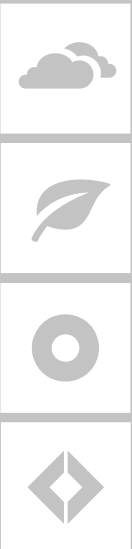


Gemeinde Weingarten

# Mobilitätskonzept

Strategien für Verkehrssicherheit, Rad und Parken

Bericht 1



Karlsruhe  
Februar 2022

Gemeinde Weingarten

# Mobilitätskonzept

Strategien für Verkehrssicherheit, Rad und Parken

## Bericht 1

### Bearbeiter

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

Norbert Schick (†)

Eva Klenert

Kathrin Mettmann

### Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Weingarten

im Februar 2022

## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Methodische Vorgehensweise</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Bestandssituation</b> .....	<b>8</b>
3.1 Räumliche Lage .....	8
3.2 Wichtige Quellen und Ziele der Mobilität.....	9
3.3 Einwohner und Beschäftigte.....	10
3.4 Datenübernahme .....	10
3.5 Verkehrserhebungen im Straßenverkehr.....	10
<b>4. Umweltbewusste Mobilität</b> .....	<b>12</b>
4.1 Fußverkehr.....	12
4.2 Radverkehr.....	15
4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	21
<b>5. Motorisierter Straßenverkehr</b> .....	<b>22</b>
5.1 Straßenverkehrsnetz .....	22
5.2 Ruhender Verkehr.....	23
<b>6. Leitbild und Prognose</b> .....	<b>33</b>
6.1 Allgemeine Ziele / Grundsätze.....	33
6.2 Strategien und Ziele für Weingarten.....	34
6.3 Prognosesituation 2030/35.....	37
<b>7. Bürgerbeteiligung</b> .....	<b>40</b>
7.1 Quartiersspaziergänge.....	40
7.2 Anregungen aus der Bürgerbeteiligung .....	44
<b>8. Konzepte und Maßnahmen</b> .....	<b>47</b>
8.1 Planungsziele.....	47
8.2 Wichtige übergeordnete Maßnahmen .....	63
8.3 Zusammenstellung der Maßnahmen .....	72
<b>9. Zusammenfassung</b> .....	<b>77</b>

## Abbildungen

<b>Abb. 1:</b> Straßenunterführung, einseitiger Geh- und Radweg	13
<b>Abb. 2:</b> Gesicherte, überdachte Abstellanlage Bahnhof Ost	17
<b>Abb. 3:</b> Abstellanlage Bahnhof Südost - Problematik Fahrradanhänger	17
<b>Abb. 4:</b> Abstellfläche Ortszentrum, Vorderradhalter ohne Überdachung	17
<b>Abb. 5:</b> Abstellanlagen Rathausumgebung	18
<b>Abb. 6:</b> Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m)	25
<b>Abb. 7:</b> Piktogramm Radverkehr	54
<b>Abb. 8:</b> Piktogramm Radverkehr auf Fahrbahn	54
<b>Abb. 9:</b> Konzeptidee Fahrradparken auf Pkw-Stellplätzen	57
<b>Abb. 10:</b> Flächenverbrauch durch parkende Autos	58
<b>Abb. 11:</b> Radroute nach Untergrombach	66
<b>Abb. 12:</b> Radroute nach Obergrombach	67
<b>Abb. 13:</b> Radroute nach Gondelsheim	67
<b>Abb. 14:</b> Radroute nach Jöhlingen	68
<b>Abb. 15:</b> Radroute nach Grötzingen	68
<b>Abb. 16:</b> Radroute nach Durlach / Karlsruhe	69
<b>Abb. 17:</b> Radroute nach Blankenloch	69
<b>Abb. 18:</b> Radroute über Waldbrücke nach Blankenloch	70
<b>Abb. 19:</b> Radroute nach Staffort	70

## Tabellen

<b>Tab. 1:</b> Fluktuationserhebung: Stellplätze je Stellplatzquartier	29
<b>Tab. 2:</b> Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier	30

## Pläne

- Plan 1 Straßenhierarchie Bestand
- Plan 2 Straßenhierarchie Zielkonzept
- Plan 3 Zulässige Geschwindigkeiten
- Plan 4 ÖPNV-Angebot Bestand
- Plan 5 Innerörtliches Fußgänger Hauptnetz, Quellen und Ziele in Weingarten
- Plan 6 Konflikte im Fußgänger Hauptnetz
- Plan 7 Fußgängernetz Konzept
- Plan 8 Radnetz Bestand
- Plan 9 Konflikte im Radverkehr
- Plan 10 Radnetz Konzept
- Plan 11 Lageplan Stellplätze
- Plan 12 Auslastung Stellplätze – Mittwoch Vormittag
- Plan 13 Auslastung Stellplätze – Freitag Nachmittag
- Plan 14 Auslastung Stellplätze – Sonntag Vormittag
- Plan 15 Gebietseinteilung mit Anzahl Stellplätze
- Plan 16 Stellplatzauslastung in Gebieten – Mittwoch Vormittag
- Plan 17 Stellplatzauslastung in Gebieten – Freitag Nachmittag
- Plan 18 Stellplatzauslastung in Gebieten – Sonntag Vormittag
- Plan 19 Stellplatznutzung in Gebieten – Mittwoch Vormittag
- Plan 20 Stellplatznutzung in Gebieten – Freitag Nachmittag
- Plan 21 Stellplatznutzung in Gebieten – Sonntag Vormittag
- Plan 22 Fluktuationserhebungsgebiet mit Teilgebieten
- Plan 23 Stellplatzauslastung und Anwohnerparken nach Quartieren
- Plan 24 Stellplatzauslastung und Anwohnerparken – ausgewählte Teilgebiete
- Plan 25 Parkdauer nach Quartieren
- Plan 26 Parkdauer – ausgewählte Teilgebiete
- Plan 27 Umschlag nach Quartieren
- Plan 28 Umschlag – ausgewählte Teilgebiete
- Plan 29 Falschparker nach Quartieren
- Plan 30 Falschparkerkategorien nach Quartieren
- Plan 31 Falschparkerkategorien – ausgewählte Teilgebiete
- Plan 32 Ruhender Verkehr Konzept
- Plan 33 Route für Quartiersgespräche
- Plan 34 Ruhender Verkehr Maßnahmen
- Plan 35 Fußgängernetz Maßnahmen
- Plan 36 Radnetz Maßnahmen

## 1. Aufgabenstellung

Der Gemeinderat der Gemeinde Weingarten hat die Verwaltung damit beauftragt, ein mehrstufiges Verkehrskonzept für Weingarten und Waldbrücke ausarbeiten zu lassen. Der erste Teil beinhaltet den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sowie die Reglementierung von Dauerparken und Parken im öffentlichen Straßenraum generell. Dazu werden die Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung, Neuordnung und Schaffung weiterer Angebote analysiert. In Ergänzung dazu wird die Konzeption eines durchgängigen Radwegenetzes mit Anbindung an das überörtliche Landesradfernwegenetz erstellt, womit außerdem eine Neuausrichtung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze einhergeht.

In nachfolgenden Teilen des Mobilitätskonzeptes sollen weitere Aspekte der Mobilitätsplanung aufbereitet werden, so u.a. der Öffentliche Personenverkehr, der Straßenverkehr aus Leicht- und Schwerverkehr sowie alternative Mobilitätsangebote wie z.B. Sharing-Fahrzeuge, Elektromobilität, autonome Mobilitätsangebote etc., die in diesem Teilbericht nur am Rande und aufgrund bereits vorliegender Aussagen behandelt werden.

Es werden im Zuge der genannten Schwerpunkte konkret Bereiche benannt, die Konfliktpunkte aufweisen, die aus verkehrlicher Sicht zu mindern oder ganz zu beheben sind. Darüber hinaus werden Aussagen zu Verbesserungsoptionen erarbeitet, die beispielhaft an signifikanten Stellen aufgezeigt werden und als Grundlage für eine Maßnahmenpriorisierung dienen. Das Verkehrskonzept erfasst die Situation im Bestand mit Verkehrserhebungen, bewertet die Ergebnisse und gleicht sie mit allgemeinen Aussagen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung ab.

Die konkrete Planung umfasst als Kernpunkt die Prüfung der Parkierungsflächen anhand einer umfangreichen Bestandserfassung. Ein weiterer Kernpunkt ist die Prüfung der Fußwege entlang der Hauptverkehrsstraßen und Konflikte zum Ruhenden Verkehr bzw. bei Querungsstellen. Für den Radverkehr wird eine Verbesserung der Netzstruktur, der Qualitätsstandards, der Einsehbarkeit sowie der Sicherheit im Kontext zum fließenden Verkehr und der Standorte für Parkierungen aufgezeigt. Zusätzlich zu den vorherigen Kernpunkten wird eine allgemeine Verbesserung für den Umweltverbund angestrebt und entsprechende Handlungsmöglichkeiten beschrieben.

Mit dem hier vorgelegten Teilkonzept zum Mobilitätskonzept für Weingarten sollen die drängenden Problemfelder aus Sicht der Bevölkerung aufgezeigt und einer schnellen Lösung zugeführt werden.

## 2. Methodische Vorgehensweise

Das angewandte Vorgehen wird über die genannten konkreten Fragestellungen hinaus so strukturiert, dass alle Aspekte der Verkehrsentwicklung in gestaffelten Arbeitsschritten betrachtet und in einer abgewogenen Weise entwickelt werden. Somit wird schrittweise ein Gesamtkonzept entwickelt. Dies steht im Kontext zum integrierten Ortsentwicklungskonzept und bezieht die hierfür von Modus Consult bereits vorgelegten Zusammenstellungen zum Verkehrsgeschehen mit ein. Nachfolgend werden die Bearbeitungsphasen zur Erstellung des Konzepts für Weingarten erläutert.

### Phase 1 - Bestandsanalyse

Es werden umfangreiche Bestandserhebungen für den ruhenden Verkehr durchgeführt und ergänzt um Bewertungen der Infrastruktur für Radverkehr und Fußgänger. Die Erhebungsergebnisse werden in Form von Netzdarstellungen mit Verbindungen in die Umgebung dokumentiert und bewertet.

### Phase 2 - Konflikt- / Potenzialanalyse

Auf Basis der Bestandserhebungen und einer vorläufigen Gesamtstrategie werden die Mobilitätsangebote analysiert und in Hinsicht auf Konfliktpotenziale bewertet.

In einem Leitbild für Weingarten werden allgemeine und konkrete Zielgrößen entwickelt und als Zielformulierung festgehalten, so dass eine Bewertung der weiteren Planungskonzepte daran erfolgen kann. Diese Zielgrößen werden als Bausteine für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Sinne eines Leitbildes öffentlichkeitswirksam formuliert und zeigen das Entwicklungspotenzial auf.

### Phase 3 - Konzeptentwicklung

Für die Verkehrsnachfrage per Rad, zu Fuß und für den ruhenden Verkehr werden zusammenhängende Lösungen für identifizierte Konfliktstellen genannt und Konzepte gemäß den Zielen erarbeitet, die gemeindeweit ein Wegenetz bzw. abgestimmte Maßnahmen für den ruhenden Verkehr aufzeigen. Abgeglichen werden diese Konzepte neben den rein verkehrsplanerischen Empfehlungen auch mit den allgemeingültigen Aussagen zum Mobilitäts- und Verkehrsmanagement und den Zielen der stadträumlichen Gestaltung.

Von Seiten der Bürgern werden durch Quartiersbegehungen vor Ort weitere Anregungen eingebracht, die zur weiteren Formulierung von Maßnahmenvorschlägen beitragen. Vor diesem Hintergrund wird ein Verkehrskonzept aufgestellt, das Lösungen aufzeigen soll, wie die Probleme im Verkehrsgeschehen reduziert und die qualitative Entwicklung in der Ortslage vorangebracht werden kann.

### 3. Bestandssituation

#### 3.1 Räumliche Lage

Die Gemeinde Weingarten befindet sich in der Region Mittlerer Oberrhein, in der Randzone um den Verdichtungsraum Karlsruhe und auf der Landesentwicklungsachse Karlsruhe - Bruchsal - Heidelberg. Verwaltungstechnisch ist die Gemeinde Weingarten dem Landkreis Karlsruhe zugeordnet. Die bebaute Gemeindefläche gliedert sich in das Kerngebiet rund um die Straßenachsen der B 3 / Bahnhofstraße / Jöhlinger Straße und den nordwestlich davon gelegenen Ortsteil Waldbrücke. Topografisch liegt Weingarten in der Rheinebene am Fuß des Kraichgaus, der mit steilen Lösshängen die Gründung als Weinbaugemeinde am Ausgang des Walzbachtals bestimmt hat.

Plan 1 Die Gemeinde wird durch zwei Hauptverkehrsstraßen mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung an die benachbarten Gemeinden angebunden und hat einen Regionalbahnhof. Über die B 3 ist Weingarten an das Oberzentrum Karlsruhe im Süden bzw. an das Mittelzentrum Bruchsal im Norden angebunden. Über die L 559 ist Weingarten an Walzbachtal-Jöhlingen (Osten) und Stutensee (Unterzentrum im Westen) angebunden. Das vorhandene Straßennetz ist als Übersicht im Straßenhierarchieplan (Plan 1) dokumentiert.

Die B3 bildet das Rückgrat der innerörtlichen Erschließung und nimmt den wesentlichen Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung auf, während in Ost-West-Richtung die L 559 über die Jöhlinger Straße und die Ringstraße führt bzw. die Burgstraße genutzt werden kann. In Waldbrücke führt die K 3539 in Richtung Spöck durch die Ortslage. Die Verkehrsbelastungen der Hauptverkehrsstraßen sind entsprechend hoch, so dass die städtebauliche Entwicklung davon beeinträchtigt ist. Hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit des Ortszentrums haben als Hauptsammelstraßen die westliche Bahnhofstraße, Kanalstraße, Paulusstraße sowie die Straßen, die die Anbindung zu den Gewerbegebieten im Norden bzw. Westen sicherstellen (z. B. Höhefeldstraße, Werner-Siemens-Straße).

Plan 3 Die derzeit zugelassenen Geschwindigkeit für Kfz sind für das gesamte Straßennetz der Gemeinde in Plan 3 wiedergegeben. Bei dem Großteil der Straßen handelt es sich um Erschließungs- und Wohnstraßen, bei denen entweder 30 km/h oder Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich) vorgegeben sind. Auf Hauptverkehrsstraßen wird innerörtlich üblicherweise eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Seit kurzem ist entlang der Bundesstraße B 3, bzw. Durlacher Straße und Bruchsaler Straße, aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet. Außerdem gilt im Bereich der Unterführung der Bahnhofstraße ebenfalls eine Beschränkung auf 30 km/h.



### 3.2 Wichtige Quellen und Ziele der Mobilität

Plan 5 Die verkehrsanziehenden Nutzungen auf Erdgeschossesebene werden aus dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (Stand 2015) übernommen und auf ihre Aktualität überprüft. Das Ergebnis ist in Plan 5 ergänzt um das innerörtliche Fußgänger-Hauptnetz wiedergegeben. Vordergründig überwiegt im Gemeindegebiet die Wohnnutzung. Zu den besonderen Nutzungen zählen Einzelhandel, Anbieter von Dienstleistungen, Gastronomie, Schulen und Kindergärten, öffentliche Einrichtungen sowie Einrichtungen mit sozialem, kulturellen oder kirchlichem Zweck. Die Konzentration dieser besonderen Nutzungen befindet sich größtenteils im Bereich des Rathauses in einem Umkreis von ca. 100 m. Vor allem an der B 3 zwischen der Kirchstraße und der Schillerstraße ist ein Schwerpunkt der Gastronomie vorhanden. Entlang der gesamten Bahnhofstraße (mit Schwerpunkt im Bereich zwischen Rathaus und Kanalstraße) sind Einzelhandel- und Dienstleistungsnutzungen vorhanden.

Neben den genannten Nutzungen sind auch vorhandene Arbeitsplätze und ÖV-Haltestellen als verkehrserzeugende Quellen und Ziele einzustufen. Eine Übersicht, die diese Punkte ebenfalls einbezieht, gibt Plan 4. Einen Nahversorgungsschwerpunkt gibt es am südlichen Ortseingang (Penny, REWE) sowie im Gewerbegebiet westlich der Bahnlinie (Lidl). Die Turmbergschule, eine Gemeinschaftsschule, liegt direkt im Ortszentrum. Mehrere Kindergärten sind im Gemeindegebiet verteilt. Freizeit- bzw. Sporteinrichtungen befinden sich überwiegend im Südwesten von Weingarten (z.B. Mineralix-Arena, Walzbachbad) und im Westen des Ortsteils Waldbrücke (Fvgg Weingarten, Vogelpark).

Außerdem zu nennen ist der Baggersee Weingarten mit einem öffentlichen Badebereich, der nord-westlich über die Werner-Siemens-Straße zu erreichen ist.

Plan 4 Der wichtigste Haltepunkt im ÖPNV und damit wichtiger Quell- und Zielort der Mobilität in Weingarten ist der S-Bahnhof im Westen von Weingarten. Dort hält die S-Bahn-Linie S3 mit wenigen Halten und zudem die S31, S32 mit überwiegend 2 Halten pro Stunde, diese fahren nach Norden in Richtung Bruchsal sowie nach Süden in Richtung Karlsruhe. Eine Busverbindung besteht in Weingarten mit der Buslinie 121 im Stundentakt, die zwischen Weingarten, Waldbrücke und Blankenloch-Nord verkehrt mit wenigen Verlängerungsfahrten in Richtung Jöhlingen oder zum KIT Campus Nord.

### 3.3 Einwohner und Beschäftigte

Die Gemeinde Weingarten hat im Jahr 2020 rund 10.600 Einwohner und weist nach der Vorausschätzung des Statistischen Landesamtes im Jahr 2035 etwa 300 Einwohner mehr auf. Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 2,4 Personen je Haushalt und der Anteil der Einpersonenhaushalte liegt aktuell bei ca. 30%. Der Pkw-Anteil beträgt im Jahr 2020 591 Pkw/1.000 Einwohner und liegt damit im Landesvergleich unter dem Durchschnitt.

Die Lage zwischen dem Oberzentrum Karlsruhe und dem Mittelzentrum Bruchsal und die entsprechende infrastrukturelle Anbindung über Straße und Schiene geht mit einer hohen Berufspendlerzahl einher. Von den 4.159 in Weingarten wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pendeln 3.438 zu ihrer Arbeitsstätte außerhalb des Gemeindegebiets, was einem Anteil von ca. 83% entspricht. In Weingarten gibt es 2.659 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, von denen ca. 73% einpendeln, da sie außerhalb des Gemeindegebiets wohnen. (Stand Juni 2018, Statistik Bundesagentur für Arbeit).

### 3.4 Datenübernahme

Die folgenden Datengrundlagen sind von der Gemeinde Weingarten übernommen worden:

- ▶ Katastergrundlage.
- ▶ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, Stand 2015.
- ▶ Planungsziele der Gemeinde allgemein.

### 3.5 Verkehrserhebungen im Straßenverkehr

Für die in diesem Teilkonzept erforderlichen Planungsüberlegungen werden keine aktuellen Erhebungen im fließenden Straßenverkehr benötigt. Die letzten Erhebungen in Weingarten datieren aus dem Jahr 2019 und geben einen Gesamteindruck wieder, der bei der Konzeptbearbeitung grundsätzlich beachtet wird. Aus der Verkehrsuntersuchung zum Quartierskonzept Nord kann entnommen werden, dass die östliche Ringstraße eine Verkehrsbelastung von rd. 10.100 Kfz/d aufweist und westliche Ringstraße rd. 5.400 Kfz/d. Die Bahnunterführung am Bahnhof wird von rd. 10.800 Kfz/d befahren und die Burgstraße von rd. 3.200 Kfz/d. Der schienengleichen Bahnübergang wird von rd. 2.400 Kfz/d befahren. In der Ortslage übernimmt die südliche Kanalstraße rd. 2.500 Kfz/d.

Bundesweit werden alle 5 Jahre Verkehrserhebungen im Zuge klassifizierter Straßen an ausgewählten Straßenquerschnitten durchgeführt (SVZ-Straßenverkehrszählungen), die eine Basis für die Verkehrsmengenkarten liefern. Zusätzlich werden in Baden-Württemberg kontinuierlich Straßenzählungen im Straßenmonitoring 2018/2019 durchgeführt und veröffentlicht, die hier zu einer Einordnung des regionalen Verkehrs in Weingarten beitragen können. Aus dieser aktuell vorliegenden Datenbasis können für die Zählquerschnitte die Tageswerte eines durchschnittlichen Tages (DTV) entnommen werden:

- ▶ 14.400 KFZ/d (2,8% SV-Anteil) auf der B3 südlich von Weingarten
- ▶ 9.900 KFZ/d (2,8% SV-Anteil) auf der B3 nördlich von Weingarten
- ▶ 6.500 Kfz/d (1,5 % SV-Anteil) auf der L 559 östlich von Weingarten
- ▶ 8.600 Kfz/d (2,6% SV-Anteil) auf der L 559 westlich von Weingarten
- ▶ 3.800 Kfz/d (3,5% SV-Anteil) auf der K 3539 nördlich von Waldbrücke.

Der Lkw-Anteil liegt bei rd. 2,5 %, wobei zu beachten ist, dass zwischen Weingarten und Stutensee eine Buslinie verkehrt, die den Lkw-Anteil erhöht.

## 4. Umweltbewusste Mobilität

Der Begriff Umweltverbund umfasst alle Verkehrsmittel, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ermöglichen. Hierbei sind sowohl nicht motorisierte Fortbewegungsformen (Fußgänger, Radfahrer ohne Antrieb) inbegriffen, die keinerlei CO<sub>2</sub>-Belastung mit sich bringen, als auch motorisierte Fortbewegungsformen (Radfahrer mit Antrieb, ÖPNV mit Bus und Bahn, Car-Sharing, Mitfahren), die gegenüber der Nutzung eines privaten Pkw eine geringere CO<sub>2</sub>-Belastung aufweisen. Auch die Verkehrsmittel der alternativen Mobilität (z. B. E-Mobilität), die im Vergleich zum Kfz eine deutlich geringere Belastung für die Umwelt darstellen, können dem Umweltverbund zugeordnet werden.

