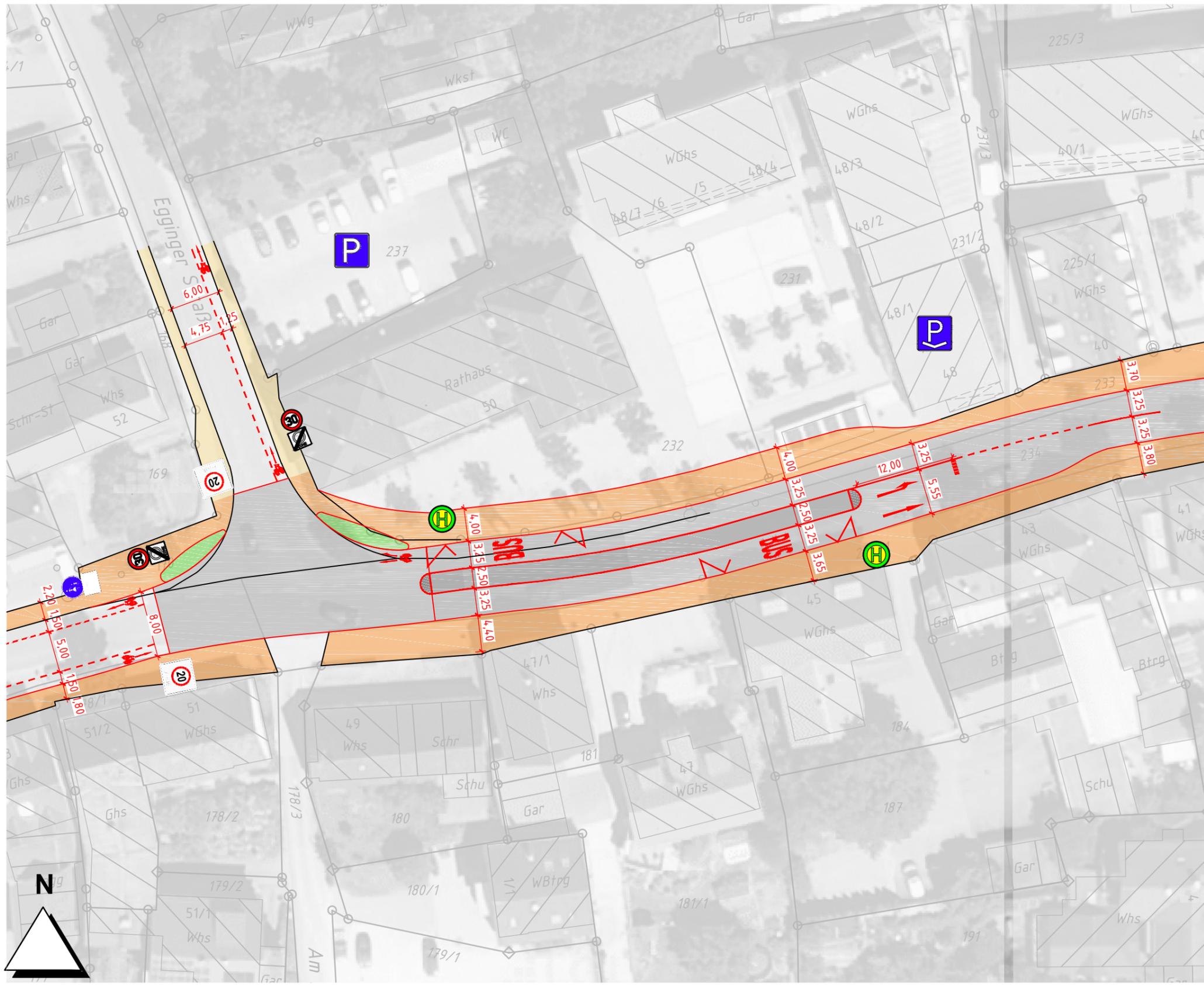
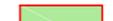


Abb. 7.1



## Vorschlag zur Aufteilung der Verkehrsflächen Maßnahme 8.2

### Knotenpunkt Erlenbachstraße / Eginger Straße

-  Bestand
-  Planung
-  Schutzstreifen für Radfahrer
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich  
Tempo 20
-  für den Radverkehr  
freigegebener Gehweg
-  Grünfläche
-  Nicht überfahrbares Mittelelement
-  Bushaltestelle
-  Kfz-Parkmöglichkeiten

Kartengrundlage:  
Stadt Erbach

Maßstab: 1:500

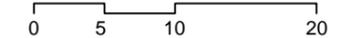


Abb. 7.2

