



Ingenieur Gesellschaft Verkehr



Herr Moritz Jordan
jordan@igv-stuttgart.de
0711 / 66 45 13 - 13

Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts

Bericht
September 2025



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass	5
2	Herangehensweise und Ziele	6
3	Bürgerbeteiligung.....	7
4	Untersuchungsschritte.....	8
4.1	Bestandsaufnahme	8
4.2	Netzkonzeption.....	9
5	Maßnahmenentwicklung	13
5.1	Maßnahmenkataster	17
5.2	Ost-West-Achse.....	18
5.3	Nord-Süd-Achse.....	19
5.4	Dagersheimer Straße	20
5.5	Museumsradweg und Verbindung Herdstelle	21
5.6	Gefahrenstelle Knotenpunkt K 1077 / Bernrain Süd (HEM Tankstelle).....	22
5.7	Beschilderung	23
6	Begleitende Maßnahmen	25
6.1	Radabstellanlagen.....	25
6.2	Zusätzliche Infrastruktur	26
6.3	Öffentlichkeitsarbeit.....	26
7	Umsetzung und weitere Schritte	27
	Anlagen	29



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestandsnetz mit Quell- und Zielpunkten	10
Abbildung 2: Zielnetz mit den Hauptachsen I und II	12
Abbildung 3: Touristische Hinweistafel am Ehninger Bahnhof	23
Abbildung 4: Hinweisbanner am Beginn einer Fahrradstraße in Magdeburg (Bildquelle: https://magdeburg-stadtfeld.de/2020/03/07/neue-transparente-mit-verkehrsregeln-fuer-fahrradstrasse-in-der-goethestrasse/)	26



1 Anlass

Die Gemeinde Ehningen hat sich zum Ziel gesetzt, die vielschichtigen Klimaziele auf kommunaler Ebene umzusetzen. Wichtiger Baustein dabei sind Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Die Gemeinde Ehningen möchte durch die Attraktivierung des Radverkehrs die Bürgerinnen und Bürger ermutigen, öfter das Auto stehen zu lassen und Wege vermehrt mit dem Rad zurückzulegen. Um die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen zu erhöhen, soll hierfür ein ganzheitliches Radverkehrskonzept entwickelt werden, dessen Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind und so durch ihr Ineinandergreifen die Gesamtwirkung verstärken. Als Leitziele werden dabei zugrunde gelegt:

- Schaffung eines zielorientierten Radnetzes, welches die Wohnorte mit den Zielen des Alltags in Ehningen verbindet und gleichzeitig lückenlos an das übergeordnete Radwegenetz angebunden ist.
- Optimierung des innerörtlichen Radnetzes für mehr Sicherheit beim Radfahren und mehr Fahrkomfort.
- Einbindung der Ehninger Ortsmitte in das touristische Radnetz zur Stärkung der örtlichen Gastronomie.

Die Gemeindeverwaltung Ehningen hat die Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG aus Stuttgart beauftragt, die Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts durchzuführen. Der Prozess der Konzepterarbeitung fand unter Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. von Interessensgruppen statt. Das erarbeitete Radnetz und die entsprechenden Maßnahmen wurden in mehreren Runden mit der Verwaltung und in zwei Terminen mit dem Arbeitskreis Radverkehr abgestimmt und folgend überarbeitet. Die Ergebnisse der Konzeptentwicklung sind im folgenden Bericht dargelegt.



2 Herangehensweise und Ziele

Die IGV verfolgt in den letzten Jahren eine erfolgreiche Planungsphilosophie in der Radverkehrsplanung. Gängiges Regelwerk in der deutschen Radverkehrsplanung ist die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen). Die heute gültige ERA, nach der die meisten vorhandenen Radwegeabschnitte geplant werden, sieht den Radverkehr als Fahrverkehr und siedelt ihn damit auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr, meist in Form von schmalen Schutzstreifen, an. Diese bieten allerdings nur sehr bedingt individuell wahrgenommene Sicherheit und werden daher nur von geübten Radfahrern angenommen. Der Anteil des Radverkehrs stagniert daher in vielen Städten und Gemeinden.

Eine Stärkung des Radverkehrs gelingt nur mit einer Abkehr von der bisherigen Radwegeplanung und damit teilweise auch von den Mindestmaßen der ERA. Zahlreiche Beispiele in den Beneluxländern und in Dänemark zeigen, dass bei einer Radwegeplanung, die die subjektive Sicherheit des potentiellen Nutzers in den Vordergrund stellt, erheblich höhere Radverkehrsanteile von bis zu 40 % erzielbar sind. Davon sind wir in Deutschland weit entfernt, aber wir sollten uns trotzdem an solchen Werten orientieren. Studien zeigen, dass rund zwei Drittel der gesamten Bevölkerung für bestimmte Wege das Fahrrad nutzen würden, sofern die Infrastruktur als qualitativ hochwertig und sicher wahrgenommen wird. Die Realität zeigt häufig, dass die Konzeption umfangreicher Netze mit Baumaßnahmen in erheblichem Umfang allenfalls Stückwerk bleiben und damit leider auch für die Nutzer die Erkennbarkeit von Fortschritten und Verbesserungen kaum gegeben ist. Hinzu kommt die lange Planungszeit mit den Abläufen der LGVFG-Fördersituation, so dass umfangreiche Maßnahmen erst mittelfristig umgesetzt werden können. Gleichzeitig werden aber kurzfristigere Lösungen zur Förderung des Radverkehrs erwartet, um schnelle Verbesserungen herbeizuführen. Aus unserer Sicht sollten daher kurzfristig umsetzbare und im Straßenraum erkennbare Maßnahmen im Vordergrund stehen.



3 Bürgerbeteiligung

Das Radkonzept wurde in enger Abstimmung mit der Bürgerschaft erstellt. In verschiedenen Veranstaltungsformaten wurden Rückmeldungen aus der Bevölkerung aufgenommen und im Zuge der Konzepterstellung geprüft.

Zu Beginn der Arbeiten wurde im September 2024 eine Auftaktveranstaltung durchgeführt. Diese Veranstaltung war öffentlich zugänglich und wurde frühzeitig beworben. Etwa 20 Teilnehmende besuchten die Auftaktveranstaltung am frühen Abend.

Im Rahmen dieses Termins wurden die Motivation, die Ziele und die Herangehensweise an das Radkonzept den Teilnehmenden vorgestellt. Anschließend wurde an verschiedenen Stationen zu unterschiedlichen Themen diskutiert und Rückmeldungen der Teilnehmenden aufgenommen. Der Input dabei war äußerst wertvoll für die folgenden Arbeitsschritte des Radkonzepts, da die Erwartungen, Wünsche und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger klar benannt wurden. Entsprechend zufrieden zeigten sich die Teilnehmenden zum Ende der Auftaktveranstaltung.

Begleitend zum Erstellungsprozess des Radverkehrskonzepts wurde ein Arbeitskreis Radverkehr ins Leben gerufen, der aus interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Mitgliedern des Gemeinderats und einer Vertreterin der Stadtverwaltung bestand. In diesem Kreis wurden zwei intensive und erfolgreiche Beteiligungstermine durchgeführt.

Die IGV und die Gemeinde Ehningen hatten dadurch die Möglichkeit, Ideen und Arbeitsstände frühzeitig mit verschiedenen Interessensvertretern zu diskutieren und Rückmeldungen aufzunehmen. So ist das Radkonzept in einem iterativen Prozess entstanden und hat daher den Anspruch, die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Interessens- und Nutzergruppen weitgehend zu erfüllen.