### 4.1 Fußverkehr

#### 4.1.1 Bestand

Qualitativ hochwertiger Verkehrsraum im Hinblick auf die nachhaltige Verkehrsgestaltung erfordert eine konsequente Bevorrechtigung von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur. Die Beachtung der maßgeblichen Wege von und zu den wichtigen Zielen im Gemeindegebiet (vgl. Plan 5) gehört daher zu den zentralen Aufgaben der Planung. Aus der Vielzahl an möglichen Wegen für Fußgänger werden in der Bearbeitung hier die maßgeblichen Wege als sogenanntes Hauptnetz herausgearbeitet, für die Planung untersucht und hinsichtlich der Verkehrssicherheit optimiert werden.

Bis auf wenige Ausnahmen ist jeder Mensch auch Fußgänger. Das Zufußgehen muss daher als Chance begriffen werden. Die Anzahl der Wege, die wir zu Fuß zurücklegen, wird häufig unterschätzt, da sie oft mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel kombiniert werden und für unbedeutend angesehen werden. Bei vielen Erhebungen werden sie daher nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Europäische Charta für Fußgänger geht von einem Anteil der reinen Fußwege am Verkehrsaufkommen in Stadtgebieten von 25 bis 45 Prozent aus und betont, dass vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer, d.h. Kinder und ältere Menschen überdurchschnittlich am Fußverkehr teilnehmen. Schon aus dem Grund der Verkehrssicherheit aber auch aufgrund des hohen Anteils am Gesamtverkehr steht der Fußverkehr zu Beginn der Konzeptionen für die umweltbewusste Mobilität.

Plan 5 Im Zusammenhang mit dem Hauptnetz für Fußgängerverkehr sind in Plan 5 die Querungshilfen, differenziert nach Lage und Qualität (bauliche Querungshilfe, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) dargestellt. Außerdem sind Wege doku-

mentiert, die über die straßenbegleitenden Gehwege hinaus, ein bedeutendes separates Angebot nur für Fußgänger oder für Fußgänger und Radfahrer darstellen und teilweise davon als Verbindungswege in die Natur für die Naherholung genutzt werden. Aufgrund der Lage am Kraichgaurand treten im Gemeindegebiet viele Treppenanlagen auf, die für kurze Verbindungswege zur Verfügung stehen aber nicht barrierefrei sind.

Deutlich erkennbar sind die gute Vernetzung der Wege und die gute Erschließung des Ortskerns um das Rathaus, Gastronomie und Einzelhandel sowie der Spielplätze und Haltestellen. Wichtige Fußgängerströme der Zwecke 'Schule' und 'Versorgung' liegen in der Ortsmitte und müssen die B 3 als Hauptverkehrsstraße queren.

Das Hauptwegenetz ist durch eine örtliche Inaugenscheinnahme auf die Aspekte der Bewegungsfreiheit, Barrierefreiheit und Sicherheit geprüft. Mit der folgenden Abbildung wird beispielsweise der Konflikt im Bereich der Bahnunterführung aufgezeigt, der sich aufgrund der gemeinsamen Nutzung von Fußgängern und Radfahrern bei hoher Nutzungsintensität ergibt.



**Abb. 1:** Straßenunterführung, einseitiger Geh- und Radweg

#### 4.1.2 Konfliktbewertung

Für Fußgänger ist vor allem die Erreichbarkeit von Zielen ohne Umwege wichtig. Für den Fußgänger als "schwachen" Verkehrsteilnehmer ist zudem die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Bei den die Verkehrssicherheit betreffenden Konflikten handelt es sich sowohl um Konflikte mit dem Kfz-Verkehr als auch mit dem Radverkehr.

Aufgrund der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur mit einem verdichteten Gebäudebestand sind die Gehwege insbesondere im Bereich der Ortsmitte allerdings sehr schmal und entsprechen teilweise nicht heutigen Standards. Die Gehwege weisen dort teilweise Breiten von unter 1,00 m auf, sodass eine Nutzung mit Kinderwägen oder Rollatoren sowie ein Begegnen nicht möglich ist und im Bedarfsfall auf die Straße ausgewichen werden muss. In den Wohngebieten, die die historisch gewachsene Ortsmitte umgeben, sind die Gehweg im Bestand mit Breiten zwischen 1,00 und 2,00 m etwas breiter gestaltet.

In der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06, FGSV, 2006) werden für den Begegnungsfall Mindestbreiten von 2,50 m empfohlen. In der Praxis hat sich als Mindeststandard für Bestandsgebiete eine Gehwegbreite von 1,50 m bis 1,60 m eingespielt.

Fußgänger bewegen sich nahezu auf allen Flächen und auch auf sehr engem Raum. Diese Flexibilität und die Unterschätzung der Bedeutung des Fußverkehrs lassen ihn bei der in der Regel auto-orientierten Stadt- und Verkehrsplanung in Vergessenheit geraten. Er wird schnell zu einer Restgröße, bedrängt durch die Platzansprüche des motorisierten Verkehrs, des Radverkehrs, des Ruhenden Verkehrs (Parkraum) und diverser Sondernutzungen, die den verbleibenden Gehweg wie z.B. durch Händler, Straßencafés oder Baustellen beanspruchen. Luftverschmutzung, Lärmbelastungen, Zerschneidung von Fußwegenetzen und die Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr führen zusätzlich dazu, dass die Attraktivität und damit auch der Anteil der Fußgänger am Modal Split der Verkehrsträger immer weiter abnehmen. Daneben bestehen Anforderungen von Fußgängern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, vor allem hinsichtlich Erkennbarkeit und Barrierefreiheit, die erst in den letzten Jahren mit großem Engagement erkannt aber nur langsam erfüllt werden können.

Plan 6 In Weingarten sind die Konflikte für den Fußgänger, die sich aus der netzkonzeptionellen Sicht ergeben, gering – die generellen Defizite wie Blindenleitsystematik oder Barrierefreiheit bestehen fast überall und werden nicht gesondert grafisch hervorgehoben. Plan 6 zeigt beispielhaft die aus konzeptioneller Sicht hervorzuhebenden Konflikte, die sich für den Fußverkehr ergeben. Es sind dies die folgenden Konflikttypen:

1. Fehlende Querungshilfen werden an zwei markanten Stellen hervorgehoben, einmal am Ende der Treppe zum Wartturm am Übergang der B 3 zum Durchgang zum Rathausplatz und einmal am Ortseingang Richtung Durlach, da dort eine attraktive Verbindung zur Naherholung hergestellt werden kann, wenn das Wegesystem südlich der Einkaufsmärkte ergänzt wird.

2. Konfliktpunkte zwischen Fußverkehr und Pkw-Belastung oder Fußverkehr und Bahnverkehr am schienengleichen Bahnübergang bei der Dörnigstraße oder am Knoten der Ringstraße mit der Kanalstraße aufgrund der Unübersichtlichkeit der abknickenden Vorfahrt oder in der Waldbrücke an Knoten Forlenweg / Eichenweg aufgrund der Einsehbarkeit des querenden Fußwegs.
3. Konfliktstrecken zwischen Fußverkehr und Pkw-Verkehr bestehen in Bereichen mit zu geringer Gehwegbreite (z.B. Steigweg) oder durch parkende Fahrzeuge (z.B. im Bereich Kanalstraße, Ringstraße, Höhefeldstraße, Katzenbergweg, Goethestraße).
4. Im Ortszentrum besteht der Konflikt innerhalb der Verkehrsberuhigten Bereiche aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der engen Straßenräume.
5. Treppenanlagen, die nicht beleuchtet oder ordentlich ausgebaut sind, befinden sich im Bereich Setz zur Jöhlinger Straße oder zur Siedlung Sohl.
6. Im Bereich des Bahnhofs ist der kombinierte Geh- und Radweg unter der Bahn ein Konflikt für Fußgänger (viele ÖPNV-Kunden) und Radfahrer aufgrund der engen und der pulkweise hohen Belastungen. Insbesondere der große Umweg zur barrierefreien Erreichbarkeit der Bahngleise stellt ein großes Manko für die Qualität der S-Bahn-Nutzung dar.

## 4.2 Radverkehr

Für den Radverkehr wird ein Planungsansatz gewählt, der nicht nachfrageorientiert oder hinsichtlich der Leistungsfähigkeit beurteilt wird, sondern der das Angebot für den Fahrradverkehr zielorientiert bewertet. Ein Grund dafür liegt in dem Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr der Gemeinde, denn er ist im Verhältnis deutlich geringer und stößt in der Regel nicht an Leistungsfähigkeitsgrenzen. Der Hauptgrund liegt aber darin, dass es für die Nutzung des Fahrrads unterschiedliche Gründe (z.B. ökologische Aspekte) und Notwendigkeiten (z.B. Verkehrsmittelverfügbarkeit) gibt. Beides hat nichts mit der Qualität der Infrastruktur zu tun. Zur Verbesserung des Fahrradanteils wird der Fokus auf das Angebot im Hinblick auf den täglichen Fahrradnutzer (Pendler, Einkäufer, Schüler etc.) gelegt, der ein 'schnelles' und vorfahrtberechtigtes Radverkehrsnetz ohne Umwege und Führungen durch unübersichtliche Seitenstraßen wünscht.

### 4.2.1 Radroutennetz

- Plan 8 Grundsätzlich ist der Fahrradverkehr fast überall zugelassen. Eine Auswahl von Strecken, die eine besondere Bedeutung im Wegenetz haben, wird hier hervor-

gehoben, wobei es um die Netzverbindung und die Nutzungsfunktionen geht und nicht um die Frage, wo bereits Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen realisiert sind. In Plan 8 sind folgende Elemente im Radroutennetz hervorgehoben:

- ▶ Überregionale Verbindungen (Quelle: Radroutennetz des Landes).
- ▶ Beschilderte regionale Verbindungen (Quelle: Radroutennetz des Landes).
- ▶ Wichtige Freizeitverbindungen.
- ▶ Wichtige innerörtliche Ergänzungen (innerörtliche Radrouten).
- ▶ Ortsbildprägende und einschränkende Geländesprünge.

Durch die Gemeinde verlaufen regionale Radrouten, die Weingarten mit umliegenden Städten und Gemeinden verbinden. In Nord-Süd-Richtung verläuft der Landesradweg 'Rheintalweg' und in Nord-Ost-Richtung die Öko-Regio-Tour im Bereich Kraichgau – Stromberg.

Ein innerörtliches Ergänzungsnetz bildet das Grundgerüst für die Radwegeverbindungen in der Ortslage und wird als Hauptwegenetz bei der weiteren Bewertung der Konflikte zum Fußgängerverkehr und zum Ruhenden Verkehr beachtet, auch da es am Rande der Gemeinde zu einem Freizeitnetz erweitert ist.

Insgesamt sind für Weingarten deutliche Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur festzustellen. Die vorhandenen Radwege weisen Defizite in der in Verkehrsführung und der Fahrstreifenbreite auf. Das Radverkehrsangebot bietet damit merkbare Ausbau- und Optimierungspotenziale.

#### 4.2.2 Radabstellanlagen

Neben dem Angebot an regionalen Radwegverbindungen und innerörtlichen Haupttrouten ist vor allem das Angebot an Abstellanlagen für die Bewertung des Radverkehrsangebotes wichtig. Fahrräder müssen in der Nähe des Ziel einfach und komfortabel abgestellt werden können, dies gilt auf privaten Flächen ebenso wie bei Kundenplätzen und bei ÖPNV-Haltestellen oder im öffentlichen Raum.

In Weingarten zeigt sich ein sehr disperses Bild in der Qualität der Abstellanlagen und oft kein ausreichendes Angebot an Stellplätzen oder insbesondere Fahrradboxen am Bahnhof. Mit den folgenden Bildern soll die Bandbreite der im Bestand vorkommenden Abstellmöglichkeiten wertfrei dokumentiert werden, allerdings soll damit auch aufgezeigt werden, dass eine gewisse Harmonisierung der Abstellanlagen dem Gesamtbild und der Akzeptanz der Anlage zuträglich wäre.





**Abb. 2:** Gesicherte, überdachte Abstellanlage Bahnhof Ost



**Abb. 3:** Abstellanlage Bahnhof Südost - Problematik Fahrradanhänger



**Abb. 4:** Abstellfläche Ortszentrum, Vorderradhalter ohne Überdachung



**Abb. 5:** Abstellanlagen Rathausumgebung

#### 4.2.3 Konfliktbewertung

Radfahrer bewegen sich nahezu auf allen Flächen und auch auf sehr engem Raum. Diese Flexibilität und die Unterschätzung der Bedeutung des Radverkehrs lassen ihn bei der in der Regel autoorientierten Stadt- und Verkehrsplanung in Vergessenheit geraten. Er wird schnell zu einer Randgröße, bedrängt durch die Platzansprüche des motorisierten Verkehrs, des Fußverkehrs, des Ruhenden Verkehrs (Parkraum) und diverser Sondernutzungen, die die verbleibenden Verkehrsflächen wie z.B. durch Händler, Straßencafés oder Baustellen beanspruchen. Gleichzeitig ist erkennbar, dass der Anteil der Radfahrer an der Mobilität bei allen Nutzergruppen gestiegen ist und durch die verbesserten technischen Möglichkeiten auch auf den mittleren Distanzen bis zu 20 km noch mehr an Bedeutung gewinnen werden. Auf vielen Wegen im Ort hat das Verkehrsmittel Rad vergleichbare Reisezeiten wie der Pkw und kann als echte Alternative bezeichnet werden. Deshalb bestehen Anforderungen von Radfahrern, die Radrouten vor allem hinsichtlich Erkennbarkeit und Barrierefreiheit zu verbessern.

Aufgrund der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur mit einem verdichteten Gebäudebestand können in der Ortslage nur in selten Fällen gesonderte Verkehrsflächen für den Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, der Radverkehr ist in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz unterwegs. Wenn möglich, soll der Radverkehr auf seinem als Hauptnetz identifizierten Weg außerhalb von Verkehrsberuhigten Bereichen ein gesondertes Angebot erhalten, welches den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) entsprechend ausgestaltet werden sollte. Dabei ist insbesondere für die Zielgruppe der Berufspendler und der Schüler eine Radwegbreite anzustreben, die dem elektromotorunterstützten Fahren gerecht ist. In der Regel ist hier im Gegenverkehr mit einer Breite von 2,50 bis 3,50 m zu rechnen.

Für den Radverkehr ist vor allem die direkte und leichte Befahrbarkeit der Radrouten wichtig. Als Radroute werden alle befahrbaren Wege auf einer Verbindung zusammengefasst, unabhängig von der verkehrsrechtlichen und baulichen Situation um hervorheben zu können, dass es im Radverkehr wesentlich um ein zusammenhängendes Wegenetz geht und nur nachrangig um die Ausgestaltung der Wege, die letztlich als Komfortziel angestrebt werden können.

Das Radverkehrshauptnetz für Weingarten soll sich an den Themen Sicherheit und leichte Orientierung messen lassen. Nur noch wenige Straßenabschnitte, die auch für den Radverkehr relevant sind, weisen derzeit noch 50 km/h auf, dies ist vor allem die Ringstraße, und sollten hinsichtlich eines Schutzstreifens geprüft werden. Andere Streckenabschnitte eines Idealnetzes fehlen noch oder sind nicht optimal befahrbar, wie z.B. der Steigweg oder Katzenbergweg, die nicht nur aufgrund der Steigung sondern vor allem der schmalen Fahrbahn als Konflikt eingestuft werden, die Erreichbarkeit des Wohngebietes 'Setz' zu ermöglichen, denn mit der Elektromobilität ist die Steigung aktuell kein Hinderungsgrund mehr. Als fehlend wird die Radverbindung im Süden zwischen Mauertalweg, Einkaufszentrum und Am Bruch eingeschätzt. Der Abschnitt der Karl-Benz-Straße mit Einbahnrichtung wird als Konflikt für den Radverkehr eingeschätzt.

Aufgrund der Zielvorstellung, dass von Weingarten aus jede Nachbargemeinde gut mit dem Fahrrad erreicht werden kann, wird festgestellt, dass die Verbindungen in Richtung Blankenloch, Staffort, Untergrombach, Obergrombach, Jöhlingen, Grötzingen, Durlach und Hagsfeld dem Grunde nach bestehen und weitgehend abseits von Hauptverkehrsstraßen auf asphaltierten Wegen geführt sind. Im Detail gibt es bei den Verbindungen noch Verbesserungspotenzial, vor allem bei der leichten Erkennbarkeit der Verbindungen.

- Plan 9 In Weingarten sind die Konflikte für den Radverkehr, die sich aus dem Aspekt Sicherheit und Erkennbarkeit ergeben im Konfliktplan verortet. Plan 9 zeigt beispielhaft die aus konzeptioneller Sicht hervorzuhebenden Konflikte, die sich für den Radverkehr ergeben. Bei den aufgeführten Konflikten handelt es sich vor allem um potenziell gefährliche Konflikte zwischen Radverkehr und fließendem Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr, der den Radverkehr insbesondere in Menge, Platzbedarf und Geschwindigkeit deutlich überwiegt, beansprucht auch entlang der Hauptachsen des Radverkehrs viel Flächen gänzlich für sich. Die maßgeblichen Konflikte werden in grafischer Form exemplarisch und ohne Anspruch auf Vollständigkeit in Plan 9 grafisch hervorgehoben, sodass damit noch keine abschließende Feststellung von Konflikten angestrebt ist.

Es liegen die folgenden Konflikttypen vor:

1. Fehlende Radrouten bestehen zwischen Mauertalweg und Im Bruch, zur Erschließung der Setz sowie in der nördlichen Verlängerung der Karl-Benz-Straße.
2. Konflikte zwischen Kfz und Rad sind entlang der B 3 (Bruchsaler und Durlacher Straße), L 559 (Jöhlinger Straße und Ringstraße) sowie im Bereich zwischen Bahnhof und Ringstraße aufgrund hoher Kfz-Belastungen festzustellen. Außerdem sind in der Regel Konflikte, die sich aus dem Wechsel des Radfahrers aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn ergeben oder bei Querungen der Fahrbahn punktuell zu benennen.
3. Engstellen auf Flächen, die mit dem Fußgänger gemeinsam genutzt werden, bestehen im Bereich Bahnhof und Radführung östlich des Kirchplatzes.
4. Die Bereiche um den Bahnhof und das Rathaus werden besonders als Konfliktzonen hervorgehoben, da hier eine Vielzahl an unterschiedlichen Konflikten vorliegen, die insgesamt zu lösen sind. Im Bereich des Bahnhofs ist der kombinierte Geh- und Radweg unter der Bahn ein Konflikt für Fußgänger (viele ÖPNV-Kunden) und Radfahrer aufgrund der engen und der pulkweise hohen Belastungen. Im Ortszentrum besteht der Konflikt innerhalb der Verkehrsberuhigten Bereiche aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der engen Straßenräume.
5. Die Radwegführung an der Rudolf-Diesel-Straße entspricht nicht mehr den aktuellen Vorschriften, da hier der Radfahrer im Gegenverkehr auf dem Gehweg auf einer zu geringen Breite geführt wird. Konfliktträchtig zeigt sich insbesondere die häufige Querung von Grundstückszufahrten im Gewerbegebiet.
6. Die Radroute entlang der Bahn zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Karlsruhe bietet eine geradlinige Verbindung, die allerdings noch nicht befestigt ist und insofern noch nicht das Nutzungspotenzial ausschöpfen kann. Ebenso ist der schienengleiche Bahnübergang noch als Konflikt zu benennen, der je nach Schrankenschließzeiten mit einem hohen Zeitverlust verbunden ist.
7. Bei Radabstellanlagen wird festgestellt, dass im Bereich Bahnhof ein hoher Bedarf vorliegt, der nicht immer erfüllt werden kann. Insbesondere die Nachfrage nach Fahrradboxen steigt permanent und die Nutzung der Boxen in der zweiten Etage ist für die schweren Pedelecs nicht geeignet.
8. Im Ort bestehen an vielen, für den Radfahrer wichtigen Zielen zu wenige Abstellanlagen und die vorhandenen Anlagen sind oftmals nicht mehr zeitgemäß oder benötigen zu viel Fläche.

### 4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Plan 4 Der Öffentliche Verkehr in Weingarten wird im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) betrieben. Plan 4 zeigt die Linienverläufe der Buslinie 121 mit den Haltestellen und dem S-Bahn-Haltepunkt am Bahnhof.

Das derzeitige Busangebot ist vor allem im Sinne des Zubringerverkehrs zur S-Bahnhalteselle ausgerichtet und bedient mit einem Kleinbus die Ortslage mit 2 Fahrten pro Stunde im Takt 20/40 über die Ringstraße, das Rathaus bis zum Liverdunplatz. Seltene Fahrten finden über die Burgstraße oder Jöhlinger Straße statt.

## 5. Motorisierter Straßenverkehr

Der motorisierte Straßenverkehr setzt sich zusammen aus dem motorisierten Individualverkehr in Personenkraftwagen, dem Wirtschaftsverkehr in Personenkraftwagen und dem Schwerlastverkehr. Die Grenze des Schwerlastverkehrs wird, entsprechend der Beurteilung von Luftschadstoffen und der Lärmkartierung, bei 3,5t angesetzt. Der motorisierte Straßenverkehr bildet die größte Gruppe im Verkehrsgeschehen und zeigt in den Hauptverkehrszeiten die größten Leistungsfähigkeitsengpässe. Er wird in Teil 2 des Mobilitätskonzeptes vertieft bearbeitet.

Straßen bilden das Grundgerüst einer örtlichen Infrastruktur und müssen leistungsfähig 'funktionieren'. Auf der anderen Seite muss aber auch durch geeignete Maßnahmen sichergestellt sein, dass die Funktionsfähigkeit gesichert bleibt und dass das städtebauliche Umfeld nicht zu stark von den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Die Verkehrssicherheit wird in der Regel an den Schnittstellen des Straßenverkehrs mit den Netzen für Fußgängerkehr und Radverkehr besonders zu sichern sein.

### 5.1 Straßenverkehrsnetz

Als Grundlage für die weitere Planung ist die Kenntnis der Funktion und Streckengeschwindigkeit der einzelnen Netzelemente unerlässlich und wird daher im Folgenden dokumentiert. Die Netzfunktion ergibt sich aus einer Kombination der Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen, die je nach Straßenabschnitt und Vernetzungsnotwendigkeit zugeordnet wird.

Plan 1 Das Straßennetz wird entsprechend der Netzfunktion hierarchisch gegliedert. Die Darstellung des Straßennetzes von Weingarten wird aufgrund einer integrierten Bewertung aller Daten der Erhebung, der Netzfunktionen und des städtebaulichen Umfelds in Plan 1 abgebildet. Die Darstellung soll vereinfacht und übersichtlich die jeweilige Funktion der Straße im Bestand zeigen und damit die Grundlage für eine spätere Bewertung der Verkehrsbelastungen bzw. der Planfallveränderungen geben. Unterschieden werden folgende Straßenfunktionen:

1. Überregionale Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion.
2. Regionale Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion.
3. Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Verbindungsfunktion / Gemeindeverbindungsstraße.
4. Hauptsammelstraße (mit der Funktion, den Quartiersverkehr zu bündeln und auf das übergeordnete Netz zu führen. Alle Gewerbegebiete erhalten mindestens diese Netzfunktion um dem Lkw-Anteil gerecht zu werden).

5. Sammelstraße.
6. Verkehrsberuhigte Bereiche mit kritischer Sammelstraßenfunktion.
7. Anliegerstraße / Sonstige Straßen.

Das Hauptnetz wird von den im Plan Rot und Orange markierten Straßen gebildet, während die blauen Straßen innerörtliche wichtige und die grünen weniger wichtige Sammelfunktionen übernehmen, so dass die Knotenpunkten zwischen diesen Kategorien bei der Planung besonders beachtet werden sollen.

- Plan 3 Das zulässigen Geschwindigkeiten sind in Plan 3 dargestellt und zeigen, dass im gesamten Nebennetz entweder Tempo 30 zulässig ist oder ein Verkehrsberuhigter Bereich vorliegt. Auf dem Hauptstraßennetz ist Tempo 50 oder Tempo 30 zugelassen.

### 5.1.1 Konfliktbewertung im Straßenverkehr

Die Besonderheit in Weingarten besteht darin, dass das Ortszentrum von Westen nur durch untergeordnete Straßenfunktionen erschlossen ist und eine Durchfahrt in Ost-West-Richtung aufgrund der Verkehrsberuhigten Bereiche beidseits der Walzbach erschwert ist. Insofern müssen die Tangenten die Verteilung des innerörtlichen Verkehrs übernehmen, die Burgstraße, die Paulus- und Kanalstraße und die Ringstraße zusammen mit der B 3.

Aufgrund des schienengleichen Bahnübergangs und der häufigen Schließzeiten an der Bahnhauptstrecke wird der Bahnübergang Dörnigstraße (L 559) nur wenig angenommen und so bündelt sich der Verkehr in der Bahnunterführung am Bahnhof, die für das Verkehrsaufkommen nicht breit genug ausgebaut ist und Folgekonflikte zu Rad- und Fußgängerverkehr aufweist.

Die Erreichbarkeit der Setz ist allein über den Katzenbergweg wenig redundant, wie sich in der aktuellen Baustellenphase an der Jöhlinger Straße deutlich gezeigt hat. Ebenso ist die Erschließung der Gewerbeflächen an der Höhefeldstraße durch Wohngebietsflächen an der Höhefeldstraße und der Burgstraße als Konflikt in Bezug auf das städtebauliche Umfeld einzustufen.

### 5.2 Ruhender Verkehr

Die Untersuchung für den ruhenden Verkehr basiert auf umfangreichen Erhebungen der Stellplätze im öffentlichen Raum und deren Auslastung. Die Erhebung umfasst zwei Methoden, die sich in Umfang und Erhebungstiefe unterscheiden. Das jeweilige Vorgehen und die Ergebnisse werden nachfolgend erläutert.

## 5.2.1 Stellplatzangebot

### ▪ Vorgehen

Plan 11 Es werden öffentliche Stellplätze (inkl. Straßenrandparken) und teilweise halb-öffentliche Pkw-Stellplätze (öffentlich zugängliche Kundenparkplätze) für das gesamte Gemeindegebiet erfasst. Für die erfassten Stellplätze wird die jeweilige Bewirtschaftungsart dokumentiert, sodass Anzahl, Lage und Nutzungsmöglichkeit im Bestand dargestellt werden können.

Für die Straßenräume ohne Stellplatzmarkierungen wird die Anzahl regelkonformer Parkmöglichkeiten durch Längsparken am Fahrbahnrand annähernd nach den folgenden Annahmen bestimmt. Gemäß §12 StVO ist "das Halten [...] an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen" unzulässig. Eine genauere Definition der "engen Straßenstellen" erfolgt an dieser Stelle nicht. Die Rechtsprechung legte in mehreren Urteilen fest, dass eine lichte Mindestbreite der Fahrbahn von 3,05 m neben parkenden Kfz erforderlich ist. Dieses Maß setzt sich zusammen aus der gemäß §32 StVZO höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m und einem Sicherheitsabstand von 0,5 m. In Weingarten wird ein Toleranzmaß mit 3,15m gewählt, da die Außenspiegel der Fahrzeuge mit zu beachten sind.

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sind für längsparkende Kfz 2,0 m Breite anzusetzen. Damit ergibt sich die nötige Fahrbahnbreite zu 5,15 m. Da es sich um absolute Mindestmaße handelt, sollten sie nur punktuell auftreten und nicht entlang ganzer Straßenzüge. Der Regelfall gemäß RASt 2006 sieht eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor. Das Breitenmaß von 2,0 m für Kfz fällt für die aktuell zunehmenden Fahrzeugbreiten inklusive der Außenspiegel auch relativ gering aus. Mit Blick auf barrierefrei Gehwege wird darüber hinaus festgestellt, dass der Gehweg eine Mindestbreite von 1,5m besser 1,6m aufweisen muss (s. 8.1.1).

Für die Parkraumanalyse des Straßenraums sind die Verkehrsstärke, der Schwerverkehrsanteil und die Funktionsstufe der Straße zu berücksichtigen. Bei hoher Verkehrsbelastung und insbesondere bei hohem SV-Anteil sollte der Begegnungsfall Lkw-Pkw neben am Fahrbahnrand parkenden Kfz möglich sein, für den die RASt 2006 eine Mindestbreite von 5,0 m ansetzen. In diesem Fall ist für regelkonformes Längsparken eine Fahrbahnbreite von 7,0 m erforderlich.

Die beschriebenen Querschnittbreiten liegen der Auswertung der Stellplatzmöglichkeiten in Plan 11 zugrunde. In der Goethestraße, der mittleren Wilzerstraße, Haydn- und Heinrich-Brunner-Straße sowie der Beethovenstraße in Weingarten und dem Eichenweg und Buchenweg in Waldbrücke ist die Fahrbahn zu schmal für die angesprochenen Mindestanforderungen, wie sie auch in der folgenden Abbildungen übersichtlich zusammengestellt sind.



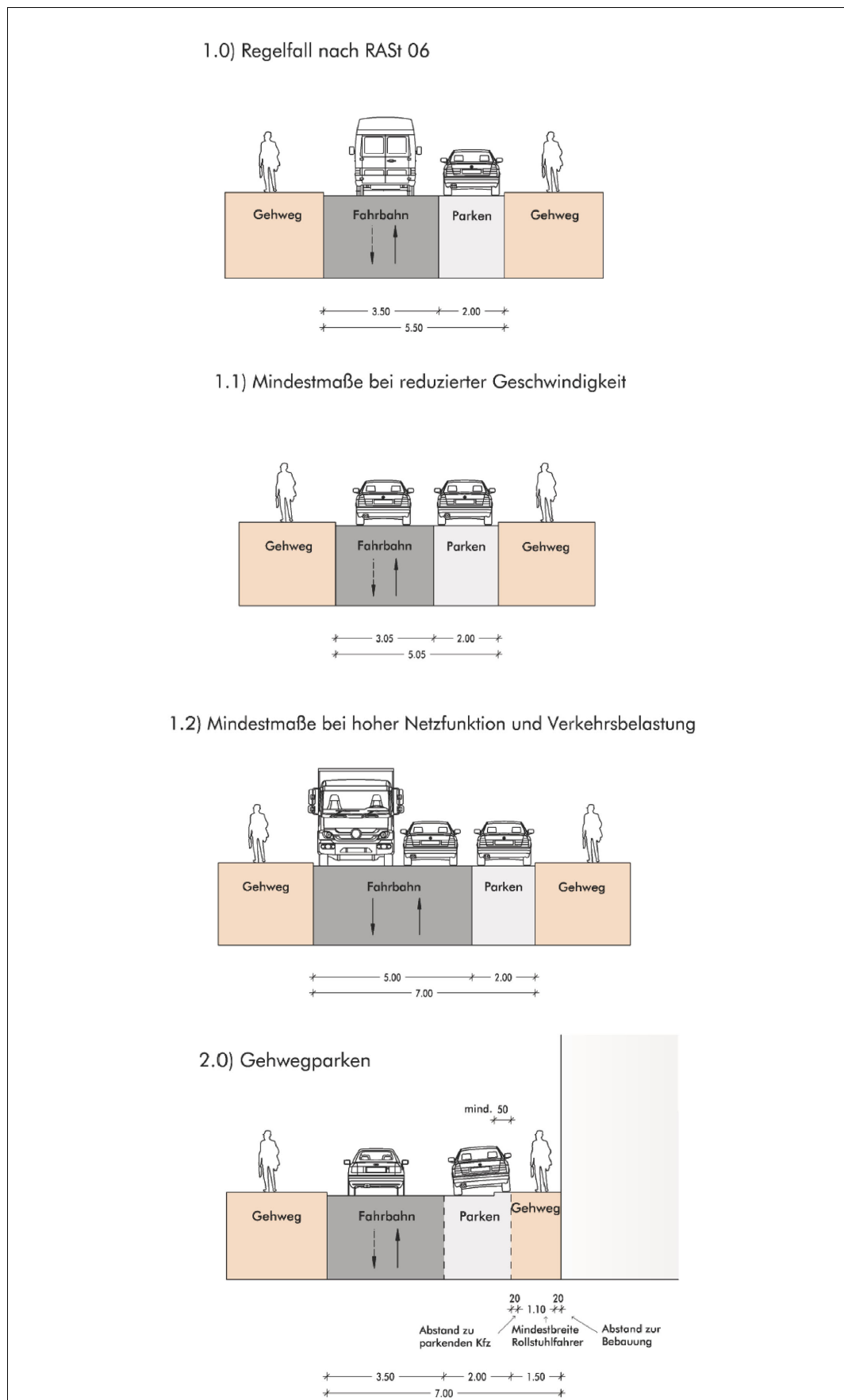


Abb. 6: Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m)

Die Breiten 5,05 m und 7,0 m werden in der vorliegenden Analyse als Mindestbreite für das regelkonforme Parken am Fahrbahnrand als erste Annäherung angesetzt. Eine endgültige Aussage über die vor Ort mögliche Anzahl an Stellplätzen erfordert eine detaillierte Untersuchung der einzelnen Straßenabschnitte mit Bestandsvermessung, die nicht Bestandteil dieses Konzepts ist.

#### ▪ Ergebnis

Plan 11 Die zulässigen Stellplätze im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum sind in Plan 11 dargestellt. Insgesamt befinden sich im Untersuchungsraum ca. 3.930 Abstellmöglichkeiten für Kfz inkl. Kunden- und Behindertenplätzen, bzw. 3.572 ohne diese.

Es stehen 241 Stellplätze mit Beschränkung der Parkdauer zur Verfügung, die sich alle im Ortszentrum von Weingarten befinden. Von den genannten Stellplätzen entfallen 32 auf das Parkhaus am Rathaus. Die weiteren zeitlich beschränkten Stellplätze teilen sich wie folgt auf: 5 Plätze max. 30 Minuten, 153 Plätze max. 1 Stunde, 23 Plätze max. 2 Stunden und 28 Plätze max. 4 Stunden.

Hinzu kommen im gesamten Gemeindegebiet 2.055 Stellplätze auf markierten Flächen ohne Beschränkung der Parkdauer, 343 Kundenstellplätze, 13 Behindertenstellplätze und ca. 1.200 Stellplätze am Fahrbahnrand. Sowohl die Kundenstellplätze als auch die Behindertenstellplätze sind hier dokumentiert, allerdings werden sie in der weiteren Untersuchung im Stellplatzangebot nicht berücksichtigt, da sie einem sehr eingeschränkten Benutzerkreis zur Verfügung stehen.

### 5.2.2 Auslastung Gesamtgebiet

#### ▪ Vorgehen

Für das gesamte Gemeindegebiet von Weingarten wird eine Erhebung der Auslastung der Stellplätze an drei Beobachtungstagen durchgeführt, an denen Unterschiede in der Auslastung zu erwarten sind: ein Mittwoch Vormittag, ein Freitag Nachmittag und ein Sonntag. Neben der vorliegenden Auslastung durch abgestellte Kfz werden auch auftretende Falschparker in Bezug auf typisches Fehlverhalten dokumentiert (z.B. Gehwegparken, Parken vor Einfahrten). Die Erhebungstage liegen nicht in den Schulferien und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf.

#### ▪ Ergebnis

Nimmt man die Anzahl Haushalte (Stand Zensus 2011) mit 4.300 bzw. der Haushalteschätzung nach Haushaltsgrößen Stand 2017 mit 4.565 Haushalte in Weingarten

in Bezug, so stehen jedem Haushalt statistisch 0,78 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Nach der Statistik zum Bestand an Kraftfahrzeugen in den Gemeinden seit 1983 nach Fahrzeugart werden in Weingarten 7.486 gemeldete Fahrzeuge im Jahr 2020 genannt, das ergibt 1,6 Kfz/Haushalt. Nimmt man die nach LBO Baden-Württemberg geforderte Anzahl von einem Stellplatz pro Wohneinheit als Grundlage, errechnet sich holzschnittartig, dass 4.565 Kfz auf privatem Grund stehen und dass 2.921 Kfz auf öffentlichen Flächen abgestellt werden müssten. Dass diese grobe Annahme nur als Orientierungsgröße zu verwenden ist, erschließt sich schon an der Situation, dass bei vielen Einfamilienhäusern zumindest ein weiterer Stellplatz vor der Garage zur Verfügung steht, andererseits steht auch die Vermutung im Raum, dass viele private Abstellmöglichkeiten nicht ausreichend genutzt werden.

Auch wenn durch die vereinfachte Berechnung oben der Eindruck entsteht, dass es noch genug Stellplätze im öffentlichen Raum geben müsste, zeigt sich an verschiedenen Tagen und Zeitgruppen ein sehr unterschiedliches Bild, sodass eine Erhebung den Auslastungsgrad an den folgenden Tagen ermitteln soll:

- ▶ Sonntag Vormittag (vermutet mit der höchsten Belegung).
- ▶ Mittwoch Vormittag (vermutet mit Auslastungsspitzen bei Dienstleistungen).
- ▶ Freitag Nachmittag (vermutet mit Auslastungsspitzen bei Geschäften).

Die Auslastung wird anhand des Verhältnisses von zur Verfügung stehenden Abstellplätzen und der erfassten Anzahl an abgestellten Fahrzeugen ermittelt. Da bei der Erfassung auch die nicht regelkonform abgestellten Fahrzeuge (Falschparker) mit erfasst werden, zeigt sich schnell, wo im Gemeindegebiet eine hohe Auslastung der Straßenräume vorliegt.

Plan 12-14 Die Auslastung wird 6 Stufenklassen farblich für die erhobenen Streckenabschnitte dokumentiert. Von besondere Bedeutung sind die violetten und roten Straßenabschnitte mit einer Auslastung von über 80% bzw. über 100 %. Der Wert von 100% kann in diesem Fall nur durch falsch abgestellte Fahrzeuge überschritten werden. Damit die Bereiche gut erkennbar werden, die von vielen Falschparkern belegt sind, werden die beobachteten falschparkenden Fahrzeuge durch Sterne markiert, wenn die Pkw auf dem Gehweg stehen oder durch hellblaue Rauten, wenn die Fahrzeuge vor Einfahrten stehen; sonstige weitere Falschparker werden durch blaue Sonnensymbole markiert. Die neuralgischen Straßenabschnitte sind in den Plänen 12 bis 14 erkennbar, wobei am Sonntag (Plan 14) die meisten Falschparker erfasst werden.

- Plan 15 Als Grundlage für eine einfache Übersichtsdarstellung werden die erfassten Einzelereignisse in 11 Gebieten in Weingarten und 2 Gebieten in Waldbrücke zusammengefasst. Daraus wird z.B. sichtbar, dass in dem Gebiet 1 der Ortsmitte von Weingarten von Rathaus bis Bahnhof mit 865 die meisten öffentlichen Stellplätze ergänzt um 75 halböffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen.
- Plan 16-18 Für die gebildeten Gebiete lassen sich die statistischen Auswertungen prägnant zusammenfassen und so sind die Gebiete mit einer Auslastung über 80% oder sogar 100% (Jöhlinger Straße) leicht erkennbar. Die Jöhlinger Straße ist dabei aufgrund der Baustellensituation im mittleren bis östlichen Bereich als atypisch einzuordnen, dennoch zeigt sich auch dort die hohe Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen aufgrund der beengten Verhältnisse auf den Privatgrundstücken in der Altbausubstanz. Am Sonntag Vormittag wird in den Gebieten im Ortszentrum und im Bereich Königsberger Straße eine Auslastung von über 80% ermittelt, während in den angrenzenden Gebieten Werte über 70% ebenfalls die hohe Nachfrage aufzeigen.
- Plan 19-21 Aus dem Verhältnis von korrekt abgestellten Fahrzeugen und den Falschparkern zu den freien Stellplätzen lässt sich der 'Parkdruck' in den Gebieten ableiten, da davon auszugehen ist, dass das Falschparken nur dort erfolgt, wo es nicht ausreichend reguläre Stellplätze gibt und die fußläufige Entfernung zum Zielort noch gering ist. Aufgrund der Baustellensituation in der Jöhlinger Straße wird das Gebiet 9 in der folgenden Bewertung der Ergebnisse als außergewöhnliche Situation ausgeblendet. Es liegt die Setz mit 33% Falschparkern ungefähr auf dem gleichen Niveau wie das Gebiet 3 um die Goethestraße mit 35%, gefolgt von Gebiet 2 um die Burgstraße oder Gebiet 12 (Waldbrücke-Ost). In allen genannten Gebieten stehen am Mittwoch noch mehr freie Stellplätze zur Verfügung als Falschparker abgestellt waren. Am Sonntag allerdings sind im Gebiet 2 (um die Burgstraße) und Gebiet 3 (um die Goethestraße) sowie dem Gebiet 10 (Setz) weniger Stellplätze noch frei als Falschparker abgestellt sind. In der östlichen Waldbrücke sind etwa gleich viele Plätze noch frei wie Fahrzeuge falsch abgestellt sind, wie auch in den Gebieten 1 (Ortsmitte) und 7 (Im Herrschaftsbruch).

#### ▪ Fazit

Die hohe Anzahl an Falschparkern weist am Sonntag auf ein erhebliches Defizit in der Nutzung der privaten Grundstücke zum Parken hin und in Folge auf eine ungewöhnlich hohe Auslastung des öffentlichen Straßenraums hin. Die örtliche Situation zeigt auf, dass Gehwege teils zugeparkt werden und das Durchkommen zwischen parkenden Fahrzeugen für z.B. Feuerwehrwagen unmöglich ist.

### 5.2.3 Fluktuation im Ortszentrum und in Bahnhofsnähe

Plan 22 In einem vorab ausgewählten Bereich, der das Ortszentrum, die Bahnhofstraße und das Bahnhofsumfeld umfasst, wird eine Fluktuationserhebung durchgeführt, d.h. eine Erhebung mit einem kurzen Erhebungsintervall, um daraus das Parkverhalten der parkenden Fahrzeuge ableiten zu können und die Bewegungen (Fluktuation) auf den Stellplatzflächen beschreiben zu können. Dieser Bereich wird für die spätere Auswertung der Ergebnisse in 5 größere Stellplatzquartiere eingeteilt, in denen weitere kleinere Erfassungsbereiche (insgesamt 39 Teilgebiete) liegen. Die Lage der Gebiete kann Plan 22 entnommen werden. Das erfasste Angebot an 940 Stellplätzen innerhalb dieser Quartiere ist in Tabelle 1 aufgeführt.

Quartiers-Nr.	Lage	Anzahl Stellplätze		
		ohne zeitl. Beschränkung	mit zeitl. Beschränkung	am Fahrbahnrand
1	Ortsmitte	59	137	0
2	Bahnhofstraße	116	79	0
3	Bahnhof	114	0	77
4	Ortsmitte Nord	111	9	66
5	Ortsmitte Süd	101	13	58
Gesamt:		501	238	201

**Tab. 1:** Fluktuationserhebung: Stellplätze je Stellplatzquartier

#### ▪ Vorgehen

Bei der Fluktuationserhebung wird am Vorabend der Erhebung zwischen 22:00 und 2:00 Uhr durch eine Bestandsaufnahme festgestellt, welche Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet abgestellt sind. Erfasst werden dabei die Teilkennzeichen (nur Ziffern) aller geparkten Fahrzeuge, die auf öffentlichen Stellplätzen und im öffentlichen Straßenraum stehen. Aufgrund des Zeitpunkts der Erhebung wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um Fahrzeuge von Anwohnern handelt. Am darauffolgenden Erhebungstag, Mittwoch den 24.07.19, werden zwischen 7:00 und 18:00 Uhr insgesamt 9 Durchläufe durch das Erhebungsgebiet vorgenommen, wobei in einem Abstand von etwa 1,5 Stunden erneut alle Teilkennzeichen der parkenden Fahrzeuge notiert werden.

Auf diese Weise liegen Erhebungsergebnisse vor, die einen differenzierten Tagesverlauf wiedergeben. So ist unter anderem erkennbar, welche Stellplätze nicht besetzt waren, wie lang ein Fahrzeug dort stand und wie häufig der Stellplatz im Tagesverlauf neu belegt wurde. Zusätzlich wurde notiert, an welchen Stellen

Fahrzeuge regelwidrig abgestellt wurden (sog. Falschparker), um daraus den “Parkdruck” in besonderen Bereichen im Tagesverlauf abzuleiten.