Wir empfehlen, den Arbeitskreis als ein verstetigtes Gremium beizubehalten, das die Umsetzung des Radverkehrskonzepts begleitet.



4 Untersuchungsschritte

4.1 Bestandsaufnahme

Zu Beginn der Konzepterstellung machte sich die IGV ein umfassendes Bild der Bestandssituation. Die Bestandsaufnahme erfolgte mehrstufig:

- Aufnahme der Rückmeldungen der Öffentlichkeit u.a. im Rahmen der Auftaktveranstaltung.
- Abstimmungstermine mit der Stadtverwaltung.
- Bestandsaufnahme des übergeordneten Radnetzes.
- Mehrere Ortsbegehungen und -befahrungen mit Verkehrsbeobachtungen und Fotodokumentation.

Durch die mehrstufige Bestandsaufnahme konnte sich die IGV ein umfassendes Bild der gegenwärtigen Situation des Radverkehrs machen. Nur durch die detaillierte (Orts-)Kenntnis der Bestandssituation konnten in den folgenden Schritten ein sinnvolles Netz und passgenaue Maßnahmen entwickelt werden.

Die zentralen Bewertungsergebnisse sind:

- Es besteht kaum eigene Radinfrastruktur in Ehningen (z.B. Fahrradstraßen, bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.).
- Die Beschilderung ist lückenhaft und nicht intuitiv installiert.
- Ehningen ist durch den Radschnellweg Stuttgart-Herrenberg (RS 1) und den Museumsradweg an das überregionale Radnetz angebunden. Beide führen jedoch an der Gemeinde bzw. am Ortskern vorbei.
- Die längliche Form der Gemeinde und die historisch gewachsene Struktur des Stadtkerns führen zu einer Konzentration des Verkehrs in SW-NO-Richtung entlang der Achse Herrenberger Straße - Königstraße - Maurener Straße.
- Die Königstraße bildet ein Nadelöhr für den innerstädtischen Verkehr. Der Stadtkern ist historisch gewachsen und entsprechend eng bebaut.
- Durch die beengten Platzverhältnisse und die historisch gewachsene Bebauung im Stadtkern sind in der Verkehrsplanung zwingend Kompromisse einzugehen.
- Die Bahnlinie verläuft in SW-NO-Richtung durch Ehningen und trennt das Wohngebiet Bühl vom Rest der Gemeinde ab. Es bestehen wenige Querungsmöglichkeiten, die dazu



entweder geographisch ungünstig gelegen (Westtangente, östliche Bühlallee) oder geometrisch nicht für den Radverkehr ausgelegt sind (Bahnhofsunterführung).

- Viele Verbindungen, die von Ortskundigen genutzt werden, sind Nicht-Ortskundigen nicht bekannt und ersichtlich.
- Generell ist der Radverkehr im Straßenbild und in der Verkehrsinfrastruktur nicht präsent (fehlende Wegweisung, Beschilderung, Informationen etc.).
- An vielen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen fehlen hochwertige Radabstellanlagen.

Die Aufgabe der folgenden Schritte war es, die identifizierten Mängel zu beheben und das Fahrradfahren in Ehningen attraktiver zu machen.

4.2 Netzkonzeption

Die Netzkonzeption erfolgte in mehreren Schritten. Durch die Darstellung des Bestandsnetzes und der für den Radverkehr relevanten Quell- und Zielpunkte in einem Plan wurden die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung und der Grundlagenermittlung zusammengeführt (vgl. Abbildung 1). Die Verteilung der Quell- und Zielpunkte zeigt eine Konzentration entlang zweier Achsen: Zum einen entlang der Ost-West-Achse zwischen dem Gewerbegebiet Bernrain, über den Stadtkern (Marktplatz) und die Herrenberger Straße bis zum Gewerbegebiet Letten. Zum anderen entlang der Nord-Süd-Achse zwischen dem Wohngebiet Bühl, über die Friedrich-Kammerer-Schule, das Hallenbad und die Festhalle, bis hin zum Sportzentrum Schalkwiese und den Technologieparks Keltenwald und Birkensee. Diese Verteilung der Alltagsziele wird durch das Bestandsnetz nicht oder nur teilweise aufgegriffen. Besonders die südwestlichen Wohngebiete zwischen dem Fluss Würm und der K 1077 sind so gut wie gar nicht für den Radverkehr erschlossen.

Das in Abbildung 1 dargestellte Bestandsnetz beruht auf den Daten aus dem RadVIS-System. Dabei handelt es sich um Strecken und Abschnitte, welche zum klassifizierten Radverkehrsnetz zählen, also bspw. zum kommunalen Netz, zum Kreisnetz oder zum landesweiten RadNETZ BW. Die Klassifizierung sagt jedoch nicht zwangsläufig etwas über die Ausgestaltung des Netzes aus. In Ehningen beläuft sich der Ausgangszustand des klassifizierten Netzes größtenteils auf punktuelle Beschilderung. Das Bestandsnetz in Abbildung 1 stellt also vielmehr einen angestrebten Zielzustand dar, weshalb sich viele Abschnitte auch in dem von der IGV entwickelten Zielnetz wiederfinden, dort jedoch mit konkreten Maßnahmenvorschlägen unterfüttert sind.