### ▪ Ergebnis

#### a) Maximal- und Durchschnittsbelegung

Als erster Anhaltspunkt für die Analyse dienen die maximale und durchschnittliche Auslastung je Stellplatzquartier, welche aus der Erhebung abgeleitet werden können. Die entsprechenden Werte sind in Tabelle 2 wiedergegeben.

Auftretende hohe durchschnittliche Auslastungswerte sind ein Hinweis auf hohen Parkdruck und unzureichende Parkmöglichkeiten im Quartiersgebiet. In den Quartieren “Bahnhofstraße” und “Ortmitte Süd” liegt mit 78% bzw. 81% die höchste durchschnittliche Auslastung vor.

Quartiers-Nr.	Lage	Max. Auslastung	Durchschnittl. Auslastung
1	Ortmitte	83%	71%
2	Bahnhofstraße	87%	78%
3	Bahnhof	73%	66%
4	Ortmitte Nord	64%	58%
5	Ortmitte Süd	92%	81%

**Tab. 2:** Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier

#### b) Tagesverlauf der Auslastung (inkl. Anwohner und Fremdparker)

Plan 23-24 Durch die Erhebungsmethodik kann der Tagesverlauf der Situation im Ruhenden Verkehr ermittelt werden. Diese Information ist in Plan 23 für die fünf Stellplatzquartiere und in Plan 24 für ausgewählte Teilgebiete wiedergegeben. Die Diagramme zeigen den Auslastungsgrad innerhalb der Quartiere zu jedem Erhebungsintervall differenziert nach Anwohnern und Fremdparkern. Es werden somit Gebiete identifiziert, in denen durchgehend ein hoher Parkdruck herrscht und solche, die nur in bestimmten Zeiträumen hoch ausgelastet sind. Die im nächtlichen Erhebungszeitraum erhobenen Kfz werden annäherungsweise als Kfz der Anwohner eingestuft. So kann ermittelt werden ob ein eventuell vorhandener Parkdruck durch Kfz der Anwohner oder der Besucher erzeugt wird.

Die Auslastung der vorhandenen Kfz-Stellplätze liegt im Untersuchungsraum der Fluktuationserhebung bei ca. 60-80%. Die durchgehend höchste Auslastung ist, wie bereits in Tabelle 1 dargestellt, in den Quartieren “Bahnhofstraße” und “Ortmitte Süd” festzustellen. Es wird in keinem der Quartiere die Kapazität von 100% überschritten, was jedoch nicht bedeutet, dass es in allen Straßenabschnitten genügend Stellplätze gibt. Die Identifikation von Stellplatzengpässen er-

fordert eine detaillierte Untersuchung von Teilgebieten. In Plan 24 sind die Diagramme derjenigen Teilgebiete dargestellt, deren Auslastung einen auffälligen Tagesverlauf aufweist.

So zeigt beispielsweise die südliche Bahnhofstraße beim Rathaus und die Kanalstraße eine sehr hohe Auslastung am Vormittag mit einem im Vergleich hohen Anteil an Fremdparkern, wodurch das Einkaufen als Grund im Vordergrund steht. Die westliche Schillerstraße zeigt ebenfalls eine sehr hohe Auslastung über 100%. Die Nähe zum Bahnhof wird als Grund für die Auslastung vermutet. Im Ergebnis zeigt sich aber, dass der größte Teil der abgestellten Fahrzeuge Anwohner sind.

Grundsätzlich ist ein recht hoher Anteil an Anwohner-Kfz zu verzeichnen. Ihr Anteil an allen erfassten abgestellten Fahrzeugen fällt im Tagesverlauf nie unter 60% (Diagramm "Summe Gesamt"). Ein etwas erhöhter Anteil an Fremdparkern kann in den Quartieren "Ortsmitte" und "Ortsmitte Süd" ab ca. 11:00 Uhr identifiziert werden. Dies ist v.a. durch den Besucherverkehr der vorliegenden Nutzungen (Rathaus, Einzelhandel, Gastronomie) zu erklären.

Die Rathausgarage war am Erhebungstag mit durchweg weniger als 40% belegt, wobei am Vormittag noch ein hoher Anteil an Bewohnern zu verzeichnen ist und am Nachmittag mehr Fremdparker.

### c) Parkdauer, Zeitpunkt von Ankunft und Abfahrt, Umschlag

Plan 25-26 Die Parkdauer ist ein Indiz für Nutzungsart der Stellplätze. 395 Stellplätze wurden am Tag gar nicht oder bis zu 1,5 Stunden belegt. Dagegen werden 199 Stellplätze am Tag 12 Stunden oder länger von einem Fahrzeug belegt, sodass auf diesen Stellplätzen keine Bewegung stattgefunden hat. Das Gebiet 'Bahnhof' und 'Bahnhofstraße' zeigen hier die größte Menge an unbewegten Fahrzeugen. Der Anteil an Fahrzeugen mit einer kurzen Parkdauer von bis zu 4,5 h ist in Weingarten in allen Stellplatzquartieren am größten. Die besonders auffälligen Teilquartiere sind in Plan 26 dokumentiert und zeigen die Quartiere mit wenig Bewegungen (z.B. Quartier 5, 7 und 9) oder kurzer Parkdauer (z.B. Quartier 9, 24, 25 und 35).

Plan 27-28 Der Umschlag ist eine Kenngröße die aufzeigt, wie oft ein Stellplatz im Tagesverlauf neu belegt wurde. Plan 27 zeigt diese Kenngröße zusammen mit der Angabe, wie viele Stellplätze den ganzen Tag leer standen (113 Stellplätze) oder nur einmal belegt wurden (447 Stellplätze). Eine Belegung von 2 Fahrzeugen kann bei 259 Stellplätzen festgestellt werden und von 3 Fahrzeugen bei 110 Stellplätzen; nur 13 Stellplätze wurden mehr als 3 mal belegt.

Plan 28 zeigt in den Teilgebieten, wo die häufige Stellplatzneubelegung stattgefunden hat, d.h. in der Nähe der Einzelhandelsgeschäfte und des Rathauses. Auffällig bleibt dennoch die hohe Anzahl an Stellplätzen mit 1-facher Belegung.

## d) Erfassung Falschparker

Plan 29-31 Dem Phänomen Falschparker wird in Weingarten eine besondere Betrachtung gewidmet, da die Anzahl so hoch ist und das Verhalten der Falschparker atypisch von einer hohen Anzahl an Dauerparkern geprägt ist. In Plan 29 wird das Verhältnis der Anwohner an der Gesamtzahl der Falschparker im Tagesverlauf gezeigt. Über den ganzen Tag, aber vornehmlich am frühen Vormittag, ist der Anteil der Anwohner an den Dauerparkern bei 100% oder knapp darunter.

Bei genauer Betrachtung der Parkvorgänge kann in Plan 30 abgelesen werden, dass der weitaus größte Anteil an falsch abgestellten Fahrzeugen Einfahrten blockieren (bis zu 50) und somit vermutlich zu den Gebäuden gehören, deren Zufahrten blockiert werden. Gefolgt wird diese Gruppe von den Falschparkern auf dem Gehweg (bis zu 33) und von Parkenden im Einmündungsbereich (bis zu 12). Der geringste Teil sind Fahrzeuge, die auf dem Stellplatz falsch abgestellt waren (z.B. ohne Parkscheibe oder nicht korrekt in der Markierung stehend mit insgesamt bis zu 9). Im Tagesverlauf zeigt sich in den einzelnen Stellplatzquartieren nicht immer das gleiche Verhältnis der Falschparkvorgänge, so dominiert in der Bahnhofstraße am Vormittag das Blockieren der Einfahrt während am Nachmittag das Gehwegparken dominiert.

Plan 31 zeigt in der Auswertung von Teilgebieten noch deutlicher, dass das Parken vor Einfahrten z.B. in der westlichen Bahnhofstraße dominiert und das Parken auf dem Gehweg in der Durlacher Straße.

### ▪ Fazit

Der öffentliche Straßenraum in Weingarten ist intensiv von Ruhendem Verkehr belegt. Ein Großteil der abgestellten Fahrzeuge ist als Anwohnerverkehr einzuordnen und wird im Tagesverlauf nur wenig bewegt. Viele Parkvorgänge werden als Falschparken eingeordnet, da Fahrzeuge auf dem Gehweg oder vor Einfahrten stehen. Eine kontinuierliche Überwachung könnte das Fehlverhalten verhindern und den Umschlag der Stellplätze erhöhen, sodass die Nutzung der öffentlichen Stellplätze erleichtert werden kann.



## 6. Leitbild und Prognose

Das Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung zeigt den äußeren Rahmen auf, der bei der Konzeption der einzelnen Verkehrsangebote aus Sicht der Gemeinde Beachtung finden soll. Dies geschieht vor dem Hintergrund des alles beeinflussenden Klimawandels und dem Wunsch nach kurzfristig möglicher Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um die global und regional wirkenden Klimafolgen zu mindern. Die Ziele der Landesregierung zur Verkehrswende sollen dabei lokal aufgegriffen und umgesetzt werden und führen im Ergebnis zur Vermeidung von 'motorisierten' Fahrten, zur Verlagerung auf Verkehrsmittel mit weniger Emissionen und zur Optimierung/Effizienzsteigerung der genutzten Verkehrsmittel.

Das Leitbild wird über zwei Ebenen formuliert, die einerseits als Grundsätze die allgemeinen Ziele voranstellen und andererseits die auf die Mobilitätsangebote differenzierten Strategien für Weingarten benennen um daraus die geeigneten Maßnahmen ableiten und vermitteln zu können.

### 6.1 Allgemeine Ziele / Grundsätze

#### ▪ Grundsatz 1: Erhalt der globalen und lokalen Lebensgrundlagen

Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Nur wenn es gelingt die Temperaturerhöhungen und sonstigen Wirkungen des Klimawandels durch eine schnelle und globale Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu begrenzen, besteht eine Chance die Lebensgrundlagen aller Menschen weitgehend zu erhalten. Deshalb sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs schnell und massiv reduziert werden.

Auch die sonstigen negativen Umweltwirkungen der Verkehrswege und des Verkehrs auf Menschen, Böden, das Grundwasser und die Tier- und Pflanzenwelt sollen reduziert werden. Ein umfassender Wandel zu einer nachhaltigen und "enkelgerechten" Mobilität ist erforderlich.

#### ▪ Grundsatz 2: Mobilität für Alle

In Weingarten sollen die Mobilitätsangebote für jede Person zugänglich und nutzbar sein. Die Verkehrssysteme sind barrierefrei zu gestalten. Dem besonderen Schutzbedürfnis schwacher Verkehrsteilnehmer wird Rechnung getragen. Es wird ein Schwerpunkt auf Vernetzungsangebote im Umweltverbund und alternative, ökologisch sinnvolle Verkehrsangebote gelegt. Im Bewusstsein über die zentrale Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs müssen auch hier angemessene Angebote gefunden werden.

- **Grundsatz 3: Weingarten als lebendigen Ort erhalten und weiterentwickeln**

Durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen soll die Mobilität der kurzen Wege in Weingarten gefördert werden. Diese können und sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zurückgelegt werden, was zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Kfz-Emissionen im Ort führt. Die Nahversorgung vor Ort soll gesichert werden. Der öffentliche Raum soll attraktiv gestaltet sein und Begegnungsmöglichkeiten für alle Menschen bieten.

- **Grundsatz 4: Freiheit und Verantwortung bei der Verkehrsmittelwahl**

Die Freiheit der Menschen sich jederzeit, überall und mit einem Verkehrsmittel der eigenen Wahl fortbewegen zu können ist ein elementares Recht. Mündige Bürger nehmen dieses Recht in Verantwortung gegenüber ihren Mitmenschen und der Umwelt wahr. Die Förderung umweltfreundlicher Formen der Mobilität durch Infrastrukturmaßnahmen und politische Entscheidungen darf weder Freiheiten einschränken noch kann sie den Einzelnen von seiner Verantwortung entlasten.

- **Grundsatz 5: Gute Erreichbarkeit auf sicheren Wegen**

Alle Ziele im Ort, die Naherholungs-, Sport- und Freizeitziele in der Umgebung sowie die Nachbarorte sollen auch mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auf sicheren Wegen gut erreichbar sein. In jedem Fall sollen Mindeststandards wie die Nutzbarkeit mindestens eines Gehweges einer Wohnstraße für Fußgänger, durchgängige, befestigte Radverbindungen in alle Nachbarorte und die Erschließung der Wohn- und Gewerbegebiete durch den ÖPNV mit zumutbaren Zugangswegen eingehalten werden.

## 6.2 Strategien und Ziele für Weingarten

- **Ziel 1: Entwicklung einer zentralen Achse zwischen Rathaus und Bahnhof**

Die Bahnhofstraße zwischen Kirche/Rathaus und Bahnhof ist die zentrale Achse von Weingarten, in der sich gleichberechtigt Fußgänger und Radfahrer fortbewegen sollen und bedarfsgerecht Parkmöglichkeiten bestehen. Auch Begegnung, Marktgeschehen, Gastronomie, Spiel und Kultur finden hier ihren Platz und prägen das Ortsbild.

### ▪ Ziel 2: Verkehrssicherheit für Fußgänger erhöhen

Der Bewegungsraum für Fußgänger steht in Konkurrenz zu dem Ruhenden Verkehr und den Flächenansprüchen des Radverkehrs. Hier ist ein angemessener Ausgleich anzustreben, der, wo möglich, die Mindestbreite von 1,6 m für den Gehweg zum Ziel hat. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit durch Freihaltung von ausreichender Sicht in Kreuzung- und Querungssituationen bzw. Einhaltung der angemessenen Geschwindigkeit erhöht. Einrichtungen von Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Querungshilfe werden situationsbezogen vorgenommen.

### ▪ Ziel 3: Ordnung des Parkens

Parken soll nur noch dort erlaubt sein, wo es eindeutig erkennbar erlaubt ist (Positiv-Kennzeichnung). Zugeparkte Gehwege, Hof- und Grundstückszufahrten machen für Fußgänger die Wege oft unpassierbar und sind im Fall der Behinderung von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen allgemeingefährlich. In der Rangfolge der Nutzungsansprüche an einen Straßenraum steht Parken hinter der Längsbegehbarkeit durch Fußgänger und der Befahrbarkeit durch Pkw, Radfahrer und zwingend notwendigen Lkw (Müll, Feuerwehr) zurück. Angemessene dezentrale Parkieranlagen werden bereitgestellt.

### ▪ Ziel 4: Radfahren auf der Fahrbahn

Innerörtlich sollen Radfahrer auf der Fahrbahn fahren. Auf Straßen, auf denen noch 50 km/h zugelassen ist, werden Schutzstreifen markiert oder die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

### ▪ Ziel 5: Fahrradparken verbessern

Die Möglichkeit, das Fahrrad sicher abzustellen, ist eine wichtige Voraussetzung der Fahrradnutzung.

Die Abstellmöglichkeiten sollen im öffentlichen Raum, im halb-öffentlichen Raum (z.B. Einzelhandel, Gastronomie) und im privaten Bereich in deutlichem Umfang verbessert, erweitert und neu geschaffen werden.

### ▪ Ziel 6: Verbindung in die Nachbarorte für Rad und Bus verbessern

Noch gibt es nicht in alle Nachbarorte gute Radverbindungen. Entwicklungsfähig ist vor allem die Verbindung über Durlach bzw. das Gewerbegebiet Storrenacker

in die Innenstadt von Karlsruhe. Das mittelfristige Ziel ist eine Radschnellverbindung.

Die Stadtbahn ist ein hervorragendes Verkehrsmittel. Aber sie kann wegen der Randlage des Bahnhofs nicht alle Verkehrsbedürfnisse befriedigen. Deshalb ist mindestens ein Grundangebot (Studentakt) ohne Umsteigen nach Blankenloch, Staffort, Untergrombach, Jöhlingen und Durlach von einer Haltestelle in der Ortsmitte erforderlich.

#### ▪ Ziel 7: Radtouristen willkommen!

Die Freizeitgestaltung mit dem Fahrrad ist gesund, umweltschonend und kostengünstig. Weingarten bietet dazu hervorragende Möglichkeiten für Einwohner und Gäste aus nah und fern. Weingarten will sich als fahrradfreundliche Gemeinde präsentieren:

- ▶ durch eine attraktive Wegeführung durch den Ort,
- ▶ durch Angebote des Einzelhandels und der Gastronomie im Ort und
- ▶ durch spezielle Service-Einrichtungen.

#### ▪ Ziel 8: Umweltgerechte Mobilität fördern

Auch mit dem Pkw ist eine umweltgerechtere Mobilität möglich. Dazu gehört das Bilden von Fahrgemeinschaften, Park&Ride, Carsharing und der Umstieg auf Elektromobilität. Die Gemeinde wird die Voraussetzungen dafür schaffen und Privathaushalte und Betriebe in diesem Sinne ermutigen.

An geeigneten Standorten am Bahnhof und in der Ortsmitte werden Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge reserviert (neue Möglichkeit der StVO seit 2020) und Ladesäulen für Elektrofahrzeuge errichtet.

#### ▪ Ziel 9: Motorisierten Individualverkehr reduzieren

Aufgrund der noch hohen Bedeutung des MIV in Verbindung mit dem Straßenverkehr insgesamt sind angemessene Angebote erforderlich, um die Leistungsfähigkeit im Straßennetz und die Erreichbarkeit der Ortslage zu sichern.

Durch den Bau der Südrandstraße soll mittelfristig Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung aus der Ortslage heraus verlagert werden.

### ▪ Ziel 10: Verkehrsvermeidung durch lokale Angebote

Jede überörtliche Fahrt – egal mit welchem motorisierten Verkehrsmittel – die nicht durchgeführt wird, ist ein positiver Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung. Kürzere, innerörtliche Wege lassen sich wesentlich leichter zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchführen. Eine solche Verkehrsvermeidung ist im Idealfall durch Verlagerung auf den Umweltverbund nur möglich, wenn vor Ort in Weingarten ein umfangreiches und breites Angebot vorhanden ist. Deshalb ist es wichtig, die

- ▶ Einzelhandelsversorgung zu erhalten und um weitere Sortimente zu ergänzen,
- ▶ ausreichend Parkplätze anzubieten, damit Weingarten auch für Auswärtige attraktiv bleibt,
- ▶ soziale und kulturelle Einrichtungen zu erhalten und bei Bedarf auszubauen,
- ▶ die örtlichen Vereine zu stärken und auch trendige neue Freizeitangebote zu schaffen,
- ▶ Bildungsangebote zu erhalten und ggf. auszubauen (Gemeinschaftsschule) und
- ▶ über Co-Working-Arbeitsplätze eine Alternative zwischen “Home-Office” und Pendeln zu schaffen.

### ▪ Ziel 11: Barrierefreiheit für Senioren und Menschen mit Behinderung

Die Verkehrssysteme sind barrierefrei zu gestalten, insbesondere für mobilitäts eingeschränkte Personen, sodass die Querung der Straßen, die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen, zahlreiche Ruheplätze entlang der Wegstrecke und die Beleuchtung gesichert sind. Es wird ein Schwerpunkt auf Vernetzungsangebote im Umweltverbund und Treffpunkte im öffentlichen Raum gelegt. Realisiert werden kann dies beispielsweise durch Mitfahrerbanken oder On-Demand Angebote des öffentlichen Verkehrs.

## 6.3 Prognosesituation 2030/35

Die in diesem Teilkonzept zur Mobilitätsentwicklung aufbereiteten Themen werden generell auf Basis der bestehenden Situationen bewertet. Konzepte richten sich nach der heute erkennbaren Ausgangssituation und nehmen zunächst noch keinen Einfluss aus zukünftigen Veränderungen der Verkehrsnachfrage auf. Dennoch soll an dieser Stelle eine Einordnung der bestehenden Situation in die allgemeinen Trends der Verkehrsentwicklung vorgenommen werden, um die empfohlenen Maßnahmen vor diesem Hintergrund bewerten zu können.

Die im Jahr 2030/35 zu erwartenden Verkehrsmengen hängen von vielen Faktoren ab. Wesentliche Einflussgrößen zur Abschätzung sind zum einen Veränderungen

in der Einwohner- und Arbeitsplatzstruktur und zum anderen Veränderungen in der allgemeinen Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung. Weiterhin können sich Verkehrsströme durch Veränderungen im innerörtlichen und regionalen Verkehrsnetz, beispielsweise durch Straßenbaumaßnahmen, auf andere Routen verlagern und so zu Verkehrsbe- oder -entlastungen führen, sodass die Prognose stets in einem Verkehrsmodell zu berechnen ist, um all diese Faktoren differenziert berücksichtigen zu können. Im vorliegenden Fall werden die Aussagen allerdings noch auf Basis der konzeptionellen Einschätzungen getroffen.

### 6.3.1 Strukturentwicklungen

An dieser Stelle wird auf die Einwohner- und die Beschäftigtenzahlen als Kenngrößen der Struktursituation zurückgegriffen und auf die vom Statistischen Landesamt vorausgerechneten Einwohnerentwicklungen bis zum Jahr 2030/35.

Im Bestand im Jahr 2019 werden 10.422 Einwohner angegeben. Die Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung auf Basis 2017 gibt in der Hauptvariante 10.827 (+3,9 %) Einwohner und in der Nebenvariante 10.661 (+2,3 %) Einwohner an.

Die Bevölkerungsvorausrechnung mit Jugend- und Altenquotient bis 2035 zeigt die maßgeblichen Veränderungen der Altersstruktur, die auch in der Mobilitätsplanung zu beachten sind. Mit dem Jugendquotient wird die Bevölkerung unter 20 Jahre bezogen auf die Bevölkerung von 20 bis unter 65 Jahre angegeben und mit Altenquotient die Bevölkerung im Alter von 65 Jahren und älter bezogen auf die Bevölkerung von 20 bis unter 65 Jahren.

Bezugsjahr	Jugendquotient	Altenquotient
2019	36,5	35,7
2035	36,4	49,6

Die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort werden für das Jahr 2020 mit 2.774 angegeben.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort werden mit 4.269 angegeben, sodass 1.495 weniger Arbeitsplätze angeboten werden. Die Berufsauspendler über die Gemeindegrenzen werden mit 3.516 angegeben und die Berufseinpender mit 1.969, sodass ein Auspendlerüberschuss von rund 1.550 Pendlern besteht. Die hohe Zahl an Pendlern zeigt auf die dadurch verursachte Mobilität deutlich hin.

Die kleinräumigen Aufsiedlungsbereiche in Weingarten befinden sich für Wohnraum im Bereich nördlich der Burgstraße und in Waldbrücke sowie für Gewerbe

westlich der Bahn. Zusätzlich werden kontinuierlich Veränderungen im Bestand durch Nachverdichtungen und Umstrukturierungen vollzogen.

### 6.3.2 Mobilitätsentwicklungen

Die Mobilitätsentwicklung in Weingarten wird vor dem Hintergrund der regionalen Planungsziele und Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept des Landkreises Karlsruhe erfolgen. Die Einbettung in das Mobilitätskonzept des Landkreises zeigt Schwerpunkte im Bereich des schienengebundenen Personenverkehrs und des Radverkehrs sowie Förderung von Angeboten, die Mobilität zu vermeiden, zu verlagern oder zu verringern. In diesem Sinne ergänzen sich die zwei Planungsebenen.

Der Modal Split als Kenngröße der Verkehrsmittelwahl soll sich nach dem Konzept für den Landkreis so verändern, dass der Motorisierte Individualverkehr um 11-Prozentpunkte (inklusive 1 Prozent bei Mitfahrern) reduziert wird und der Radverkehr um 7 Prozentpunkte und der ÖPNV um 4 Prozentpunkte ansteigt. Ausgehend von einem Anteil im Bestand von 15 % bedeutet dies z.B. eine Zunahme um 50% im Radverkehr.

## 7. Bürgerbeteiligung

In Zeiten von Covid-19 kann der Bürgerdialog nicht in gewohnten Bahnen und in geschlossenen Veranstaltungsräumen erfolgen. Arbeitsgruppentermine oder große Veranstaltungen müssen durch kleinformigerer Konzepte ersetzt werden, bevor am Ende keine Beteiligung möglich wäre. Im hier vorliegenden Konzept werden zwei Wege der Bürgerbeteiligung gewählt:

1. Mit Quartiersspaziergängen können die Situationsthemen vor Ort mit den Bürgern besprochen und erörtert werden.
2. Mit einer frühen Beteiligung der Öffentlichkeit wird das Konzept vor differenzierter Beratung im Gemeinderat der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und Anregungen werden bei der weiteren Beratung aufgegriffen.

### 7.1 Quartiersspaziergänge

In Weingarten werden die Quartiersspaziergänge durchgeführt, die gleich zwei Ziele verfolgen:

- ▶ Der direkte Kontakt zum Bürger wird ermöglicht, sodass im Gespräch weiterhin Anregungen und Argumente ausgetauscht werden können.
- ▶ Die Besichtigung vor Ort ermöglicht die Diskussion von einzelnen Planungsthemen anhand von konkreten Beispielen, sodass die Vermittlung der Planungsideen leichter fällt und ggf. weitere Hinweise aus der Anwohnerschaft gut aufgenommen werden können.

Plan 33 Mit 6 Quartiersspaziergängen konnten Gesprächen vor Ort durchgeführt werden. Mit Plan 33 wird der Verlauf der Spaziergänge dokumentiert. Die Beteiligung bei den Spaziergängen lag bei 15-30 interessierten Personen. Terminiert waren sie Anfang Oktober bei noch angenehmen Temperaturen und nur geringem Regenrisiko. In den kleinen Gruppen konnte trotz der erforderlichen Abstandsregeln gut über die Inhalte des Mobilitätskonzeptes gesprochen werden.

Aus den angeregten Diskussionen ergaben sich die folgenden exemplarischen Hinweise und Ansätze in loser Reihenfolge des Rundgangs, die in der weiteren Mobilitätsplanung Einzug gefunden haben.

#### ▪ 1- Waldbrücke

- ▶ Parkplatz für Carsharing und Elektroladeplatz fehlt.
- ▶ Abstellplatz für Fahrräder an der Bushaltestelle fehlt.



- ▶ Gehwegparken am Forlenweg behindert Fußgänger und fließenden Verkehr.
- ▶ Gehwegparken am Ahornweg führt dazu, dass Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen.
- ▶ Die Querung des Forlenwegs Höhe Eichenweg ist schwer einsehbar und sollte aufgrund der Nähe zu Kindertagesstätten besser gesichert werden.
- ▶ Im Sperberweg wird die Einengung, die zur Geschwindigkeitsreduzierung geplant ist, aufgrund der Beeinträchtigung der Befahrbarkeit kritisiert. Ein Rückbau der Einengung wird allerdings als kontraproduktiv erkannt.

## ■ 2- Bereich Setz

- ▶ Die Signalregelung des Steigwegs während der Bauphase in der Jöhlinger Straße wird dem Grund nach begrüßt, allerdings wird darauf hingewiesen, dass eine Befahrbarkeit im Gegenverkehr eine wichtige Option darstellen würde.
- ▶ Es wird angeregt, die Radfahrer auf der Südseite des Liverdunplatzes im Gegenverkehr zur Einbahnrichtung zu erlauben.
- ▶ Der Erhalt der provisorischen Stellplätze am Nordrand des Liverdunplatzes wird kontrovers diskutiert. Da sie allerdings nur für die Bauphase Jöhlinger Straße angelegt wurden, sollen sie wieder zurückgenommen werden.
- ▶ Der Belag des Steingasswegs soll nach der Baustelle Jöhlinger Straße wieder repariert werden.
- ▶ Der Ruhende Verkehr im Ruländerweg führt Behinderungen der Gehwege und des Begegnungsverkehrs im Kurvenbereich bei der Kita.
- ▶ Treppenweg vom Ruländerweg zur Jöhlinger Straße sollte beleuchtet und baulich angemessen hergestellt werden. Ebenso die Treppe zum Sohlweg.
- ▶ Die Baustellensituation in der Jöhlinger Straße wird diskutiert und die Frage, ob nach Fertigstellung für den Radverkehr eine Nutzung empfohlen wird. Da Tempo 30 ausgewiesen ist, wird im Mischverkehr allerdings kein Ausschlusskriterium gesehen, auch wenn andere Wege für den Radverkehr empfohlen werden.
- ▶ Die wenigen Stellplätze auf der Jöhlinger Straße werden den fließenden Verkehr behindern. Allerdings wird aufgezeigt, dass mit den eingehaltenen Zwischenräumen zwischen den Längsparkplätzen, anders als früher, viele Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr bestehen.
- ▶ Am Friedhof werden mehr Abstellplätze für Fahrräder gewünscht.

### ■ 3- Bereich Kanalstraße

- ▶ Der nördliche Abschnitt der Kanalstraße wird als zu eng beschrieben und Konflikte zwischen Radfahrern und Kfz sowie Kfz im Begegnungsverkehr werden geschildert.
- ▶ Der südliche Abschnitt der Kanalstraße wird häufig zu schnell befahren, wodurch Sicherheitsdefizite für Fußgänger und Radfahrer auftreten.
- ▶ Das Parken gegenüber der Apotheke führt zu Behinderungen.
- ▶ Die Seitenstraßen zur Kanalstraße sind häufig durch parkende Fahrzeuge zu eng, sodass die Einrichtung von Einbahnstraßen angeregt wird.
- ▶ Für Fahrräder fehlen im Bereich Post Abstellmöglichkeiten.
- ▶ Eine Verbindung zwischen Im Herrschaftsbruch und der Kanalstraße wird für Fußgänger und Radfahrer als Ausbau des vorhandenen Trampelpfads gewünscht.
- ▶ In der Goethestraße und im gesamten weiteren Gebiet nördlich der Kanalstraße führt das Gehwegparken zu Störungen für Fußgänger und fließenden Verkehr sowie zu Problemen bei Grundstückszufahrten.

### ■ 4- Bereich Ringstraße

- ▶ Es wird vermutet, dass es zu wenig Parkmöglichkeiten auf privaten Grundstücken gibt, sodass die Straßen stark vom Ruhenden Verkehr beansprucht sind. Konflikte zu Fußgängern bestehen durch Gehwegparken.
- ▶ Auf der Ringstraße wird zu schnell gefahren.
- ▶ Durch Umnutzung der Vorgärten zu Parkplätzen wird die Anzahl an öffentlichen Stellplätzen am Straßenrand reduziert und der Straßenraum breiter, sodass die Kfz noch schneller fahren.
- ▶ Im Bereich der Mineralix-Arena fehlen Fahrradstellplätze.
- ▶ Der Knotenpunkt Kanalstraße / Ringstraße wird als gefährlich beschrieben.
- ▶ Auf der Dörnigstraße wird die zu hohe Geschwindigkeit bemängelt.
- ▶ Im Bereich Königsberger Straße wird der hohe Parkdruck beschrieben und die Befürchtung geäußert, dass dies nach Realisierung weiterer Wohnungen noch schlimmer wird.
- ▶ Die neue Regelung in der Leipziger Straße zum Ruhenden Verkehr wird begrüßt.
- ▶ Eine Verbindung zum Mauertalweg für Fußgänger und Radfahrer wird angeregt.

### ■ 5- Bereich Rathaus

- ▶ In der Ortsmitte wird die Problematik mit Lastenfahrrädern angesprochen, die als Mobilitätsalternative wichtig sind, aber nicht überall Platz finden.
- ▶ Es wird generell mehr Raum für das Fahrrad als Verkehrsmittel gewünscht.
- ▶ Mehr Abstellanlagen für Fahrräder werden gewünscht.
- ▶ Der Konflikt zum Kfz-Verkehr auf der Bahnhofstraße nördlich und südlich der Walzbach wird aufgrund der hohen Frequenz an Fußgängern und Radfahrern und der schmalen Verkehrsfläche beschrieben.
- ▶ In der Luisenstraße werden zu hohe Geschwindigkeiten und falsch parkende Fahrzeuge kritisiert.
- ▶ In der Luisenstraße und Apothekenstraße wird eine Parkraumbewirtschaftung mit Gebühren angeregt.
- ▶ Die Parkplatzregelung in der Schillerstraße wird kontrovers diskutiert und zeigt auf, dass eine Optimierung für den Ruhenden Verkehr Einschränkungen für den Gehweg auf einer Seite gebracht haben. Eine Einbahnregelung wird zusätzlich angeregt.
- ▶ Die Nutzung der B 3 für den Radverkehr wird aufgrund der Verkehrsmenge als kritisch eingeschätzt.
- ▶ Die Erreichbarkeit der Fußgängerampel bei der Kirche ist nach dem Bau der Parkplätze vor dem Gasthaus deutlich erschwert.
- ▶ Der neue Kirchplatz wird als Aufenthaltsplatz gelobt, allerdings fehlen Fahrradstellplätze.
- ▶ Für Radfahrer ist der Weg am Mühlrad vorbei sehr eng und unübersichtlich und im Mischverkehr mit Fußgängern gefährlich.

### ■ 6- Bereich Bahnhof

- ▶ Am Bahnhof bestehen viele Radabstellmöglichkeiten, auch mit Radboxen. In der oberen Etage können allerdings keine schweren E-Bikes eingestellt werden.
- ▶ Das Fahrrad wird als einziges Zubringerfahrzeug zum Bahnhof beschrieben, da eine Busverbindung dies nicht gut ermöglicht.
- ▶ Der Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern in der Unterführung und im weiteren Verlauf des kombinierten Geh- und Radwegs bis zum Abzweig der

Ringstraße wird diskutiert und aufgrund der hohen Mengen für sehr kritisch gesehen.

- ▶ Die Regelung des Ruhenden Verkehrs in der Burgstraße wird nach dem Umbau für gut eingeschätzt.
- ▶ Die Baustelle Silcherstraße steht kurz vor Fertigstellung und dann wird auch der Ruhende Verkehr besser geregelt sein.
- ▶ Radführung im Bereich Schillerstraße/Bahnhofstraße wird als unübersichtlich angesprochen.
- ▶ In der Höhefeldstraße werden Probleme mit Lkw beschrieben und mit parkenden Fahrzeugen, die das Durchkommen erschweren und trotzdem noch auf dem Gehweg parken.
- ▶ Der Fußweg vom Bahnhof zum Rathaus wird als lang aber attraktiv beschrieben, allerdings fehlen geeignete Sitzbänke und kleinere Aufenthaltsflächen auf dem Weg.
- ▶ Die Bahnhofstraße als Fahrradstraße wird diskutiert und als Möglichkeit zur Vereinbarkeit der allgemeinen Ziele gesehen.

## 7.2 Anregungen aus der Bürgerbeteiligung

Im Sommer 2021 wird das Mobilitätskonzept in seiner vorläufigen Fassung der Öffentlichkeit im Rahmen einer Gemeinderatssitzung vorgestellt und danach im Internet veröffentlicht. Aufgrund der coronabedingten Einschränkungen konnte keine Veranstaltung durchgeführt werden. Umso mehr sind die eingegangenen schriftlichen Anregungen eine gute Grundlage, den bisher erreichten Arbeitsstand zu überprüfen und ggf. zu ergänzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung stichwortartig zusammengestellt.

- |               |   |
|---------------|---|
| 16. Juni 2021 | ▶ Luisenstraße als Fahrradstraße anstatt Paulusstraße   |
|               | ▶ Luisenstraße als Einbahnstraße von Süd nach Nord einrichten, Rad frei.  |
| 16. Juni 2021 | ▶ Sondergenehmigung erwünscht, dass Radfahrer in der Bahnhofstraße wieder den Gehweg nutzen dürfen würde die Sicherheit für das Rad erhöhen |
|               | ▶ Fußgängerzone auf Bahnhofstraße südlich der Walzbach einrichten   |
|               | ▶ Apothekerstraße und Karlstraße dafür als Einbahnregelung  |
| 16. Juni 2021 | ▶ Körnerstraße als verkehrsberuhigten Bereich ausweisen   |
| 22. Juni 2021 | ▶ Engstelle am Mühlrad 'entschärfen', z.B. mit Verkehrsspiegel  |
| 25. Juni 2021 | ▶ Angespannte Parksituation in Kanalstraße bei Apotheke muss gelöst werden, dabei auch die mobilen Angebote an anderer Stelle zulassen      |

2. Juli 2021
- ▶ Umfassendes und vielschichtiges Konzept bildet eine gute Grundlage
  - ▶ Anmerkungen zu Themen Straßenverkehr, ÖPNV verweisen auf noch ausstehenden Teil 2 des Mobilitätskonzeptes
  - ▶ Parkplätze südlich der Walzbach müssen entfallen, wenn Einbahnrichtung gedreht wird, das wird begrüßt
  - ▶ Fahrradstraßen dürfen nicht nur für Fahrräder befahrbar sein
  - ▶ Bei Fußwegenetz mehr auf Topografie Rücksicht nehmen und so auch Umwege in Kauf nehmen
  - ▶ Barrierefreiheit generell beachten
  - ▶ Benutzerfreundliche Sitzbänke anbieten
  - ▶ Zentralen, witterungsgeschützten Ruhepol anbieten
  - ▶ Halteverbote vor Treppen erlassen, wenn Gehweg dadurch zu schmal wird
  - ▶ Wechselwirkung Parkordnung zu Beeinflussung fließendem Verkehr beachten
4. Juli 2021
- ▶ Es entsteht der Eindruck, dass es sich bei dem Verkehrskonzept nicht um ein Endprodukt einer ergebnisoffenen Problemanalyse handelt
  - ▶ Der Umbau in eine Radfahrerstadt wird als klare verkehrspolitische Agenda unterstellt. Dem wird alles andere untergeordnet und nicht unter neutralen Gesichtspunkten untersucht
  - ▶ Die Auswirkungen auf Gewerbetreibende und außerhalb wohnende werden nicht angemessen betrachtet
  - ▶ Abstufung der B 3 wird mittelfristig erwartet
  - ▶ Die Kanalstraße sollte Freihaltetrasse für den Stadtbahnausbau sein
  - ▶ Anmerkungen zu Straßenverkehr verweisen auf noch ausstehenden Teil 2 des Mobilitätskonzeptes
  - ▶ Eine 'konsequente Bevorrechtigung' von Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur wird als ideologische Aussage abgelehnt
  - ▶ Zahlendreher bei Angabe der Parkmöglichkeiten erkannt, daher 0,78 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum pro Haushalt
  - ▶ Die Problematik mit abgestellten Pkw vor der eigenen Zufahrt muss weniger konfliktrichtig dargestellt werden
  - ▶ Wasserstoff als Energieträger im Umweltverbund sollte gefördert werden
  - ▶ Grundsatz 1 zum Erhalt der Lebensgrundlagen wird bei den Maßnahmen zu wenig beachtet
  - ▶ Das Ziel, mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus zurückzulegen, wird als ideologisch motiviert abgelehnt und hat keine breite Zustimmung
  - ▶ Ziel 1 der autoarmen Bahnhofstraße wird abgelehnt
  - ▶ Ziel 5 zu einem Radschnellweg nach Karlsruhe wird als ideologisch motivierte Wunschvorstellung abgelehnt
  - ▶ Ziel 6 zur 'fahrradfreundlichen Gemeinde' ist nicht ausreichend mit Gewerbetreibenden abgestimmt
  - ▶ Ziel 7 zu Park-and-Ride-Plätzen, Car-Sharing und Elektrolademöglichkeiten bürdet der Gemeinde zu hohe Folgekosten auf
  - ▶ Ziel 9 würde zu einer De-Mobilisierung der Weingartener Bevölkerung führen
  - ▶ Die Bürgerbeteiligung muss weiter und mit breiter Beteiligung ermöglicht werden, um auch Widerspruch zulassen zu können
  - ▶ Das Fahrrad wird in Weingarten nicht als Alternative zum PKW gesehen
  - ▶ Weingarten soll nicht für den Fahrradtourismus entwickelt werden

- 4. Juli 2021
  - ▶ Lob für Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Inhalte
  - ▶ Mehr Detailinformationen zur Qualität der Fußwege erwünscht
  - ▶ Mehr Detailinformationen zur Qualität der Radwege erwünscht
  - ▶ Schulwegplanung sollte mit aufgegriffen werden
  - ▶ Durch Beschilderung erzwungene Mischnutzung Fuß und Rad an der Unterführung ist konfliktrichtig. Maßnahme 27 sollte daher 'sehr hoch' werden
  - ▶ Ausbau des Steigwegs für Gegenverkehr ist nicht erforderlich, aber den Gehweg für Mischnutzung erweitern
  - ▶ Zur Beurteilung der Parkkonzeption sollten auch Erhebungen auf den Privatflächen einbezogen werden
  - ▶ Sichere Fahrradparkplätze notwendig, Überdachungen nicht
  - ▶ Fahrradstraßen als Vorfahrtsstraßen konzipieren
  - ▶ Mehr 'Miteinander' fördern im Verkehrsraum
- 5. Juli 2021
  - ▶ Straßenhierarchienetz als Ziel bildet durchdachte Grundlage
  - ▶ Fahrradstraßenkreuz ist sinnvoll
  - ▶ Höhefeldstraße sollte noch mehr bedacht werden (Fuß, Rad, Pkw, Lkw!)
  - ▶ Anbindung Gewerbeflächen Höhefeldstraße an B 3 angeregt
- 5. Juli 2021
  - ▶ Lob für Konzept und Fokus auf Fahrradstraßenkreuz
  - ▶ Ordnung Parken ist überfällig
  - ▶ Bahnhofstraße südlich der Walzbach nur für Lieferverkehr zulassen
  - ▶ Lösung für Radverkehr bei Bahnofsunterführung nötig, Ampelschaltung?
  - ▶ Weg nach Büchig aufnehmen
  - ▶ bisherige Quartiersspaziergänge sollten weiter gemacht werden
- 5. Juli 2021
  - ▶ Lob für Konzept und gute Fokussierung
  - ▶ Vorschläge zu Ruhendem Verkehr sind sinnvoll haben aber Konfliktpotenzial, der Vorschlag bei Einführung straßenweisen Dialog führen
  - ▶ Reservierung für Car-Sharing-Fahrzeuge sollte höher priorisiert werden
  - ▶ Einbahnregelung südlich Walzbach drehen muss noch mehr erläutert werden
  - ▶ Fußgängerfurt bei Rathaus wird begrüßt (Maßnahme 12)
  - ▶ Fahrradstraße begrüßt
- 5. Juli 2021
  - ▶ Die Mobilität wird sich ändern, dennoch sollten genug Parkplätze bleiben
  - ▶ Das Mobilitätskonzept ist in Bezug auf das Parken zu radikal
- 6. Juli 2021
  - ▶ Lob für gelungenes Konzept
  - ▶ Zusammenfassende Kapitel "Kurzfassung" angeregt
  - ▶ ÖPNV-Verbesserungen gewünscht
  - ▶ Beruhigung südlich der Walzbach besonders priorisieren
  - ▶ weiteren Bürgerdialog angeregt
- 6. Juli 2021
  - ▶ Lob für Fahrradstraßenkonzept
  - ▶ Unterführung am Bahnhof ist für Radfahrer ein 'Nadelöhr'
- 16. Juli 2021
  - ▶ Die bisherige Planung stellt zu sehr auf die Fahrradmobilität ab
  - ▶ Gewerbe – speziell Einzelhandel – benötigt Parkplätze
  - ▶ Attraktive Wege für Fußgänger und Radfahrer werden befürwortet
  - ▶ Eine strengere Ordnung und Bewirtschaftung der Parkplätze ist hinnehmbar
  - ▶ Kostenpflichtige Jahresparkkarten zwischen 25 und 50 € sinnvoll, eine Parkzoneneinteilung sollte eine Gleichverteilung anstreben und die unterschiedlichen Bedürfnisse bei Parkzeitregelungen beachten
  - ▶ Bahnhofstraße links und rechts der Walzbach bei Rathaus sperren
  - ▶ Fahrradstraße abgelehnt

## 8. Konzepte und Maßnahmen

Auf Grundlage der von Gemeindeverwaltung, Bürgern und eigener Feststellungen genannten Problemstellen sowie den dokumentierten Konfliktpunkten werden Maßnahmen entwickelt, die die Defizite aus verkehrlicher Sicht mindern bzw. ganz beheben sollen und die Ziele im Leitbild anstreben.