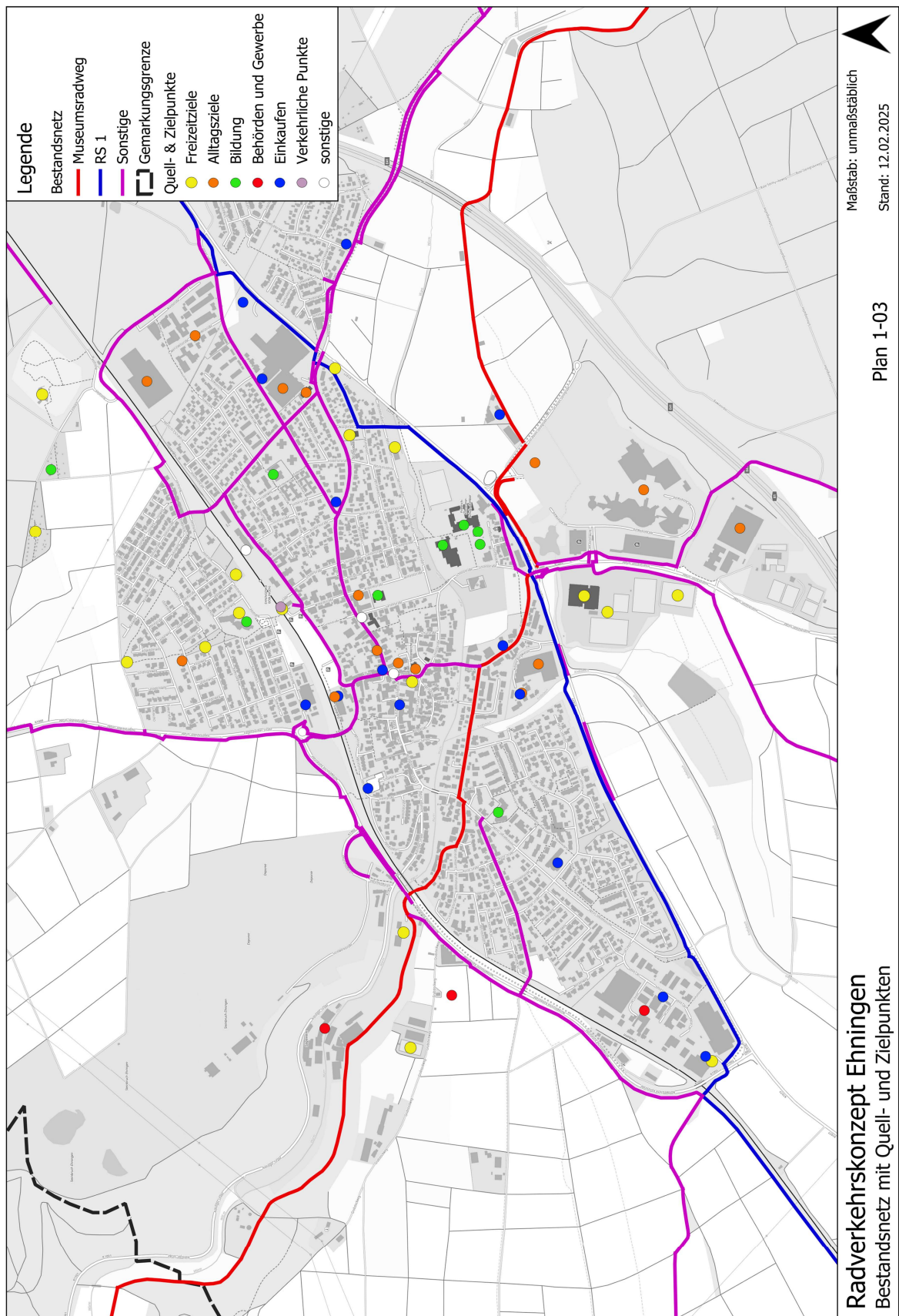


Abbildung 1: Bestandsnetz mit Quell- und Zielpunkten



Während die Umfahrung von Ehningen mit dem Rad bereits äußerst komfortabel möglich ist (baulich getrennt auf dem RS1 im Süden und parallel zur nordwestlichen Randstraße bzw. der Bühlallee im Norden), besteht innerhalb Ehningens und damit für die EinwohnerInnen nur ein dürftiges Angebot an erkennbaren, direkten und durchgängigen Verbindungen für den Radverkehr. In den meisten Fällen beschränkt sich die Radinfrastruktur auf die punktuelle Beschilderung überörtlicher Verbindungen.

Ein Kernelement des Zielnetzes ist eine durchgängige Ost-West-Achse durch Ehningen hindurch. Beginnend am Knotenpunkt K 1077/Böblinger Straße, entlang der Böblinger Straße, Königstraße und Herrenberger Straße bis zum Knotenpunkt K 1077/Herrenberger Straße (vgl. Abbildung 2, Achse I). Durch die langgezogene Form des Gemeindegebietes verbindet diese Achse alle Wohn- und Gewerbegebiete südlich der Bahntrasse und nördlich der Kreisstraße K 1077 untereinander und mit dem Ortskern (Marktplatz).

Das zweite Kernelement ist der Ausbau der Nord-Süd-Achse (vgl. Abbildung 2 Achse II). Diese verbindet die Gewerbegebiete Keltenschanze und Birkensee und die Sportanlagen Schalkwiese, sowie die Friedrich-Kammerer-Schule und das Hallenbad mit dem Bahnhof. Durch die Kreuzung der beiden Achsen im Ortskern wird außerdem ein günstiger Übergang zwischen den Verbindungen geschaffen, wodurch besonders der Bahnhof und das Ortszentrum (Marktplatz) an das gesamte Stadtgebiet angebunden werden.

Das Ziel der Hauptachsen ist es, den Radverkehr innerhalb der Gemeinde zu bündeln und ihm direkte und sichere Verbindungen zwischen den relevanten Zielen zu bieten.

Über die Hauptachsen hinaus sind zudem weitere Nebenrouten konzipiert worden, über welche die Flächenerschließung der Wohngebiete stattfindet, oder welche das Hauptachsennetz an das überörtliche Netz anschließen.

Das Fahrradfahren soll selbstverständlich nicht nur auf den als Radverkehrsnetz ausgewiesenen Verbindungen möglich sein und gefördert werden. Das Radverkehrsnetz stellt vielmehr einen Vorschlag zur Bündelung von Radverkehrsströmen dar. Auf diesen gebündelten Routen sind Ausbaumaßnahmen zur gezielten Förderung des Radverkehrs sinnvoll. Die Feinerschließung innerhalb der von Wohngebieten erfolgt in aller Regel in Tempo-30-Zonen. In Tempo-30-Zonen sehen die einschlägigen Regelwerke keine Einrichtung von Radinfrastruktur vor.

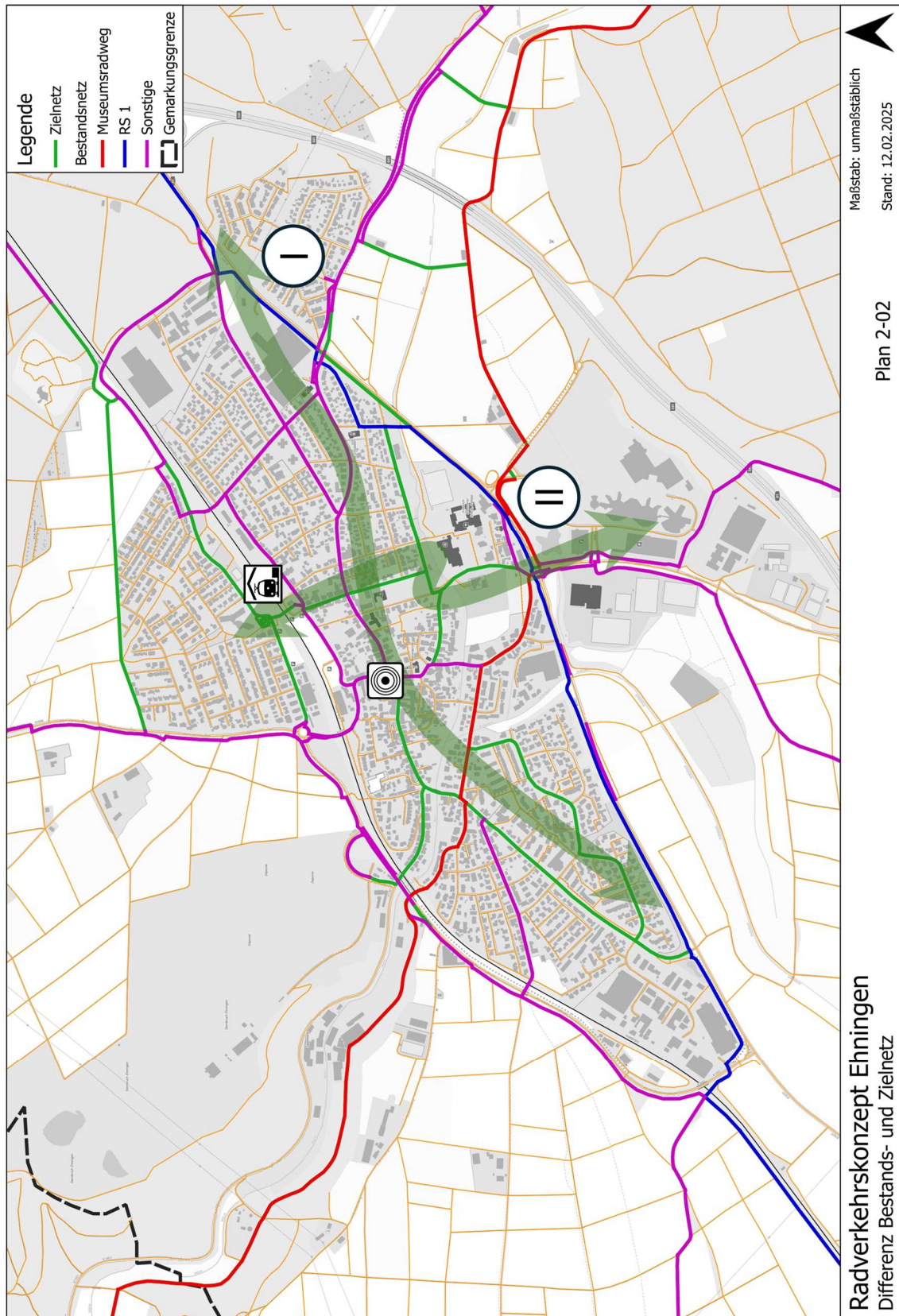


Abbildung 2: Zielnetz mit den Hauptachsen I und II



5 Maßnahmenentwicklung

Nach Abstimmung über die das konzipierte Netz, folgte im Anschluss die Ausarbeitung von Maßnahmen, um das Fahrradfahren auf den Abschnitten des Netzes sicher und attraktiv zu machen.