Das Maßnahmenkonzept ist dabei entsprechend der Aufgabenstellung zum Gesamtverkehrskonzept als Übersicht und Strukturkonzept aufgebaut, welches die Maßnahmentypen benennt und diese in der Ortslage zuordnet. Diese Maßnahmentypen sollen späteren detaillierten Planungen zugrunde gelegt werden und damit eine integrierte Lösung ermöglichen, die über die nächsten Jahre verteilt schrittweise eingeführt werden. Die detaillierten Einzeluntersuchungen sind schon deshalb unerlässlich, da in jedem Fall eine eigene Abwägungsentscheidung vorgenommen werden muss, die auf den jeweils maßgeblichen Daten und Fakten basieren muss, die in dem Gesamtkonzept hier nicht differenziert genug aufbereitet werden können.

Die verantwortliche Planung für den Straßenraum in Ortslagen orientiert sich an den Grundsätzen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt '06, FGSV, 2012). Da in Weingarten die gesamte Ortslage betrachtet wird, sind die Straßen im Untersuchungsraum verschiedenen Querschnitten zuzuordnen, die jeweils unterschiedliche Randbedingungen und Anforderungen aufweisen.

### 8.1 Planungsziele

Aus den erhobenen Randbedingungen, den dokumentierten Konflikten und den Planungsgrundsätzen der RAST '06 lassen sich im Wesentlichen folgende konkrete Planungsziele für die Maßnahmenplanung zum Fußgänger-, Radfahrer- und Ruhenden Verkehr für Weingarten ableiten:

- ▶ Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der gesamten Ortslage, insbesondere an den Ortseingängen.
- ▶ Einführung klarer Parkregelung und einer geordneten Verkehrsführung in den Wohngebieten.
- ▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer.
- ▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger.
- ▶ Verbesserung des Radverkehrsangebotes in der Ortslage, insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

### 8.1.1 Maßnahmen im Fußwegehauptnetz

Die allgemeine demographische Entwicklung, die dazu führt, dass der Anteil der Älteren in der Bevölkerung steigen wird, erfordert besonders eine Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs. Bis 2035 wird die Altersgruppe der über 85-jährigen deutlich ansteigen. Das Statistische Landesamt geht im Landkreis Karlsruhe von einer Zunahme der über 65-jährigen von 2017 bis 2035 von +38 % aus, wobei dann der Anteil der über 85-jährigen in dieser Gruppe um +63% steigen wird. Bei einer Auswertung der MID 2008 liegt der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split bei 23%. Bei der Altersgruppe zwischen 65 und 74 Jahren liegt der Anteil der Fußwege bereits bei 32% und bei der Altersgruppe über 75 Jahren liegt der Fußwegeanteil bei 38%. In Zukunft, wenn es immer mehr ältere Menschen gibt, wird es auch immer mehr zu Fuß zurückgelegte Wege geben. Daher ist der Fußverkehr keine Randgröße sondern muss bei der Mobilitätsplanung gesondert beachtet werden.

Angemessene Breiten von **rd. 1,6-2,5 m für straßenbegleitende Gehwege** sind aufgrund der Barrierefreiheit und der Sicherheitsansprüche zwischen den Nutzungen auf den Gehwegen als erforderlich zu verfolgen, so können z.B. auch die Fahrzeuge aus den Hofeinfahrten deutlich besser den fließenden Verkehr auf der Straße oder Fußgänger erkennen. In beengten Verhältnissen sollte zumindest auf einer Straßenseite ein ausreichender Gehweg vorhanden sein und das Gehwegparken soll vermieden werden, wenn die Mindestmaße des Gehwegs unterschritten werden. Die Abmessungen lassen sich in Bezug auf die Barrierefreiheit und den Anforderungen aus der Nutzung mit Rollstuhl oder Kinderwagen anhand folgender Fallkonstellationen erläutern, wobei zu beachten ist, dass für die Begegnung mindestens 1,8m erforderlich sind:

- a. Mindestmaß ohne Begegnung (maximal 1,8m lang):  
160 cm = 90 cm (Bewegungsraum) + 20 cm (Sicherheitsabstand zu Gebäude oder Zaun) + 50 cm (Sicherheitsabstand zur Fahrbahn). In diesem Fall werden die Sicherheitsräume vollständig für die Bewegung in einer Richtung in Anspruch genommen, wenn eine Begegnung mit einer Person erfolgt.
- b. Mindestmaß mit Begegnung zweier Rollstühle:  
180 cm = 2 mal 90 cm (Bewegungsraum). In diesem Fall werden die Sicherheitsräume vollständig für die Begegnung in Anspruch genommen.
- c. Normalmaß mit Begegnung zweier Rollstühle:  
250 cm = 180 cm (Bewegungsraum) + 20 cm (Sicherheitsabstand zu Gebäude oder Zaun) + 50 cm (Sicherheitsabstand zur Fahrbahn). In beengten Verhältnissen, die im gewachsen Ortsbild fast überall vorliegen, und bei



entsprechend reduzierter Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs mit Tempo 30, kann der Sicherheitsraum zur Fahrbahn auf 25 cm reduziert werden, sodass eine Breite von 225 cm als angemessen erscheinen kann.

**Komfortverbesserungen** an Querungshilfen oder Lichtsignalanlagen und vor allem die Umsetzung der **Barrierefreiheit** sind weitere allgemeine Zukunftsaufgaben, die generell zu beachten sind und langfristig und Schritt für Schritt zu realisieren sind. Für die Barrierefreiheit werden Gehwege mit ausreichender Breite erforderlich, taktilen Elementen und Absenkungen an den Querungstellen.

- Plan 7 Mit den Eintragungen in Plan 7 werden auch die prioritären Maßnahmen aufgezeigt, die sich aufgrund von Ansprüchen aus der Vernetzung in der Ortslage ableiten lassen. Das Ziel muss darin bestehen, ein separates Angebot für Fußgänger (bzw. Radfahrer) neben den Wegen für die 'schnelleren' Verkehrsteilnehmer im Kfz- oder ÖPNV-Verkehr aufzubauen und zu kennzeichnen, damit eine **schlüssige Vernetzung** der Wege in der Gemeinde erreicht wird. Im vorliegenden Mobilitätskonzept geht es darum, Erfordernisse durch konzeptionelle Maßnahmen – auch beispielhaft – aufzuzeigen.

Eine Detailplanung bzw. vollständige Planung aller prinzipiell möglichen Maßnahmen wird in diesem Konzept nicht vorgelegt. Für jede Maßnahme ist daher eine Detailplanung sowie ein Abwägen zwischen verschiedenen Varianten in jedem Fall noch erforderlich.

Grundlage für die Maßnahmenplanung ist ein städtebauliches Gesamtkonzept, welches wichtige Vernetzungsorte für den Fußverkehr aufzeigt. Im Bestand sind zum einen verschiedene Einkaufsmöglichkeiten, die sich in der Ortsmitte konzentrieren, aber auch am südlichen Ortseingang. Zum anderen sind dies auch die Schule sowie Flächen für Naherholung bzw. Grünflächen und Bereiche für Freizeitgestaltung und Sport. Besonders wichtig für den Fußverkehr und die Naherholung sind außerdem die Verbindungen aus der Ortsmitte hinaus nach Waldbrücke und in die Außenbereiche.

- Plan 7 Die Maßnahmen, die sich aus den Konflikten sowie dem Konzept ableiten lassen, sind in Plan 7 dargestellt. Mit dem **Hauptnetz für Fußgänger**, das im Plan als breiter grauer Strich dargestellt ist, sollen die Hauptstrukturen vernetzt werden. Auf dem Hauptnetz soll ein **Leitsystem** hergestellt werden, das neben einer guten **Beschilderung** vor allem aufgrund **eindeutiger optischer Signale** und **einheitlicher Gestaltungslösungen** als Hauptnetz erkennbar sein soll. Dies geschieht unter anderem auch durch eine gute **Beleuchtung**, durch **barrierefreie Sicherung** der Knoten sowie durch eine **optisch angenehme Wegegestaltung** mit ausrei-

chend Sitzmöglichkeiten. Im gesamten Gemeindebereich müssen diese Wegeführungen ausgearbeitet werden. Prioritär soll die in Plan 7 dargestellten **Hauptrou-te zwischen Rathaus und Bahnhof** attraktiviert werden.

Wichtig dabei ist, die Grundsätze einer sicheren und attraktiven Wegegestaltung über das gesamte Gemeindegebiet hinweg zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die Fußwege sollen einladend wirken, barrierefrei gestaltet sein und die Anforderungen aller Zielgruppen beachten. Ein barrierefreier Fußgängerverkehr ist u.a. wesentlicher Teil der Inklusion und dient der Erschließung des lokalen Umfeldes und als Zubringer zum ÖPNV / SPNV.

Die noch **fehlenden Verbindungen** im Hauptwegenetz südlich der Einkaufsmärkte an der B 3 und zwischen Kanalstraße und Im Herrschaftsbruch sollen hergestellt werden. Die wichtigen **Treppen und kurzen Wege** zwischen den Quartieren sollen ausgebaut werden. Entlang dieses Hauptnetzes sollen in angemessenem Abstand von rd. 300 - 500 m **Ruheplätze** (Plätze mit Aufenthaltsfunktion) geschaffen werden, sodass auch mobilitätseingeschränkte Personen ohne Probleme zu Fuß unterwegs sein können, weil sie ausreichend Sitzmöglichkeiten finden. Für Kinder kann zusätzlich an diesen Ruheplätzen ein geeignetes **Aufmerksamkeitsobjekt** installiert sein, so dass die Fußwege an 'Langeweile' verlieren.

Die Gehwege auf dem Hauptwegesystem, die von **parkenden Pkw** eingeschränkt werden, sollen kurzfristig durch das Parkraummanagement begehbar gemacht werden, in dem die Pkw auf die Straße gestellt werden müssen.

Die **Schaltung der Lichtsignalanlagen** an Fußgängerquerungen sollte auf die Länge der Grünzeit hin untersucht und angepasst werden, wenn es noch Spielraum für mehr Grünzeiten für Fußgänger gibt; dies ist in der Regel außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich, setzt aber eine verkehrsabhängige Steuerung der Signalanlage voraus. **Querungshilfen** sollen dort ausgebaut oder verbessert werden, wo Hauptwege auch Hauptverkehrsstraßen queren, dies gilt insbesondere im Bereich zwischen Bahnhof und Ringstraße sowie im Bereich Rathaus.

Eine Förderung des Fußverkehrs lässt sich auch mit verschiedenen Maßnahmen der **Verkehrsberuhigung** erreichen, da der Konflikt zum fließenden Verkehr damit gemindert wird. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit kann der Verkehrsberuhigung dienen, aber auch bauliche Maßnahmen wie Verschwenkungen in der Straße oder seitliche Hindernisse wie Parkstände oder Pflanzkübel dienen der Verkehrsberuhigung. Durch eine langsamere Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge wird der Konflikt zwischen dem fließenden Verkehr und dem Fußgängerverkehr deutlich gemindert.

Die Möglichkeiten zu **attraktiveren öffentlichen Aufenthalts- und Mobilitätsflächen** bestehen insbesondere bei geringerer Geschwindigkeit und in Straßen mit geringerem Verkehrsaufkommen.

Mithilfe von **öffentlichkeitswirksamen Aktionen** soll die Mobilitätskultur der Bewohner weiter verändert werden, sodass das Zu-Fuß-Gehen nicht nur als Überwindung von Strecke, sondern im Sinne von 'flanieren und promenieren' als Erlebnis gesehen wird und als Förderung der Gesundheit verstärkt angenommen wird.

### 8.1.2 Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes

Plan 10 Für den Radverkehr wird ein grundsätzlich anderer Planungsansatz gewählt als z.B. für den Straßenverkehr. Wird der Straßenverkehr nachfrageorientiert und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit beurteilt, so wird das Angebot für den Fahrradverkehr **angebotsorientiert** entwickelt. Ein Grund dafür liegt in dem Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr, denn er ist im Verhältnis deutlich geringer und stößt in der Regel nicht an Leistungsfähigkeitsgrenzen. Der Hauptgrund liegt aber darin, dass es für die Nutzung des Fahrrads unterschiedliche Gründe (z.B. ökologische Aspekte) und Notwendigkeiten (z.B. Verkehrsmittelverfügbarkeit) gibt, die wenig mit der Qualität der Infrastruktur zu tun haben. Außerdem kann eine Veränderung in der freiwilligen Nutzung des Fahrrads vor allem durch die Qualität des Angebotes und durch das **Image des Radverkehrs** in der Gemeinde erreicht werden.

Zur Verbesserung des Fahrradanteils sollte ein so gutes Angebot geschaffen werden, dass auch Menschen angesprochen werden, welche über einen Pkw verfügen und bisher regelmäßig gefahren sind (z.B. Pendler, Freizeitverkehr etc.). Mit einem guten Image des Fahrradverkehrs und einer optisch deutlichen Präsenz des Radwegenetzangebotes im Straßenbild kann es erreicht werden, **dass zukünftig für die täglichen Wege auch häufiger das Fahrrad verwendet wird**. Das Radnetz muss dabei auf den Haupttrouten **lückenlos sowie sicher und zügig befahrbar** sein. Außerdem müssen an den geeigneten Stellen **öffentliche Abstellanlagen** angeboten werden, die bestenfalls überdacht sind.

Radverkehr ist eine stadt- und umweltgerechte Form der Mobilität, die wegen der geringen Lärm- und Luftschadstoffemissionen und der geringen Platzansprüche sehr verträglich ist. Aufgrund der Geschwindigkeit können die innerörtlich üblichen **Entfernungen von unter 2 km in attraktiv kurzer Zeit bewältigt** werden. Zur Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität soll daher dem Radverkehr ausreichend Raum, bzw. 'Vorfahrt' auf allen relevanten Verkehrsachsen, insbesonde-

re den Hauptverkehrsstraßen eingeräumt werden, so dass der Radfahrer störungsfrei wie ein Autofahrer fahren kann. Konflikte mit Fußgängern und an Grundstückszufahrten bzw. Einmündungen von Straßen (vgl. kombinierter Geh- und Radweg) können vermieden werden, indem die Radfahrer im Straßenraum auf einem **Radfahrstreifen oder Schutzstreifen** geführt werden.

Ob Radfahrer eine Radverkehrsinfrastruktur nutzen, hängt in hohem Maße davon ab, ob das **Netz zusammenhängend, leicht erkennbar und konfliktfrei** befahrbar ist. Der Vermeidung von Netzlücken in den Hauptverbindungen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit des Radfahrers werden grundsätzlich **direkte Wegeverbindungen** angestrebt.

Radverkehr entfaltet seine Stärken insbesondere in der verkehrsmittelübergreifenden, der so genannten **intermodalen Verknüpfung** mit anderen Verkehrsangeboten, insbesondere mit dem ÖPNV (Stichwort: "Bike & Ride") und auf kurzen Alltagswegen. Ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen, gegebenenfalls auch mit **Fahrradboxen** und einer **Überdachung**, ist hier erforderlich. Vor allem am Bahnhof sollen Fahrradboxen ein ausreichendes Angebot für Pendler haben. Ergänzend kann auch eine Kombination von Fahrradbox mit Pkw-Stellplatz z.B. am Festplatz in Erwägung gezogen werden, um eine Alternative für Anwohner zu bieten, die im Ortskern keinen Stellplatz gesichert haben.

Insgesamt lässt sich sagen, dass durch gezielte Förderung des Radverkehrs und durch die Stärkung des Stellenwertes in der lokalen Verkehrsentwicklung der Radverkehrsanteil erhöht werden kann. Der Radverkehr ist gerade im innerörtlichen Bereich das Verkehrsmittel, mit dem sich bedeutsame Zielpunkte vergleichsweise effizient erreichen lassen.

Plan 10 Aus den ermittelten Konflikten lassen sich die auf Plan 10 dargestellten notwendigen Maßnahmen im geplanten Netzzusammenhang für die Infrastrukturangebote ableiten. Auch bei diesen Maßnahmen handelt es sich um rein konzeptionelle Beispielmaßnahmen, die die notwendigen Erfordernisse grob benennen sollen. Eine Detailplanung wird in diesem Konzept nicht vorgelegt und ist daher für die Umsetzung zusätzlich notwendig, ebenso wie eine etwaige Abwägung zwischen unterschiedlichen Varianten.

Das zentrale Element der Planung ist die **Fahrradstraße** im Verlauf der Bahnhofstraße und im Verlauf von Kanalstraße und Paulusstraße, quasi als inneres Wegeskreuz. In diesem Zusammenhang soll auch die Führung des Rheintal-Radwegs in Weingarten optimiert werden, indem weniger Ecken zu fahren sind und die genannten Fahrradstraßen genutzt werden.

Die **Netzlücken** oder Netzergänzungen sollen im Hauptnetz geschlossen werden, so am südlichen Ortsrand **zwischen Mauertalweg und Freibad**, nördlich der **Karl-Benz-Straße** und nördlich der Burgstraße in **Verlängerung der Paulusstraße** mittelfristig zusammen mit der Quartiersentwicklung.

Auf bestimmten Streckenabschnitten des Hauptnetzes auf Straßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h ist die **Radverkehrsinfrastruktur** auf Verbesserungen zu prüfen, so z.B. auf der **östlichen Ringstraße**.

Eine weitere Maßnahme, um den Radfahrer sicherer zu führen, ist eine **geringe Geschwindigkeit für Kfz**, die auch weiterhin bei Tempo 30 belassen werden soll. Im gesamten Gemeindebereich sollte entsprechend der aktuellen Rechtslage geprüft werden, ob die **Benutzungspflicht für Radwege** in den heute entsprechend ausgeschilderten Bereichen tatsächlich zwingend erforderlich ist. Regelungen wie z.B. „**Gehweg / Radfahrer frei**“ lassen dem Radfahrer die Wahlmöglichkeit zwischen der Straße und dem Seitenraum. Mit dieser Lösung wird kein Radfahrer gezwungen, auf dem Radweg (Gehweg) zu fahren, die Entscheidung bleibt ihm überlassen und so muss er sich auf dem Gehweg auch entsprechend vorsichtig in Bezug auf Fußgänger verhalten. Gegenseitige Rücksichtnahme vermindert das Gefährdungspotenzial beider Verkehrsteilnehmer.

Weitere Einzelmaßnahmen sind die Herstellung bzw. Verbesserung von **Querungsmöglichkeiten sowie Lückenschlüsse** im Radwegenetz. Dies ist beispielsweise im Bereich des Bahnhofs, im Bereich des Rathauses, an der B 3-Querung am Mauertalweg und an den Querungen an der geplanten Südrandstraße erforderlich.

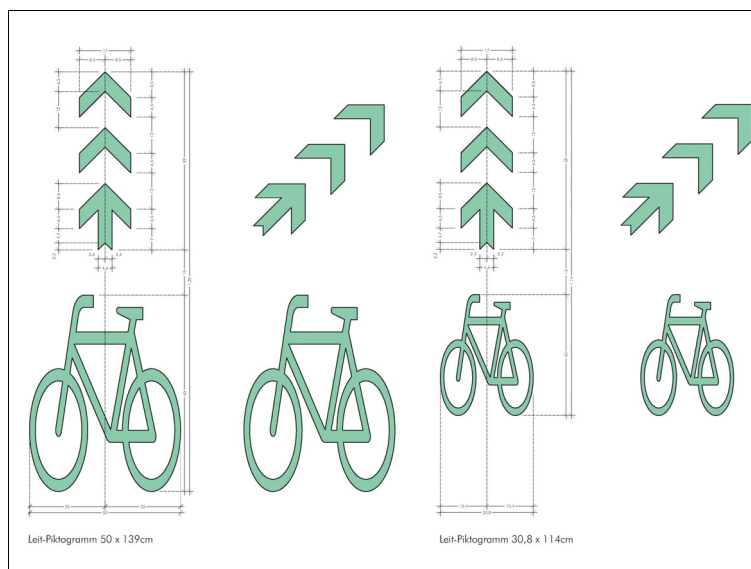
Auch ist zu prüfen, ob eine **Südrandstraße**, die derzeit in Planung ist, eine Barriere für Radfahrer (und Fußgänger) darstellt und ob die Kreuzungspunkte sicher gestaltet und gut nutzbar sind oder geeignete Unterführungen der Radwege hergestellt werden können. Insbesondere die Querung der Bahnstrecke entlang der geplanten Südrandstraße ist eine wichtige planerische Aufgabe.

Mit zentralen **Infopunkten** soll die Schnittstelle zwischen Radtourist und Weingarten hergestellt werden. Dort können wichtige Zusatzangebote wie Reparaturwerkzeug oder Lademöglichkeit angeboten werden. Diese Punkte bilden ggf. die Grundlage für **Mobilitätsstationen**, um die Bewerbung der alternativen Verkehrsmittel zu erleichtern.

Für den **Radtourist** wird an den Ortseingängen ein Infopunkt zur Begrüßung installiert, der die wichtigsten Informationen für die Durchfahrt und die innerörtlichen Angebote, z.B. Service Points, Gastronomie, E-Lademöglichkeit enthält.

Auf den Haupttrouten sollten auf der Straße sogenannte **Leitpiktogramme** aufgebracht werden, um dem Radfahrer ein deutliches Zeichen zu geben, dass er sich auf einer der Haupttrouten befindet. Ein solches Piktogramm dient dem Radfahrer als Orientierungszeichen und kann insbesondere für den ungeübten Radfahrer, der als Zielgruppe für die Änderung des Mobilitätsverhaltens angesprochen werden soll, den Einstieg erleichtern. Das Piktogramm soll aber auch den Autofahrern ganz deutlich zeigen, dass auch der Radverkehr auf diesem Streckenabschnitt Teil des gewollten Verkehrsgeschehens auf der Straße ist und entsprechende Rücksichtnahme erforderlich ist. Nicht zuletzt dient das Leitpiktogramm aber auch der Bewerbung des Verkehrsmittels Fahrrad, da es permanent aufzeigt, dass ein gutes Radverkehrsnetz in Weingarten besteht.

Die folgenden Abbildungen zeigen ein solches Piktogramm.



**Abb. 7:** Piktogramm Radverkehr



**Abb. 8:** Piktogramm Radverkehr auf Fahrbahn

Im Folgenden werden weitere Maßnahmen vorgestellt, die den Radverkehr weiter fördern.