Wie in vielen Gemeinden ist besonders der Ortskern Ehningens historisch gewachsen und bietet nur begrenzten Platz für die Verkehrsführung. Dazu kommt ein oft verwinkeltes Straßennetz, welches nur wenige direkte Verbindungen aufweist. Daher fällt das konzipierte Radnetz auf vielen Strecken mit dem Kfz-Netz zusammen. Diese konkurrierenden Nutzungsansprüche erfordern eine differenzierte Betrachtung jedes Abschnittes und jedes Knotenpunktes, um schlussendlich nicht nur technisch funktionale, sondern auch akzeptanzfähige Maßnahmen zu entwickeln.

Die potenziellen Maßnahmen sind dabei sehr vielschichtig und unterschiedlich. Geprüft wurde die Einrichtung folgender Radverkehrsanlagen:

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind insbesondere auf Hauptradrouten ein sinnvolles Instrument zur Förderung des Radverkehrs. Kennzeichen und Voraussetzungen von Fahrradstraßen:

- Radfahrende haben Vorrang und dürfen nebeneinander fahren
- Kfz sind nur bei entsprechender Beschilderung zugelassen (Anlieger frei oder Kfz frei)
- Als zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt 30 km/h
- Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.

Darüber hinaus gibt es wenige konkrete Vorgaben zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen. In deutschen Städten reicht das Spektrum von durchgehend bevorrechtigten, baulich angepassten und ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltenen Fahrradstraßen bis hin zu regulären Kfz-Straßen, die lediglich durch eine Beschilderung als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr ausgewiesen sind.



Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte, vom Kfz-Verkehr separierte Radwege haben eine hohe objektive und subjektive Sicherheit und sind damit qualitativ sehr hochwertig.

Sie haben jedoch einen hohen Platzbedarf, der in bebauten Strukturen in aller Regel nicht vorhanden ist. Zudem ist die Anlage eigener Radwege mit hohen Kosten und langen Planungs- und Bauzeiten verbunden. Innerhalb von Tempo-30-Zonen sind baulich angelegte Radwege rechtlich nicht zulässig.

Baulich angelegte Radwege können entweder mit dem StVO-Zeichen 237 (Radweg) beschildert werden, dann müssen sie von Radfahrenden benutzt werden („benutzungspflichtige Radwege“). Es ist Radfahrenden nicht erlaubt, auf der Straße zu fahren, wenn parallel ein mit StVO-Zeichen 237 beschilderter baulicher Radweg verläuft.

Häufig gibt es auch baulich angelegte Radwege, die nicht beschildert sind. In diesem Fall gilt auch keine Benutzungspflicht, Radfahrende können wählen ob sie die Straße oder den Radweg benutzen.

Kombinierte Geh- und Radwege

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist eine Verkehrsfläche, die von Zufußgehenden und Radfahrenden abseits der Fahrbahn zu benutzen ist. Es wird mit dem StVO-Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) beschildert. Die Breite muss innerorts mindestens 2,50 m betragen.

Bei getrennten Geh- und Radwegen wird eine Verkehrsfläche abseits der Fahrbahn in jeweils einen Bereich für Zufußgehende und Radfahrenden aufgeteilt. Beschildert wird ein getrennter Geh- und Radweg mit dem StVO-Zeichen 241-30 (Getrennter Geh- und Radweg). Für den Radweg ist mindestens eine Breite von 1,50 m vorzusehen.

Gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege sind benutzungspflichtig. Das heißt, Radfahrende dürfen nicht auf der Straße fahren, sondern müssen den vorgesehenen Radweg benutzen.

Nicht benutzungspflichtig sind Gehwege, die mit einem Zusatzzeichen „Rad frei“ beschildert sind (StVO-Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10). Auf diesen Wegen sind Radfahrende zugelassen, sie müssen sich allerdings der Geschwindigkeit des Fußverkehrs anpassen und Schrittgeschwindigkeit einhalten. Als Breite sind mindestens 2,50m einzuhalten. Dadurch, dass keine Benutzungspflicht gilt, können Radfahrende wählen, ob sie den Gehweg mit Schrittgeschwindigkeit befahren, oder auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“.



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind markierte Bereiche auf der Straße, die für den Radverkehr vorbehalten sind. Sie werden mit StVO VZ 237 (Radweg) beschildert und müssen von Radfahrenden benutzt werden (Benutzungspflicht). Sie sind mindestens mit einer Breite von 1,85 m zu markieren (durchgezogene Linie) und dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Es muss ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m sowohl zum fließenden, als auch zu ruhenden Kfz-Verkehr (gemäß der neuen ERA, die vsl. 2026 veröffentlicht wird, muss ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m) eingehalten werden. Radfahrstreifen kommen nur dort in Betracht, wo ausreichende Restfahrbahnbreiten für den Kfz-Verkehr verbleiben. Sie dürfen nicht in Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.

Schutzstreifen

Schutzstreifen werden auch auf der Fahrbahn markiert, dürfen jedoch vom Kfz-Verkehr „bei Bedarf“ überfahren werden. Sie haben eine Mindestbreite von 1,50 m, für den Kfz-Verkehr muss die Restfahrbahnbreite mindestens 4,50 m betragen.

Schutzstreifen sind in der Verkehrsplanung umstritten, da sie häufig nicht zu einer Erhöhung der objektiven oder subjektiven Sicherheit beitragen. Häufig orientiert sich der Kfz-Verkehr an der Markierung des Schutzstreifen und überholt den Radverkehr dadurch mit einem zu geringen Abstand.

Auch Schutzstreifen dürfen in Tempo-30-Zonen nicht eingerichtet werden.

Piktogramme und Piktogrammketten

Wie dargestellt, sind die Einsatzbereiche vieler Radverkehrsanlagen durch das Verkehrsrecht und entsprechende Richtlinien stark eingeschränkt.

Insbesondere auf Hauptradverbindungen des Radverkehrs, auf denen keine Radverkehrsanlage umgesetzt werden kann, wurden in letzter Zeit vermehrt sogenannte Piktogrammketten markiert. Dabei wird das StVO-Sinnbild Radverkehr in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn markiert. Im Dezember 2023 wurde zu den Einsatzbereichen den Piktogrammketten ein Erlass des Landesverkehrsministeriums herausgegeben, der auch die Markierung von Piktogrammketten stark einschränkt.