Die Beschleunigung stellt einen wichtigen Punkt eines attraktiven Radverkehrs dar. Eine Maßnahme hierfür ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen (LSA) durch geeignete Markierungen von z.B. **Fahrradtaschen** oder vorgezogenen Aufstellbereichen. Bei einer zukünftigen Umstellung bzw. Änderung des Signalsprogramms an lichtsignalgeregelten Kreuzungen könnte auch eine **Bedarfsanforderung für Radfahrer** in Betracht gezogen werden, die zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu einer kürzeren Wartezeit führt.

Die Bereitstellung eines System mit die Bürgerschaft Anfragen und Hinweise formulieren und zentral bei der Verwaltung einreichen kann, bietet eine gute Grundlage für eine direkte Kommunikation mit der Bürgerschaft. Dieses System könnte über die Einrichtung eines „Kummerkastens“ oder „Scherbentelefon“ entweder als Briefkasten am Rathaus und / oder als Teil der Homepage der Gemeinde mit eigener Email-Adresse weiter ausgebaut werden.

Instrumente zur Förderung der „Radkultur“ in der Öffentlichkeit sind konkrete und zielgruppenspezifische **Verkehrssicherheitsarbeit** und **Mobilitätserziehung**, der Dialog mit Nutzern (z.B. „Meldeplattform Radverkehr“ über ein Servicetelefon oder eine App) und **Fahrradkampagnen/-aktionen**. Die **Öffentlichkeitsarbeit** kann beispielsweise mit lokalen prominenten **„Fahrradbotschaftern“** über die Vorbildfunktion gefördert werden.

Bei Bürgern gilt es, die Nutzungshemmnisse abzubauen, den Informationsmangel zu beseitigen um Routinen zu ändern, das Bewusstsein für den persönlichen Nutzen zu fördern, **positive „Rad-Erlebnisse“** zu schaffen und die Kommunikation zu verbessern. Es gibt die Möglichkeit an Umbruchsituationen anzusetzen (z.B. **Neubürgererradtouren**); auch eine attraktive **Umgestaltung des öffentlichen Raums** kann die Akzeptanz der breiten Bevölkerung verbessern.

Generell sollen Hindernisse für den Radverkehr weitestgehend vermieden werden, um keine Ausweichreaktionen oder Nutzungsverzichte hervorzurufen. Besonders hervorzuheben sind an dieser Stelle noch einmal ein durchgängiges Netz mit intuitiv erfassbarem Wegeverlauf, einer klaren Gestaltung und einer eindeutigen Regelung an Knotenpunkten. Eine Beschilderung in einheitlichem Design ist ebenfalls ein wichtiger Faktor. An Baustellen ist es wichtig, den Fahrradfahrern ein sicheres Passieren zu ermöglichen, hierfür sind ebenfalls klare Beschilderungen und Markierungen notwendig.

**E-Bikes** und **Pedelecs**, die ein einfaches Zurücklegen vor allem auch längerer Strecken ermöglichen, müssen ebenfalls noch stärker gefördert werden. Hierzu

müssen vor allem Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder im Gemeindebereich bereit gestellt werden; dies sollte in dem Konzept zu **Mobilitätsstationen** aufgegriffen. In diesem Zusammenhang ebenfalls denkbar ist die Bereitstellung von vergünstigtem oder ggf. sogar kostenlosem Strom. Festlegungen hierzu sind auf der Ebene der Detailplanung zu diskutieren.

**Radschnellverbindungen** kommen der vermehrten Nutzung von E-Bikes und Pedelecs auch entgegen, da auf ihnen ebenfalls mit geringem Kraftaufwand schnell gefahren werden kann und die Priorität für das Verkehrsmittel Rad noch deutlicher wird. Die Radschnellwege werden derzeit im Landkreis entwickelt und müssen nach Vorlage des Konzeptes in geeigneter Form im Gemeindegebiet geführt werden oder es müssen geeignete Verbindungen zu den Schnellverbindungen aufgebaut werden.

**Bike-Sharing** ist ebenfalls ein Bestandteil zur Förderung des Umweltverbundes und sorgt dafür, dass immer mehr Nutzer immer häufiger auf ihren Pkw verzichten. Insbesondere eine **Lastenfahrrad** an den Mobilitätsstationen in den Quartieren kann hier entscheidend zur Änderung der eigenen Pkw-Verfügbarkeit beitragen.

**Fördermöglichkeiten für Unternehmen**, die Elektromobilität unterstützen und ihren Angestellten Lademöglichkeiten während der Arbeitszeit zur Verfügung stellen, sind ebenfalls eine Maßnahme, die den Umweltverbund stärkt.

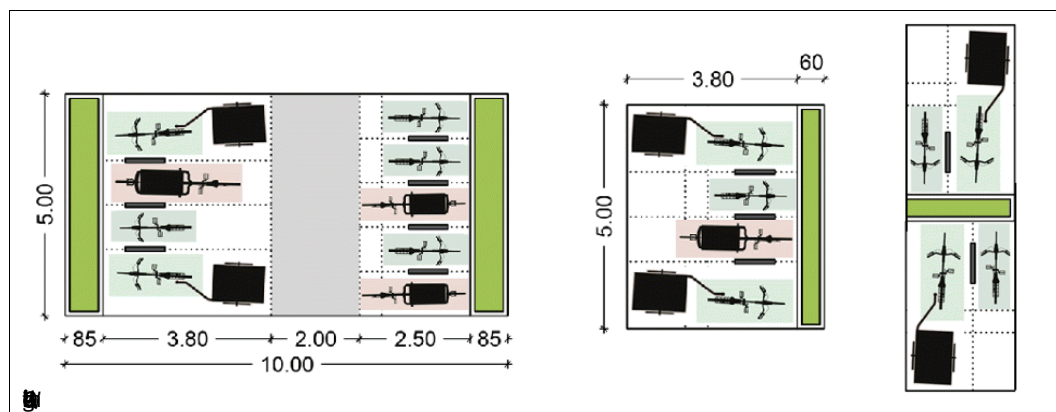
Wenige **bauliche Maßnahmen** an Straßen werden zur Verbesserung der Orientierung aber auch der Erhöhung der Sicherheit erforderlich. Dazu ist der Knotenpunkt Ringstraße und Kanalstraße zu zählen, der als südlicher Beginn der Fahrradstraße auszubilden ist und die Radverbindung aus Richtung Süden, die aufgrund der hohen aktuellen Belastungen im Seitenraum bis zur Dörnigstraße geführt wird, aufzunehmen hat. Auch im Bereich Bahnhof ist die Radwegführung zwischen Bahnhofstraße / Ringstraße und dem Bahnhof neu zu ordnen bzw. durch Querungshilfen zu sichern.

An den Hauptachsen sollten an geeigneter Stelle sichere **Fahrradparkplätze** hergestellt werden (z.B. östlich und westlich des Bahnhofs oder am Schnittpunkt von Kanalstraße und Bahnhofstraße bzw. bei den zentralen Infopunkten). Diese sollten überdacht sein und können insbesondere mit Blick auf die heute teilweise sehr hochwertigen Fahrräder auch mit Boxen ausgestaltet werden. Um auch den Nutzern von E-Bikes zu genügen, sollten einige der Abstellmöglichkeiten mit Lademöglichkeit ausgestattet sein, sodass die Nutzer ihr Fahrrad beispielweise während des Einkaufs oder des Arztbesuchs sicher abstellen und nebenbei ganz bequem wieder aufladen können.



Als identitätsstiftende Maßnahme wird die Entwicklung eines ortsspezifischen Anlehnbügel für Fahrradabstellplätze angeregt, dem **“Weingartener Bügel”**. Er sollte zusammen mit dem örtlichen Handwerk entwickelt werden. Die Sparkassen-Organisation z.B. hat den Marken-Wert eines solchen Konzeptes erkannt und verwendet einheitliche, modern gestaltete Abstellbügel als Teil Ihrer Corporate Identity. Für öffentliche, halböffentliche und private Abstellanlagen kann danach ein einheitliches Modell von Bügeln verwendet werden. Vorhandene Abstellbügel, insbesondere solche, bei denen der Fahrradrahmen nicht anschließbar ist, sollten ausgetauscht werden.

An mehreren Stellen werden Stellplätze für Räder errichtet, die sowohl für Einheimische als auch für touristische Radfahrer ein attraktives Angebot zum Verweilen darstellen sollen. Je nach Örtlichkeit (z.B. Nähe Kindergarten) ist auch auf den Platzbedarf von Fahrrädern mit Anhänger zu achten. Neben den Informationsmöglichkeiten (siehe zentrale Wegweiser) gehören zu den Abstellanlagen auch Lademöglichkeiten für Pedelecs, eine Reparaturstation und eine teilweise Überdachung. Die Anlage von Fahrradstellplätzen soll bestehende Pkw-Stellplätze ersetzen. Mit den folgenden Konzeptideen der Gemeindeverwaltung wird nachgewiesen, dass für 4 Fahrradstellplätze 2 Pkw-Stellplätze benötigt werden während auf 4 Pkw-Stellplätze etwa 8-10 Fahrräder parken können.

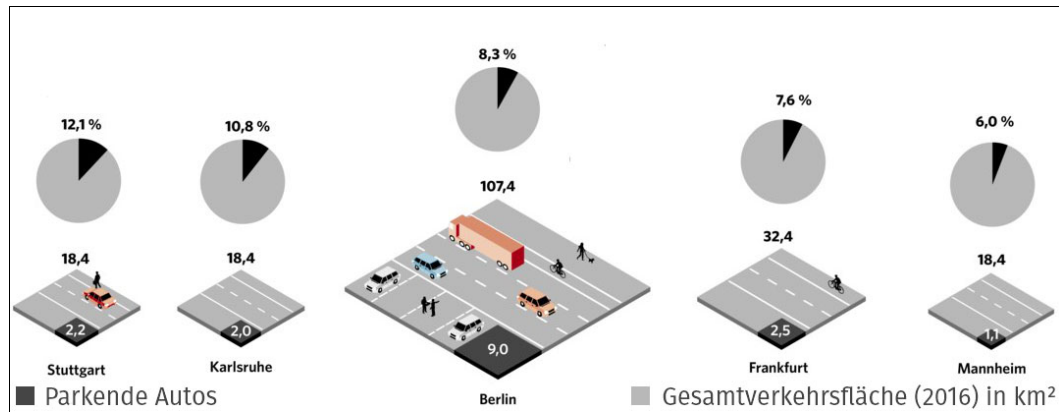


**Abb. 9:** Konzeptidee Fahrradparken auf Pkw-Stellplätzen

Moderne, gut erreichbare und ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen sind auch für Gewerbebetriebe wichtig als Visitenkarte und um ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Angebot zu machen. Ebenso sollen die Fahrradstellplätze für Kunden von Einzelhandel oder Dienstleistungen in ausreichender Menge, in der Nähe zu den Eingängen und in guter Ausstattung zur Verfügung stehen.

### 8.1.3 Konzept Ruhender Verkehr

Der Ruhende Verkehr, d.h. der Platz für abgestellte Fahrzeuge in den öffentlichen **Verkehrsflächen**, nimmt in den letzten Jahren einen immer größeren Anteil ein. Nach einer aktuellen Zusammenstellung der Stuttgarter Zeitung (30. April 2021) sind dies für Karlsruhe im Jahr 2016 10,8% der gesamten Verkehrsfläche; für die Vergleichsstädte bewegt sich der Anteil zwischen 6,0 und 12,1 %.



**Abb. 10:** Flächenverbrauch durch parkende Autos

Angaben zu diesen Größen liegen für Weingarten zwar nicht vor, das Konzept sieht aber vor, den Anteil der Flächen für den Ruhenden Verkehr zugunsten der Fußgänger durch **stark gemindertes Gehwegparken**, d.h. Zulässigkeit nur dort, wo der Gehweg das Mindestmaß von 1,6 bis 2,25 m (je nach Bedarfsfall der Barrierefreiheit) noch aufweist, und zugunsten des fließenden Verkehrs bzw. des Radverkehrs durch ausreichende Restbreiten zwischen gegenüber parkenden Fahrzeugen oder **Ausweichstellen** zwischen hinter einander parkenden Fahrzeugen zu verringern. Damit wird das Ziel eines geordneten Parkens durch **eindeutige Markierungen** umgesetzt und partiell ergänzt um **parkzeitregelnde Elemente** mit Sonderregelungen für **Anwohnerparken**.

- Plan 32 Für die Regelung des Parkraumangebots gibt es mehrere Möglichkeiten der Einflussnahme, die sich durch Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen ausdrücken. Je nach Veränderung des Parkraumangebotes kann es dabei zu Reduzierungen in einzelnen Teilbereichen kommen, die durch Verlagerung der parkenden Fahrzeuge auf private Stellplätze oder in weiter entfernte Straßenabschnitte kompensiert werden. Das Konzept muss dabei auf die lokalen Bedürfnisse und die unterschiedlichen Nutzergruppen reagieren und das Parken für **Kunden der Geschäfte und Dienstleistungen** durch Begrenzung der Parkzeit bzw. der damit verbundenen häufig freien Stellplätze zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Bedürfnisse der **Anwohner** durch ggf. erforderliche Anwohnerparkregelungen (s. Plan 32) beachtet werden, wenn auf den privaten Grundstücken im Altbaubestand nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht. In diesem Fall muss

das **Anwohnerparken** als Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsflächen für private Bedürfnisse verstanden werden und mit entsprechenden Gebühren versehen werden, die deutlich über den aktuell zugelassenen rund 30 € pro Jahr liegen.

Für **Beschäftigte** sollen ebenfalls Stellplätze in angemessener Entfernung zum Arbeitsplatz zur Verfügung stehen, wobei die angemessene Entfernung im Einzelfall aus dem Verhältnis von bereitstehenden Parkplätzen und der fußläufigen Verbindung ermittelt werden muss. Für den Fall, dass es nicht möglich ist, weiteren Stellplatzraum abseits der Straßenverkehrsflächen zu schaffen, sollte geprüft werden, ob für Beschäftigte ähnliche Regelungen wie für das Anwohnerparken gefunden werden, denn durch die sich ggf. ergänzenden Stellplatznutzungszeiten gelingt eine positiv zu bewertende Doppelnutzung der Verkehrsflächen.

Plan 32 Aus der Gesamtbetrachtung der Mobilitätsangebote leiten sich die folgenden Parameter für die im Einzelfall vorzunehmende detaillierte Parkraumplanung in Straßenabschnitten ab, die hier nicht Teil einer Gesamtplanung für Weingarten sein kann, in Plan 32 wird lediglich eine zeitliche Stufung empfohlen:

- a. Vermeidung von Gehwegparken. Auf jeden Fall, wenn die Breite auf dem Gehweg das Maß von 1,60 m unterschreitet.
- b. Bereitstellung einer absoluten Fahrbahnmindestbreite von 3,15 m für die Durchfahrt in einer Richtung, besser 3,50 m, damit ein Begegnen von Pkw und Radfahrer bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich bleibt.
- c. Sofern der Gegenverkehr bei erhöhtem Verkehrsaufkommen beeinträchtigt wird, müssen in angemessener Entfernung, in Abhängigkeit von Sichtweite und Verkehrsmenge, Ausweichstellen vorgehalten werden, die eine Mindestlänge von 15 Metern aufweisen sollten. Bei stark befahrenen Straßen kann die Mindestlänge der Ausweichstellen vergrößert werden und im Extremfall zum Verzicht auf Stellflächen führen.
- d. Zur Optimierung des Parkraumangebotes kann es situationsabhängig angemessen sein, einen Gehweg nur einseitig vorzusehen.
- e. Bei Straßenabschnitten mit Bus-Linienverkehr und bei Straßenabschnitten, die im Hauptnetz des Radverkehrs liegen, wird auf das Parken im Straßenraum weitgehend verzichtet, um die Leichtigkeit des Verkehrs im Umweltverbund zu ermöglichen.
- f. Durch tageszeitlich angepasste Regelungen kann es ermöglicht werden, dass der Bedarf an Stellplätzen für Anwohner in den Nachtstunden gedeckt werden kann.

- g. Zur Förderung der klimafreundlichen Verkehrsmittel, z.B. Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Fahrzeuge werden an geeigneten Stellen Stellplätze ausgewiesen, ebenso wie für Behindertenplätze, wenn der Bedarf nachgewiesen ist.

Eine Ordnung des vorhandenen Straßenraums kann durch den Einsatz von verstärkter Kontrolle, das Anbringen von Markierungen und Beschilderungen umgesetzt werden. Dies ist insbesondere geeignet, wenn im Bestand viele Falschparker, z.B. auf dem Gehweg, identifiziert wurden. Außerdem können durch die Markierung von Stellplätzen Ausweichstellen von ausreichender Größe sichergestellt werden, wenn auf der Straße ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen oder Busverkehr vorliegt. Neben markierten Stellplätzen ist auch der Einsatz von Parkverboten möglich. Außerdem kann bei ausreichender Gehwegbreite (hier angesetzt mindestens 2,1 m mit 50 cm Gehwegmitnutzung; besser 2,75 m) das Parken auf dem Gehweg mit entsprechender Beschilderung ausgewiesen werden. In diesem Fall ist zusätzlich ein abgesenkter Bordstein herzustellen.

Auch eine neue Regelung der Bewirtschaftung im ruhenden Verkehr bietet Potenzial für eine bessere – den angrenzenden Nutzungen entsprechende – Stellplatzverfügbarkeit. Als Maßnahmen zählen hierzu die zeitliche Begrenzung der Stellplatznutzung und die Einführung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner. Als Parkzeitregelung kommen dabei üblicherweise Dauern von 1, 2 oder 4 Stunden tagsüber an Werktagen zum Einsatz. Die zeitliche Begrenzung ist geeignet für Gebiete mit viel Besucherverkehr und einer entsprechend hohen Fluktuation bei der Stellplatzbelegung. Die Umsetzung des sog. "Anwohner-Parkens" ist gemäß VwV-StVO §45 an die Erfüllung einiger zwingender Bedingungen geknüpft. Diese Sonderparkberechtigung ist z.B. nur zulässig,

1. wo "dem Parkmangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Verordnung abgeholfen werden kann" und
2. "die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden".

Sollte der Stellplatzbedarf das vorliegende Angebot an Stellplätzen sehr stark übersteigen und der Einsatz der genannten Maßnahmen nicht ausreichen bzw. nicht möglich sein, dann ist die Entwicklung neuer Flächen oder Garagen für Stellplätze erforderlich. Dies wird z.B. mit der Parkscheune an der Jöhlinger Straße verfolgt, die mit ihren rund 35 Stellplätzen dieses Angebot erfüllt und teils fest anmietbare Plätze und teils öffentlich zugängliche Plätze haben wird.

Plan 32 Die Grunderkenntnis, dass die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen ein rares Gut ist und mit der Fläche für den Ruhenden Verkehr im Sinne der Mobilitätswende sorgsam umzugehen ist, bestimmt den Umgang mit dem Thema. Insbesondere die im öffentlichen Raum dauerhaft abgestellten Fahrzeuge der Anwohner sollen durch das Konzept reduziert werden. Insofern bildet das weiter auszubauende Angebot an Carsharing durch Stadtmobil eine wichtige Entlastungsfunktion. Stadtmobil ist bereits mit 5 Stationen in Weingarten präsent.

- ▶ am Bahnhof mit 2 Fahrzeugen,
- ▶ in der Goethestraße mit 1 Fahrzeug,
- ▶ in der Kanalstraße mit 2 Fahrzeugen,
- ▶ in der Königsberger Straße mit 1 Fahrzeug,
- ▶ in der Bahnhofstraße Nähe Rathaus mit 1 Fahrzeug (E-Fahrzeug).

Ein mittelfristiger Ausbau um weitere 20 Fahrzeuge erscheint realistisch. Bereits jetzt sollten entsprechende Stellplätze reserviert und die Bereitstellung von Elektroladesäulen geprüft werden, so zum Beispiel:

- ▶ Bahnhof: 3 zusätzliche Fahrzeuge auf der Ostseite,
- ▶ Waldbrücke: 2 zusätzliche Fahrzeuge, Parkplatz bei der Haltestelle,
- ▶ Liverdunplatz: 2 zusätzliche Fahrzeuge,
- ▶ Nähe Rathaus: 3 zusätzliche Fahrzeuge, direkt am Rathaus,
- ▶ Jöhlinger Straße: 2 zusätzliche Fahrzeuge z.B. in der Parkscheune,
- ▶ Kirchbergstraße: 2 zusätzliche Fahrzeuge,
- ▶ Kanalstraße / Bahnhofstraße: 1 zusätzliches Fahrzeug,
- ▶ Höhefeldstraße: 1 zusätzliches Fahrzeug,
- ▶ Festplatz: 5 zusätzliche Fahrzeuge (u.a. Transporter, Kombi, "Luxus-Fahrzeug"),
- ▶ Burgstraße: 2 zusätzliche Fahrzeuge.

Generell sollten weitere Stellplätze mit E-Ladesäulen ergänzt werden, da der Bedarf an öffentlichen Lademöglichkeiten mit dem erhöhten Anteil an Elektrofahrzeugen weiter ansteigen wird, so zum Beispiel:

- ▶ Lehrerparkplatz Turmbergschule,
- ▶ Parkplatz im Brügel,
- ▶ Kanalstraße / Bahnhofstraße,
- ▶ Parkhaus Rathausplatz,
- ▶ Bahnhof Westseite,
- ▶ Jöhlinger Straße / Parkscheune,
- ▶ bei Einzelhandelsgeschäften auf dem Kundenparkplatz.

▶

### 8.1.4 Konzept im Straßenverkehr

Plan 2 Veränderungen im Straßenverkehrsnetz von Weingarten werden in diesem Teil des Verkehrskonzeptes nicht konkret geplant. Da es Wechselwirkungen zu den hier untersuchten Verkehrsangeboten gibt, wird an dieser Stelle und in Plan 2 lediglich aufgezeigt, welche aktuellen Planungsabsichten bestehen, damit sie und deren mögliche Folgewirkungen bei der Beurteilung einbezogen werden können. Als ein entlastendes Element wird die im Generalverkehrsplan des Landes enthaltene neue Führung der L 559 als Südrandstraße dargestellt. Durch Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs wird sie zudem eine maßgebliche Bündelungswirkung wahrnehmen und Verkehr aus der Ortslage ziehen. In dieser Folge wird aufgezeigt, dass das zentrale Straßenkreuz aus Bahnhofstraße und Kanalstraße / Paulusstraße als Fahrradstraße mit Öffnung für den Anliegerverkehr umgesetzt werden kann und die östliche Ringstraße dann als innerörtliche Hauptverkehrsstraße auch für die Verkehrsmittel des Umweltverbands ertüchtigt werden kann.