Es ist jedoch nach wie vor möglich, durch wegweisende Piktogramme – die nicht dem StVO-Sinnbild Radverkehr entsprechen – Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erzeugen. Dies kann entscheidend zum Sicherheitsgefühl Radfahrender beitragen. Hierdurch ergibt sich für Kommunen die Möglichkeit ein eigenes Piktogramm zu entwerfen und so auch ein Signal zur Wichtigkeit des Radverkehrs zu senden und ein Zugehörigkeitsgefühl zu stiften.



Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen in einem bestehenden Verkehrsnetz, insbesondere in bebauten Bereichen, ist häufig nicht in ausreichender Qualität möglich. Als Ergänzung wurden daher weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs geprüft und in das Konzept miteinbezogen:

- Lückenlose Wegweisung für den Radverkehr
- Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr, z.B. durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder ein Überholverbot von Radfahrenden (StVO-Zeichen 277.1).
- Sichtbarmachung des Radverkehrs, z.B. durch Banner zur Einhaltung des mindestens vorgeschriebenen Überholabstands oder Einfärbungen des Straßenbelags.
- Aufstellflächen für den Radverkehr an Knotenpunkten
- Weiteres

Die einzelnen Maßnahmen wurden eng mit verschiedenen Akteuren und mit dem Arbeitskreis Radverkehr diskutiert, abgestimmt und weiterentwickelt.



5.1 Maßnahmenkataster

Aufbau des Maßnahmenkatasters

Die entwickelten Maßnahmen wurden in einem Maßnahmenkataster gesammelt. Für jede Maßnahme sind darin die folgenden Attribute aufgeführt:

- Laufende Nummer mit der Unterscheidung:
 - S für streckenbezogene Maßnahmen
 - K für Maßnahmen an Knotenpunkten
 - B für begleitende (begleitende) Maßnahmen

Die Maßnahmen sind fortlaufen nummeriert. Mehrstufige Maßnahmen oder mögliche Alternativen sind mit Buchstaben a, b oder c dargestellt (z.B. S-01 a, S-01 b, S-01 c).

- Art der Maßnahme: Unterscheidung, ob es sich z.B. um eine bauliche Maßnahme, um Markierung, oder um Beschilderung handelt.
- Ort: Verortung der entsprechenden Maßnahme
- Beschreibung der Maßnahme
- Priorität: Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Priorität bewertet. Als (sehr) hoch wurden sowohl die sicherheitsrelevanten als auch die hoch wirksamen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs priorisiert.
- Grobe Kostenschätzung
- Umsetzbarkeit: Die Maßnahmen unterscheiden sich hinsichtlich ihres Umsetzungshorizontes. So enthält das Maßnahmenkataster kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen.
- Beteiligte: Bei zahlreichen Maßnahmen bedarf es aufgrund der Straßenbaulastträgerschaft die Zustimmung der Verkehrsbehörde des Landkreises Böblingen. Teilweise müssen Planung und Umsetzung von Maßnahmen auch mit Nachbarkommunen oder weiteren Beteiligten (z.B. DB InfraGO) abgestimmt werden.
- Ergänzende Informationen (z.B. welche weiteren Planungsschritte notwendig sind)

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts sind mit der entsprechenden Nummerierung im Übersichtsplan (Anlage: Plan M-01) verortet.

Das Maßnahmenkataster enthält insgesamt 63 Maßnahmen aus den unterschiedlichsten Bereichen und im gesamten Gemarkungsgebiet.



Ziel der Gemeinde Ehningen ist es, möglichst schnell Maßnahmen umzusetzen, die die Sicherheit und die Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Gemeinde erhöhen. Darüber hinaus sollen Pop-Up-Maßnahmen ausgewählt werden, welche möglichst schnell realisiert werden können, um die Präsenz und damit die Akzeptanz des Radverkehrs zu steigern und das Fahrrad als Verkehrsmittel zu attraktivieren.

5.2 Ost-West-Achse

Die Ost-West-Achse verbindet das Industriegebiet Bernrain mit dem Industriegebiet Letten, sowie alle dazwischen liegenden Wohngebiete und den Ortskern. Die Achse verläuft parallel zum RS 1 und geht an beiden Enden in diesem auf. Im Gegensatz zum RS 1 verläuft die Ost-West-Achse jedoch durch den Ort hindurch. Das Angebot der Achse richtet sich also besonders an die Einwohnerinnen und Einwohner Ehningens.

Den ersten Abschnitt der Achse bildet die Fahrradstraße in der Böblinger Straße (Maßnahmen S-01 a und b). Die Fahrradstraße beginnt südlich des Knotenpunktes mit der Mercedesstraße und führt durch das gesamte Wohngebiet bis zur Einmündung in die Maurener Straße bzw. Königstraße. Der Knotenpunkt Böblinger Straße / Bühlallee und die Böblinger Straße zwischen Bühlallee und Mercedesstraße sind anzupassen, um den Übergang vom RS 1 auf die Fahrradstraße zu ermöglichen (Maßnahmen S-01 c und K-01).

Die Königstraße bildet zwischen dem Knotenpunkt mit der Böblinger Straße und dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße den zweiten Abschnitt der Ost-West-Achse. Aufgrund deren Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist hier die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich. Die Führung findet hier im Mischverkehr statt. Um die Sicherheit des Fahrradverkehrs zu erhöhen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem genannten Abschnitt auf 30 km/h reduziert (Maßnahmen S-03 a, S-04 a). Auf einigen Abschnitten der Königstraße gilt bereits Tempo 30. Die Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den restlichen Abschnitten führt damit zusätzlich zu einer einheitlicheren und übersichtlicheren Verkehrssituation. Um außerdem die Gleichberechtigung des Fahrradverkehrs zu verdeutlichen, wird das Aufbringen von Piktogrammketten auf der Fahrbahn in beiden Richtungen empfohlen (Maßnahmen S-03 b, S-04 b).

Da die Enge der Straßen rund um den Marktplatz die Einhaltung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes beim Überholen einspuriger Fahrzeuge (1,5 m) nicht möglich machen, gilt hier bereits ein implizites Überholverbot von besagten Fahrzeugen. Dieses Überholverbot sollte dennoch explizit durch das Zeichen Z 277.1 bekräftigt werden, da Überholvorgänge aufgrund der Platzverhältnisse sehr schnell zur Gefährdung des Radverkehrs führen. Das Überholverbot gilt auf der Königstraße zwischen dem Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße in beiden Richtungen, auf der Hildrizhauser Str. zwischen Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Schlossstraße in beiden Richtungen und auf der Dagersheimer Straße zwischen



dem Marktplatz und dem Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße in ansteigender Richtung (Maßnahmen S-06, S-07, S-08).

Die Herrenberger Straße zwischen dem Knotenpunkt mit der Aidlinger Straße und der Einmündung in die K 1077 (auch Anschluss an RS 1) den dritten Abschnitt der Ost-West-Achse. Ebenso wie die Königstraße hat auch die Herrenberger Straße eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr, weshalb die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht möglich ist. Daher sollte auch auf der vollen Länge der Herrenberger Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden, um die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen. Außerdem sollten ebenfalls Piktogrammketten zum Einsatz kommen um die Gleichberechtigung des Radverkehrs zu unterstreichen (Maßnahmen S-05 a und b).

Die Herrenberger Straße ist breit, daneben besteht ein Grünstreifen mit Fußweg. Damit bietet sie insgesamt viel Platz, welcher jedoch größtenteils dem Kfz-Verkehr zugeteilt ist. Langfristig sollte eine Umgestaltung der Herrenberger Straße erwogen werden, in deren Zuge Räume neu aufgeteilt werden können (Maßnahme S-12). Eine Trennung der Verkehrsarten schafft bedeutend mehr Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Zusätzlich kann die Verschmälerung der Kfz-Führung zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führen, welche weitere Vorteile (geringere Emissionen und reduzierte Lärmbelastung der Anwohnenden) mit sich bringt.

5.3 Nord-Süd-Achse

Die Nord-Süd-Achse verbindet den Ehninger Bahnhof mit den Industriegebieten Keltenwald und Birkensee. Unterwegs bedient sie außerdem die Fronäckerschule, die Friedrich-Kammererschule und mit der Turn- und Festhalle, dem Hallenbad und dem Sportzentrum Schalkwiesen wichtige Ziele des Alltags. Durch den Start am Bahnhof richtet sich das Angebot der Achse maßgeblich an Einpendelnde. Durch den Schnittpunkt mit der Ost-West-Achse am Knotenpunkt Königstraße / Wilhelmstraße wird jedoch allen Einwohnerinnen und Einwohnern Ehnings eine sichere und attraktive Möglichkeit geboten, die Ziele entlang der Nord-Süd-Achse anzufahren.

Den ersten Teil der Achse bildet die Fahrradstraße in der Wilhelmstraße. Diese beginnt am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße (Bahnhofsvorplatz) und verläuft auf der ganzen Länge der Wilhelmstraße bis zum Knotenpunkt mit der Siegfriedstraße (Maßnahme S-02 a und b). Am Knotenpunkt Wilhelmstraße / Königstraße wird die Fahrradstraße unterbrochen, da eine Bevorrechtigung gegenüber der Königstraße nicht möglich und verkehrlich auch nicht sinnvoll ist.

Die Fahrradstraße folgt anschließend der Siegfriedstraße bis zum Knotenpunkt mit der Gartenstraße und verläuft auf dieser, und letztlich auf der Schlossstraße, nach Süden bis zum



Knotenpunkt Schlossstraße / Hildrizhauser Straße. Der Abschnitt vor der Turn- und Festhalle, sowie vor der Friedrich-Kammerer-Schule, bleibt verkehrsberuhigt wie im Bestand (Maßnahme S-02 a und b).

Am Knotenpunkt Hildrizhauser Straße / K 1077 besteht die Möglichkeit auf den RS 1 abzubiegen oder die K 1077 zu queren und weiter in Richtung der Industriegebiete, bzw. der Sportanlagen zu fahren.

Die Rampe am nördlichen Ausgang der Bahnhofoberführung ist im Bestand für den Fahrradverkehr freigegeben. Die Rampe geht am oberen Ende jedoch in drei Fußgängerwegen auf, wodurch Radfahrende theoretisch zum Absteigen und Schieben gezwungen werden. Um das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr an der Stelle zu reduzieren, sollte der Fußweg entlang des Grundstücks Schneeballweg 2 für den Radverkehr freigegeben werden. Von diesem aus bestehen gute Sichtbeziehungen auf die Rampe und die anderen Fußwege. Gleichzeitig ist der Radverkehr durch die scharfe Kurve zur Rampe zu langsamer Fahrt gezwungen. Durch den Anschluss der Bahnhofoberführung nach Norden wird eine direkte und zentrale Verbindung des Wohngebiets im Bühl zur Ortsmitte geschaffen.

5.4 Dagersheimer Straße

Auf der Dagersheimer Straße ist im Bestand ein Schutzstreifen in ansteigender Richtung markiert. Dieser wird jedoch regelmäßig durch den Kfz-Verkehr überfahren und bietet keinen hinreichenden Schutz für den Radverkehr. Die Fahrbahnverengung durch parkende Fahrzeuge in Gegenrichtung im Bereich der Kurve und die geringe Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs aufgrund der Steigung verschärfen die Situation zusätzlich. Langfristig sollte daher in ansteigender Richtung ein gemeinsamer Geh- und Radweg geschaffen werden (Maßnahme S-11). Bergab kann der Radverkehr aufgrund des geringen Geschwindigkeitsunterschieds im Verkehr „mitschwimmen“.

Die Gesamtbreite der Fahrbahn und des nördlichen Gehwegs an der aktuell schmalsten Stelle (kurz oberhalb der Einmündung Bahnhofstraße) beträgt ca. 9 m. Damit bietet der Querschnitt rechnerisch ausreichend Platz für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Mindestbreite 2,5 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen) bei einer Restbreite der Fahrbahn von ca. 6 m. Die genauen Breiten und Platzbedarfe sind in der Objektplanung zu prüfen und festzulegen.

Unter Umständen müssen die Parkstände in der Kurve entfallen und an anderer Stelle ersetzt werden. Mögliche Ersatzflächen sollten im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts ermittelt werden. Eine weitere Herausforderung in der Umsetzung der Maßnahme stellt die Brücke über die Eisenbahn dar. Auf dieser ist aktuell der Gehweg durch eine Schutzplanke von der Fahrbahn getrennt. Diese dient unter anderem auch dem Schutz der darunter befindlichen Eisenbahninfrastruktur und muss deshalb erhalten bleiben. Da die Gesamtbreite von Fahrbahn und Gehweg



aktuell etwa 12 m beträgt, ist die Versetzung der Schutzplanke auf die Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs rechnerisch möglich.

Da es sich bei der Dagersheimer Straße um eine Kreisstraße handelt und die Brücke eine Eisenbahnstrecke kreuzt sind bei der Umsetzung der Maßnahmen die entsprechend verantwortlichen Instanzen (Landratsamt Böblingen, DB InfraGO) zu konsultieren und in die Planungen mit einzubeziehen.

Um bereits kurzfristig die Sicherheit des Radverkehrs auf dem Abschnitt zu erhöhen, können provisorische Maßnahmen getroffen werden. Beispielsweise kann anstatt des Schutzstreifens ein Radfahrstreifen markiert werden. Dadurch wird das Verbot des Überfahrens bestärkt und durch den zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen der Raum für den Radverkehr zusätzlich vergrößert. Dabei kann die Mindestbreite für einen Radfahrstreifen (1,85 m inkl. Markierung) nicht eingehalten werden, weshalb es sich hier keinesfalls um eine dauerhafte Lösung handelt. Im Bereich der Fahrbahnverengung durch die parkenden Pkw wird die Mindestfahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr (5,5 m) ebenfalls nicht eingehalten. Dadurch entsteht möglicherweise ein Konflikt zwischen dem ruhenden und dem fließenden Kfz-Verkehr, welcher aber nicht auf Kosten anderer Verkehrsarten ausgetragen werden sollte. Auch hier sollten bereits mögliche Ausweichflächen für den ruhenden Verkehr ermittelt werden.

5.5 Museumsradweg und Verbindung Herdstelle

Ehningen ist mit dem RS 1 und dem Museumsradweg an zwei überörtliche Radrouten angebunden. Diese haben nicht nur einen touristischen Nutzen, sondern bieten auch alltagstaugliche Verbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden, Böblingen, Aidlingen, Gärtringen und Holzgerlingen, und darüber hinaus nach Stuttgart und Herrenberg. Dadurch sind sie auch für Berufstätige attraktive Routen, um zwischen Ehningen und den umliegenden Orten zu pendeln.

Der Alltagsradverkehr stellt jedoch andere Anforderungen an die Qualität von Wegen als der Radtourismus. Daher müssen Wege besser ausgebaut sein um als Pendelrouten infrage zu kommen.

Der RS 1 ist ein gutes Beispiel für eine alltagstaugliche Radstrecke: ausreichend breit, gut asphaltiert und wo immer möglich bevorrechtigt und ohne Umwege geführt. Der Museumsradweg hat dagegen größtenteils den Ausbaustand eines klassischen Radwanderweges: abschnittsweise asphaltiert, vornehmlich wassergebundene Deckschicht und eine Wegführung die mehr auf die Idylle als auf den direkten Weg bedacht ist. Dennoch bietet der Museumsradweg gute Verbindungen nach Aidlingen und Holzgerlingen. Daher sollte auch der Museumsradweg alltagstauglich ausgebaut werden (Maßnahmen S-14, S-15). Allerdings liegen jeweils nur Abschnitte der Verbindungen auf der Ehninger Gemarkung. Daher müssen die



Maßnahmen in enger Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarkommunen durchgeführt werden, um eine durchgängige Befestigung in einheitlicher Qualität herzustellen.

Der Ortsteil Herdstelle liegt, ähnlich wie das Wohngebiet Bühl, räumlich abseits und durch einen großen Verkehrsweg K 1077 vom Ortskern getrennt. Im Rahmen der Ertüchtigung des Museumsradweges sollte außerdem ein Anschluss des Ortsteils Herdstelle und damit des Ehninger Nordostens an den Museumsradweg geschaffen werden. Mit der Unterführung unter der K 1077 und dem weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg besteht eine sichere Verbindung für den Radverkehr von Ehningen oder vom RS 1 kommend bis zum Ortsteil Herdstelle. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet aktuell jedoch am Knotenpunkt Maurener Straße / Römerweg. An dieser Stelle sollte eine Möglichkeit zur Querung der Maurener Straße und folgend ein Zubringer zum Museumsradweg geschaffen werden (Maßnahmen K-04, K-05, S-13 b und dann a). Südlich der Maurener Straße sollte ein gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen der Einmündung des Römerwegs (Querungsstelle) und der Einmündung des Zubringers zum Museumsradweg (Hofladen Hof Maurental) geschaffen werden. So können die Straßenüberquerungen des Radverkehrs und des Fußverkehrs an einer Stelle gebündelt werden.

5.6 Gefahrenstelle Knotenpunkt K 1077 / Bernrain Süd (HEM Tankstelle)

Die Einmündung der Straße Bernrain Süd in die K 1077 wurde im anfänglichen Beteiligungsverfahren vermehrt als Gefahrenstelle identifiziert. Besonders bemängelt wurde hierbei die unklare Vorfahrtssituation zwischen dem ausfahrenden Verkehr aus dem Bernrain und dem Radverkehr auf dem RS 1.

Die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg¹ beinhalten eine Empfehlung für die regelkonforme Gestaltung des Knotenpunkts im gegebenen Szenario. Der Knotenpunkt sollte dem entsprechend umgestaltet werden (Maßnahme K-03), um die Unklarheiten der Bevorrechtigung zu beseitigen.

Da der RS 1 vor und nach der Einmündung nah (<4 m) und parallel zur K 1077 verläuft, ist er der bevorrechtigten Achse zuzurechnen. In diesem Fall kann der Radverkehr auf einer Hauptverbindung des Radverkehrs nach ERA bevorrechtigt gegenüber dem Verkehr auf der einmündenden Straße geführt werden.

Der Radverkehr wird mittels einer Furt über die Einmündung geführt. Die Furt ist rot einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen. Der Radverkehr wird bereits beidseitig hinreichend früh (>20 m) an die Fahrbahn herangeschwenkt.

¹ Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (Stand Nov 2017): https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf



Die Sichtbeziehung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr ist ebenfalls nicht versperrt. Dennoch sollten sowohl auf der K 1077 als auch auf der Straße Bernrain Süd Schilder aufgestellt werden, die auf den Radverkehr und dessen Bevorrechtigung hinweisen.

5.7 Beschilderung

Die wegweisende Beschilderung ist ein essenzieller Teil des Radnetzes. Sie ermöglicht auch ortsfremden Radfahrenden, sich zu orientieren und schnell an ihr Ziel zu finden.

Besonders wichtig in einem Beschilderungskonzept ist das Prinzip der Kontinuität, also der Durchgängigkeit der Beschilderung von Zielen. Im konkreten bedeutet dies, dass ein Ziel, ab dem Punkt, an dem es zum ersten Mal angeschrieben ist, an jeder weiteren Wegegabelung oder Kreuzung ebenfalls angeschrieben werden muss, um so eine durchgängige Führung der Radfahrenden zu gewährleisten. Daher werden bei der Entwicklung von Beschilderungskonzepten sogenannte Zielspinnen erarbeitet. Hierfür wird vom eigentlichen Ziel ausgegangen und jede Route, die zu diesem Ziel führt, rückwärts abgegangen, bis zu dem Punkt, an dem das erste Mal auf das Ziel hingewiesen werden soll. Entlang jedem dieser „Spinnenbeine“ können folgend alle Standorte ausgemacht werden, an denen das jeweilige Ziel ausgeschildert werden muss.

Die Maßnahmen K-09 bis K-27 und K-30 bis K-31 im Maßnahmenkataster beschreiben die Änderungen bzw. Ergänzungen in der Beschilderung in Ehningen. Die Schilderstandorte und die jeweils ausgeschriebenen Ziele lassen sich am besten in Kombination einer Tabelle und einer Karte darstellen. Daher ist dem Bericht das Kataster der Schilderstandorte und eine Karte mit korrespondierender Nummerierung angehängt (Anlage: Plan M-02).



Abbildung 3: Touristische Hinweistafel am Ehninger Bahnhof

Ergänzend zur wegweisenden Beschilderung wird die Installation von bis zu drei touristischen Hinweistafeln empfohlen (Maßnahmen K-08 a, b und c).

Diese sollen Radreisende am Bahnhof, am Marktplatz und am Knotenpunkt Hidrizhauser Straße / K 1077 (Schnittpunkt des Museumsradweges mit dem RS 1) empfangen und in Ehningen willkommen heißen. Die Gestaltung der Tafeln ist nicht Teil dieses Konzepts, jedoch sollten die Tafeln eine Übersichtskarte Ehningens und der Umgebung mit klarer Markierung des RS 1 und des Museumsradweges, sowie Hinweise zum gastronomischen Angebot und den Sehenswürdigkeiten



I n g e n i e u r G e s e l l s c h a f t V e r k e h r

Ehningens beinhalten. Ähnliche Tafeln für den Wandertourismus sind auf dem Bahnhofsvorplatz bereits vorhanden (vgl. Abbildung 3).



6 Begleitende Maßnahmen

6.1 Radabstellanlagen

Die Nutzung des Verkehrsmittels Rad ist auch vom Vorhandensein attraktiver Abstellmöglichkeiten abhängig. Nur wer sein Fahrrad sicher abstellen kann, wird das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel nutzen können. Darüber hinaus kann ein angemessenes Angebot an Abstellmöglichkeiten helfen das wilde Abstellen von Fahrrädern an Straßenlaternen und -schildern zu unterbinden und so zu einem geordneten Stadtbild beitragen. Neben der Sicherheit sollten Abstellanlagen, besonders solche an Arbeitsstätten und Schulen, vor Wind und Wetter schützen, da die Fahrräder an diesen üblicherweise über längere Zeiträume (Schul- oder Arbeitstag) stehen.

Die „Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze“² schreibt in Ergänzung zur Landesbauordnung des Landes Baden-Württemberg vor, wie viele Fahrradstellplätze für ein Gebäude in Abhängigkeit der Nutzung vorzusehen sind. Diese Werte gelten bei Neubau, sind aber gleichzeitig gute Orientierungswerte, um das vorhandene Angebot an Stellplätzen zu überprüfen und gegebenenfalls Verbesserungspotenzial festzustellen.

Die Gemeinde ist verantwortlich für Abstellanlagen im öffentlichen Raum und an öffentlichen Gebäuden. Das betrifft hauptsächlich die Ortsmitte, also den Marktplatz, die Verwaltungsgebäude, die Bücherei, Kindergärten und Schulen, die Turn- und Festhalle und die Schwimmhalle, sowie die Sportanlagen Schalkwiesen. An diesen Orten sollte der Bestand der Radabstellanlagen überprüft werden und gegebenenfalls weitere Abstellanlagen eingerichtet werden. Besonders um den Marktplatz sollten ausreichend Abstellanlagen geschaffen werden, um die Erreichbarkeit der Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten im Ortskern mit dem Fahrrad zu verbessern, für die Einwohnerinnen und Einwohner genauso wie für den Radtourismus (Maßnahme B-03).

Einen Sonderfall stellt der Bahnhof dar. Im Gegensatz zu anderen Orten in der Gemeinde stellen ein- und auspendelnde Fahrräder hier über längere Zeiträume (den ganzen Arbeitstag bzw. die ganze Nacht) ab. Am Bahnhof sollten daher zusätzlich zu den regulären Stellplätzen auch mietbare Fahrradboxen installiert werden (Maßnahme B-01). Diese können tageweise oder über längere Zeiträume (Monate, Jahre) angemietet werden und bieten einen erhöhten Schutz gegen Witterung, Beschädigung und Diebstahl. Die Anschaffung von Fahrradboxen ist nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75% förderfähig. Zusätzlich

² Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) Anhang 2 – Richtzahlen für Fahrradstellplätze: <https://www.landesrecht-bw.de/perma?j=VVBW-MLW-20220622-SF>

können evtl. Mittel des Bundes (Sonderprogramm „Stadt und Land“) und der Deutschen Bahn (an Bahnhöfen oder Haltepunkten des ÖPNV) zur Förderung des Vorhabens gewonnen werden.

Unternehmen sind auf ihrem Gelände selbst für die Herstellung von Radabstellanlagen verantwortlich. Dennoch empfiehlt es sich für die Gemeinde, auf die ansässigen Unternehmen zuzugehen und die Herstellung von Abstellanlagen in einer gemeinsamen Kampagne zu konzentrieren, um die Öffentlichkeitswirksamkeit zu maximieren. Das Image als fahrradfreundliche Gemeinde und Unternehmen kommt dabei allen zugute (Maßnahme B-04).

6.2 Zusätzliche Infrastruktur

Die Beschaffung und Installation von Rad-Servicestationen an zentralen Orten in der Gemeinde ist ein kostengünstiger Weg den Radverkehr zusätzlich zu fördern. Besonders für Pendelnde und Radreisende, deren Start oder Ziel nicht unbedingt täglich der Wohnort ist, bieten Servicestationen die einzige Möglichkeit kleinere Reparaturen am Fahrrad vorzunehmen. Sinnvolle Standorte für Radservicestationen wären der Bahnhofsvorplatz, der Marktplatz (alternativ in Kooperation mit dem Fahrradladen in der Königstraße) und die Kreuzung von RS 1 und Museumsradweg am Knotenpunkt Hildrizhauser Straße / K 1077.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte stets von der Verwaltung nach außen kommuniziert werden. So kann das Bewusstsein für das geschaffene Angebot in der Bevölkerung und die Radkultur in Ehningen im Allgemeinen gestärkt werden.

Die Möglichkeiten der Kommunikation sind vielseitig und sollten der Maßnahme entsprechend gewählt werden: Von der Ankündigung im Amtsblatt, über Hinweisbanner zur neuen Fahrradstraße, bis hin zur Befahrung des neuen Radnetzes mit dem Bürgermeister ist alles möglich. Wichtig ist die Erfolge und Meilensteine in der Umsetzung „zu feiern“.



Abbildung 4: Hinweisbanner am Beginn einer Fahrradstraße in Magdeburg (Bildquelle: <https://magdeburg-stadtfeld.de/2020/03/07/neue-transparente-mit-verkehrsregeln-fuer-fahrradstrasse-in-der-goe-thestrasse/>)

es,



7 Umsetzung und weitere Schritte

Das Radverkehrskonzept mit dem Maßnahmenkataster ist als Sammelwerk zu verstehen, wie das Fahrradfahren in den nächsten Jahren in Ehningen attraktiver werden kann. Das Ziel ist, die Radverkehrsanteile in der Stadt Ehningen spürbar zu erhöhen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird jedoch erhebliche Planungs- und Finanzressourcen benötigen. Daher ist klar, dass die Umsetzung der Maßnahmen über einen längeren Zeitraum Stück für Stück erfolgen muss.

Die Länder Niederlande und Dänemark gelten heute als Vorbildnationen in der Radverkehrsplanung und haben hohe Radverkehrsanteile. Dies haben sie nur deswegen erreicht, da sie bereits in den 1970er Jahren begonnen haben, konsequent den Radverkehr in die Verkehrsplanung miteinzubeziehen.

Die erarbeiteten Maßnahmen stellen eine ausgewogene Mischung: Schnell umsetzbaren, kostengünstigen aber hoch wirksamen und sicherheitsrelevante Maßnahmen werden kombiniert mit langfristigen, aufwändigen und investiven baulichen Maßnahmen. Von zentraler Bedeutung ist daher frühzeitig und konsequent erste Maßnahmen umzusetzen. Dazu wurden besonders sicherheitsrelevante und hochwirksame Maßnahmen priorisiert.

Die Fahrradstraßen in der Böblinger Straße und der Wilhelmstraße / Schlossstraße sind im Kataster als Pop-Up-Maßnahmen markiert. Sie stellen zwei hochwirksame Maßnahmen dar, die in einer Vorstufe schnell und kostengünstig durch einfache Beschilderung und minimale Markierung umgesetzt werden können. In Kombination mit der Anbringung von Radpiktogrammen entlang der Königstraße können so Maßnahmen in kürzester Zeit große Teile der Ost-West- und sogar die ganze Nord-Süd-Achse umgesetzt werden. Dies bringt auf Anhieb beträchtliche Verbesserungen für den Radverkehr innerhalb Ehningens mit sich, sendet ein klares Signal und schafft somit eine solide Grundlage für die Umsetzung weiterführender Maßnahmen.

Für die Umsetzung der weiteren Maßnahmen dient das Radverkehrskonzept und insbesondere das Maßnahmenkataster als Handlungsprogramm für die nächsten Jahre. Dabei ist das Radverkehrskonzept auch nicht als starres Programm zu verstehen, sondern sollte über die kommenden Jahre weiterentwickelt werden und dynamisch die jeweils aktuellen Gegebenheiten berücksichtigen. Das Umsetzungsprogramm sollte nach den tatsächlichen Bedarfen priorisiert werden.

Radverkehrsmaßnahmen werden nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert, in Kombination mit verschiedenen Bundesförderprogrammen können bis zu 90% Förderung generiert werden.



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind verschiedene weitere Akteure zu beteiligen. Für diese – insbesondere die Verkehrsbehörde des Landkreises Böblingen – dient das Radverkehrskonzept als Zusammenfassung des Ausbauprogramms zur Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren.

Stuttgart, 22.09.2025

Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG

Moritz Jordan, M. Eng., Geschäftsführer

Arne Pauschinger, M. Sc.



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

Anlagen