Der Ortskern ist aktuell bereits als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Der Bereich wird zur Vergrößerung bis zur Körnerstraße (die ebenfalls als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann) dargestellt, da in diesem Bereich keine weiteren Verkehrsbedürfnisse bestehen als im bestehenden System der Verkehrsberuhigten Bereiche. Außerdem wird zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Bahnhofstraße südlich der Walzbach die Drehung der Einbahnrichtung und die Ausweisung einer Anliegerstraße (Fußgängerzone) empfohlen.

Im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung im Norden von Weingarten wird dargestellt, dass dadurch weitere Netzergänzungen für die Quartierserschließung hinzu kommen werden, die hier sinnvoll an das bestehende Straßennetz anzubinden sind, wodurch eine Verbindung zur Paulusstraße, zur Bruchsaler Straße und zur Höhefeldstraße entsteht. Damit wird auch die Führung des Schwerverkehrs aus dem Gewerbegebiet an der Höhefeldstraße direkt zur B 3 möglich, um heute bewohnte Straßen zu entlasten.

Für das Gebiet Setz wird aufgezeigt, dass die Anbindung zur B 3, die heute zu schmal für den Begegnungsverkehr ist, mittelfristig für den Begegnungsverkehr ausgebaut werden sollte.

Für den Buslinienverkehr im Straßennetz wird sich durch die geplanten Änderungen zunächst keine zwingende Änderung ergeben. Allerdings kann sich in der weiteren Planung für den ÖPNV vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende eine Änderung ergeben, die hier noch nicht beurteilt werden kann aber je nach Konzeption gut in das Gesamtkonzept integrierbar ist.

## 8.2 Wichtige übergeordnete Maßnahmen

Nachfolgend werden die Maßnahmenkomplexe vorgestellt, die sich aus mehrerer einzelnen Maßnahmen bilden, zwischen den Einzelkonzepten abgestimmt sind und so insgesamt für alle untersuchten Verkehrsteilnehmer entsprechend der Planungsziele zu einer Verbesserung beitragen werden. Damit die übergeordneten Zusammenhänge deutlich werden und bei der Entscheidung über Einzelmaßnahmen beachtet werden können, werden sie hier besonders hervorgehoben.

### 8.2.1 Bahnhofstraße als zentrales Hauptelement

Aufbauend auf dem Verkehrskonzept für Weingarten, dass mit der Burgstraße und der Ringstraße (später Südumfahrung) ein leistungsfähiges System zur Umfahrung der Ortsmittenbereiche aufweist, wird die Bahnhofstraße als das zentrale innerörtliche Hauptelement für den Rad- und Fußgängerverkehr gleichberechtigt neben dem Pkw-Verkehr entwickelt.

Die Attraktivität dieser Hauptachse zwischen Rathaus und Bahnhof wird maßgeblich von der Gestaltung und der Aufenthaltsqualität abhängen, sodass der Weg mit vielen kleineren Aufenthaltspunkten für Fußgänger attraktiv wird. Für den Radverkehr wird die Bahnhofstraße zur Fahrradstraße gewandelt, wodurch die Gleichberechtigung von Kfz und Rad auch verkehrsrechtlich dokumentiert wird. Vorteilhaft ist in jedem Fall, dass die Fahrradstraße auch optisch deutlich hervorgehoben werden kann und somit die Bahnhofstraße zur Hauptachse im innerörtlichen Radverkehr in Ost-West-Richtung macht. Der Kreuzungspunkt mit der in Nord-Süd gerichteten zweiten Fahrradstraße über die Paulusstraße und die Kanalstraße bildet damit einen wichtigen zentralen Orientierungsort.

Die Erreichbarkeit der Geschäfte, Gastronomie oder Dienstleistungen bleibt unverändert und wird durch die angestrebte Parkzeitregelung noch weiter attraktiviert, da Stellplätze nicht durch Dauerparker belegt werden und Anwohner Parkberechtigungen nur in angemessenem Umfang erhalten.

Der schon heute hochwertigste Abschnitt der Bahnhofstraße befindet sich links und rechts der geöffneten Walzbach. Dieser Bereich soll in Bezug auf die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereiches bis zur Körnerstraße erweitert werden, um den Konflikt zwischen fließendem Verkehr und Fußgängern zu mindern. Außerdem soll die Befahrbarkeit im Bereich der geöffneten Walzbach nur noch in Fahrtrichtung Ost zur B 3 vorgesehen werden, um die Fahrbeziehungen auf der B 3 zu reduzieren und somit die Querungen für Fußgänger und Radfahrer zur Kirchstraße zu erleichtern. Südlich der Walzbach wird dieses Konzept zusätzlich verstärkt, indem der Kfz-Verkehr bis auf Anlieger und Lieferverkehr heraus-

genommen wird, ggf. unterstützt durch bewegliche Poller. Damit wird die Führung des Radverkehrs auf der südlichen Seite in beiden Fahrtrichtungen sicher ermöglicht und für die Geschäfte ergeben sich weitere Möglichkeiten zur Nutzung der öffentlichen Flächen für Auslagen oder Außenbewirtung. Der Aufenthaltscharakter wird deutlich gestärkt.

### **8.2.2 Neuordnung Ruhender Verkehr**

Das Gesamtkonzept zielt auf eine Verbesserung für den Umweltverbund ab. Für den Fußgänger bedeutet dies vornehmlich die Sicherung der Nutzbarkeit der Gehwege und die Sicherung der Querungsstellen an stark befahrenen Straßen durch Freihalten der Sichtbeziehungen. Beide Ziele können nur mit einer klaren Ordnung des Ruhenden Verkehrs erreicht werden. Für Weingarten wird deshalb angestrebt, dass mittelfristig alle Möglichkeiten für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eindeutig markiert werden. Mit dem hier vorgelegten Konzept wird ein 2-stufiges Vorgehen empfohlen, welches zunächst die wichtigsten Bereiche benennt um danach die weiteren Straßenabschnitte zu regeln.

Aufgrund des sehr differenzierten Charakters der Planungen von Stellplätzen, die nur durch genaue örtliche Bestandsaufnahmen gelingt, wird hier lediglich auf die Planungsparameter hingewiesen, die bei der Detailplanung zu beachten sind. Dabei spielt der vorhandene Parkdruck und der Bedarf an ein leistungsfähiges Verkehrsnetz aus Sicht des ÖPNV, des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs eine große Rolle, sodass Lage und Menge von ausgewiesenen Stellplätzen daran bemessen werden. Für Fußgänger werden die erforderlichen Gehwegbreiten und Sichtverhältnisse an Querungsstellen freigehalten, sodass am Ende eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer steht.

### **8.2.3 Innerörtlicher Radverkehr**

Der innerörtliche Radverkehr birgt ein erhebliches Potenzial zur Vermeidung von Kfz-Fahrten aufgrund der kurzen Wege und der individuellen Nutzungsmöglichkeiten. Grundlage für eine erhöhte Nutzung des Fahrrads ist die Sicherheit auf dem Weg, die Orientierung im Straßenraum und das gute Image des Verkehrsmittels.

Die wichtigste Maßnahme bildet die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der gesamten Ortslage. Dadurch kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und eine Entlastungswirkung für die gesamte Ortslage erreicht werden. Aus Sicht der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe und Lärm und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer birgt die geringere Geschwindigkeit auch deutliche Vorteile, da der Verkehr verstetigt und ruhiger wird.



Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für die innerörtlichen Wege in einer Gemeinde in der Größe, Lage und Struktur wie Weingarten. Die notwendigen Voraussetzungen dafür sind gegeben:

- ▶ Der größte Teil der Siedlungsfläche ist flach. Nur am östlichen Rand der Siedlungsfläche ist die Hanglage bebaut. Das Ortszentrum liegt an der Stelle, an der sich das Walzbachtal aus dem Kraichgau-Hügelland in die Rheinebene öffnet.
- ▶ Die Siedlungsdichte ist gering. Die meisten Menschen wohnen in Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern. Private Abstellmöglichkeiten für Fahrräder existieren in Innenhöfen, Garagen und sonstigen Nebengebäuden. Auch im öffentlichen Raum ist grundsätzlich genügend Platz, um Fahrräder abzustellen.
- ▶ Die Entfernungen zu innerörtlichen Zielen (Schule, Dienstleistungen und Einkaufen in der Ortsmitte, Einkaufen bei den Discountern am Ortsrand, Gewerbebetriebe am Ortsrand, Freizeitmöglichkeiten in der umgebenden freien Natur) sind ideal für das Fahrrad: Häufig etwas zu weit für einen Fußweg, aber weniger aufwändig als eine Autofahrt.
- ▶ Das Straßen- und Wegenetz ist, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für alle Arten von Radfahrern leicht und sicher zu befahren. Die meisten Straßen sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen oder sind verkehrsberuhigt. Ein ergänzendes Wegenetz bietet viele kleinräumige Verbindungen, die mit einem Auto wesentlich aufwändiger zu realisieren wären.
- ▶ Radfahren ist in Weingarten seit Jahrzehnten ein etabliertes und akzeptiertes Verkehrsmittel in allen Altersgruppen und sozialen Milieus, sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr. Die praktische Konsequenz daraus ist, dass sich die Kfz-Fahrer größtenteils gegenüber Radfahrern und Fußgängern achtsam verhalten. Auch das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern ist größtenteils 'entspannt'. Eine weitere wichtige Konsequenz ist, dass Bauherren, Investoren, Architekten und die Verwaltung das Fahrrad als Verkehrsmittel inzwischen bei ihren Überlegungen einbeziehen.

#### 8.2.4 Fahrradstraße Bahnhofstraße und Kanalstraße/Paulusstraße

Als markantes und deutlich sichtbares Zeichen für den Wandel in der Mobilitätsplanung von Weingarten soll ein zentral gelegenes Angebot für das Fahrrad geschaffen werden. Mit der Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244.1), die auch mit großen Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben wird, kann die Präsenz des Radverkehrs optimal aufgezeigt werden. Die Nutzung in Fahrradstraßen stellt den Kfz-Verkehr hinter das Fahrrad, was durch die Geschwindigkeit 30, Rechts-Vor-

Links und das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden verdeutlicht wird. Konkrete Einschränkungen des Kfz-Verkehrs sind nicht vorgesehen.

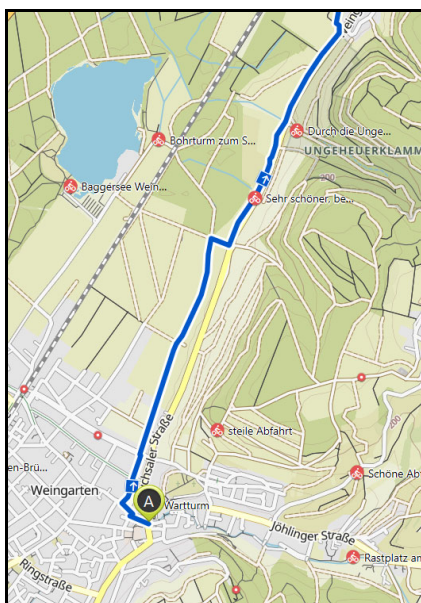
Auf dem Netzelement der Bahnhofstraße und der Kanal- bzw. Paulusstraße soll der Fahrradverkehr zukünftig gebündelt werden. Aus dieser Planung ergibt sich in Konsequenz auch die Überprüfung der Führung der überregionalen Wegweisungen und der innerörtlichen Verteilungstrecken über die Fahrradstraßen, wenn dies nicht zu Umwegen führt.

### 8.2.5 Radverkehr in die benachbarten Orte

Die Radverkehrsplanung in Weingarten muss sich in das regionale Netz an Radverkehrsangeboten einbinden, damit die Erreichbarkeit der Nachbarn gesichert ist und die Durchfahrt durch Weingarten gut ermöglicht werden kann. Ausgehend von den vorhandenen Angeboten werden im Folgenden Vorschläge aufgezeigt, wie sich das vorhandene Angebot, bzw. die Wegweisung weiter entwickeln kann, wenn die Maßnahmen in Weingarten umgesetzt sind.

Die Planung geht dabei von der Ortsmitte aus und zeigt die Routen in die benachbarten Orte (im Uhrzeigersinn) auf der Basis des für den Radverkehr gut geeigneten Routenplanungssystems Komoot auf.

#### ■ Radverbindung nach Untergrombach

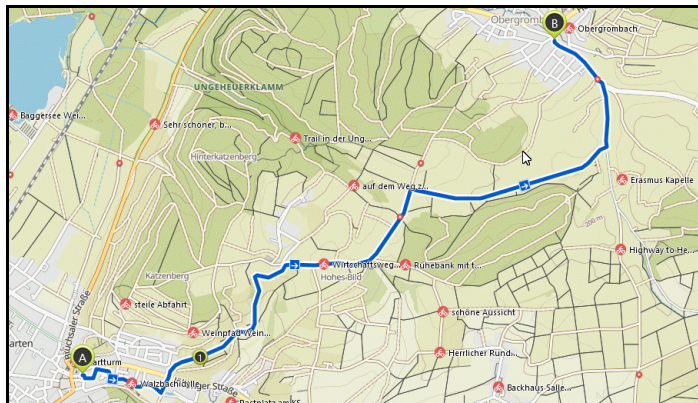


**Abb. 11:** Radroute nach Untergrombach

Die direkte Radverbindung nach Untergrombach verläuft durch die Luisenstraße und setzt sich im Breitwiesenweg fort und führt zu dem sehr komfortablen Radweg entlang der B 3. Parallel dazu besteht noch die Radverbindung westlich der

Bahnanlage. Der Streckenverlauf ist monoton und ohne besondere landschaftliche Reize. Durch die Bahnlinie ist die Strecke lärmbelastet.

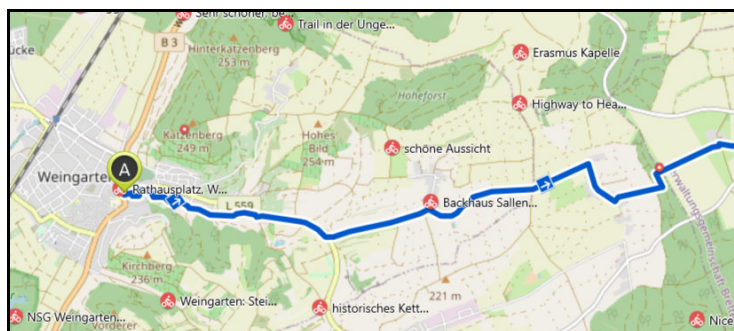
#### ▪ Radverbindung nach Obergrombach



**Abb. 12:** Radroute nach Obergrombach

Die Radverbindung nach Obergrombach verläuft zunächst auf dem Geh- und Radweg entlang der Walzbach bis zur Mühlestraße. Anschließend wird die sehr schwach durch Kfz frequentierte Fahrstraße zur Sohlsiedlung genommen. Kurz vor der Sohlsiedlung beginnt ein sehr gut befestigter Wirtschaftsweg, der in offener Landschaft nach Obergrombach führt. Der Streckenverlauf ist landschaftlich abwechslungsreich und bietet mehrfach schöne Aussichten.

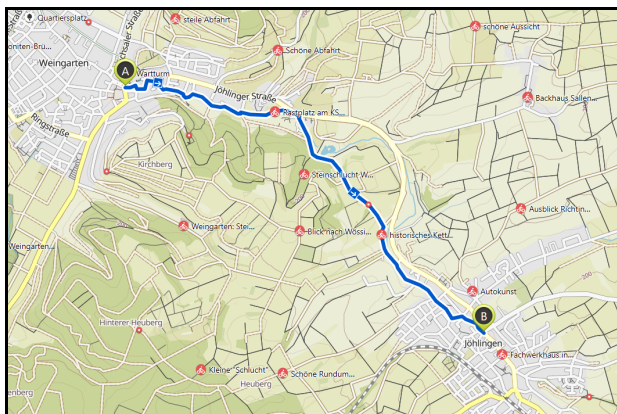
#### ▪ Radverbindung nach Gondelsheim



**Abb. 13:** Radroute nach Gondelsheim

Die Radverbindung nach Gondelsheim verläuft zunächst auf dem Geh- und Radweg entlang der Walzbach bis zum Wasserwerk am Ortsausgang. Anschließend wird der Radweg entlang der L59 nach Jöhlingen genutzt und die sehr schwach durch Kfz frequentierte Fahrstraße zur Sallenbusch-Siedlung. Dort beginnt ein befestigter Wirtschaftsweg, der in offener Landschaft zum Weiler Binsheim führt. Von dort setzt sich die Verbindung auf einem überwiegend befestigten Wirtschaftsweg bis in nach Gondelsheim fort. Der Streckenverlauf ist landschaftlich abwechslungsreich und bietet mehrfach schöne Aussichten.

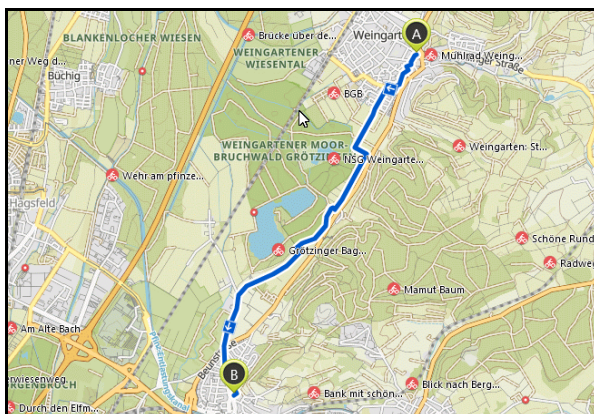
### ▪ Radverbindung nach Jöhlingen



**Abb. 14:** Radroute nach Jöhlingen

Die Radverbindung nach Gondelsheim verläuft zunächst auf dem Geh- und Radweg entlang der Walzbach bis zum Wasserwerk am Ortsausgang. Anschließend kann der Radweg entlang der L559 nach Jöhlingen genutzt werden, der topografisch anspruchsvoller ist oder der landschaftlich abwechslungsreiche Weg südlich über das Wirtschaftswegenetz.

### ▪ Radverbindung nach Grötzingen und Durlach



**Abb. 15:** Radroute nach Grötzingen

Die Radverbindung nach Grötzingen und Durlach verläuft zunächst auf Straßen in Verkehrsberuhigten Bereichen bis zur Ringstraße. Aufgrund der häufig erforderlichen Abbiegevorgänge wird eine Markierung der Wegeführung durch Fahrbahnmarkierungen vorgesehen. Nach einem kurzen Stück entlang der Ringstraße führt der Weg über die Königsberger Straße nach Süden auf das landwirtschaftliche Wegenetz.

### ▪ Radverbindung nach Durlach und Karlsruhe

In Richtung Durlach kann eine zweite Verbindung gewählt werden, die je nach Startpunkt in Weingarten oder Ziel in Durlach ebenso attraktiv sein kann. Vom Rathaus führt der Weg über die Friedrich-Wilhelm-Straße und Kanalstraße zur Dörnigstraße und dem noch schienengleichen Bahnübergang. Zu diesem Punkt gelangt man auch in direkter Verbindung vom Bahnhof über die Rudolf-Diesel-Straße. Mittelfristig, wenn die Südumgehung fertiggestellt sein wird, wird die Rudolf-Diesel-Straße keine nennenswerte Verkehrsbelastung mehr aufweisen und der Bahnübergang wird durch ein Bauwerk beseitigt sein. Von Weingarten führt die Radverbindung geradlinig entlang der Bahnstrecke und kann in dieser Lage auch im Standard einer Radschnellverbindung ausgebaut werden.

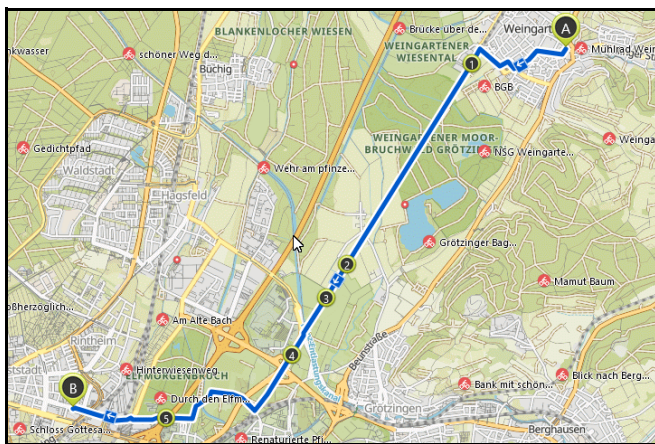


Abb. 16: Radroute nach Durlach / Karlsruhe

### ▪ Radroutenangebot nach Blankenloch

Die Radverbindung nach Blankenloch kann über zwei fast gleich lange Wege gelegt werden. Der Weg entlang der L 559 ist rund 200 m und 2 Minuten kürzer als die Verbindung über Waldbrücke. In Weingarten ist der Verlauf zwischen Rathaus und Bahnhof über die Bahnhofstraße mit der geplanten Fahrradstraße identisch. Der Weg entlang der L 559 verläuft gesichert auf einem separaten Radweg.

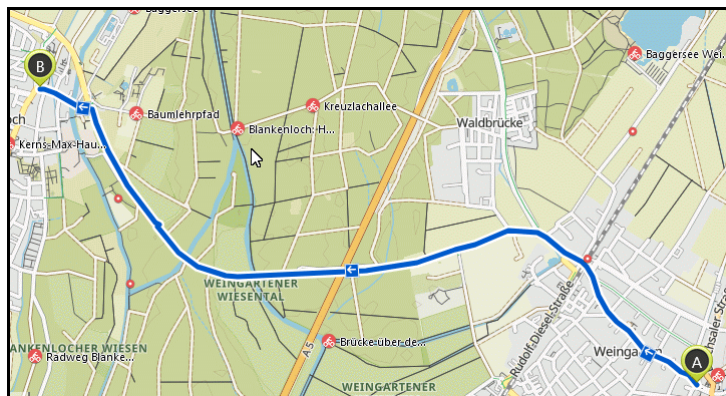
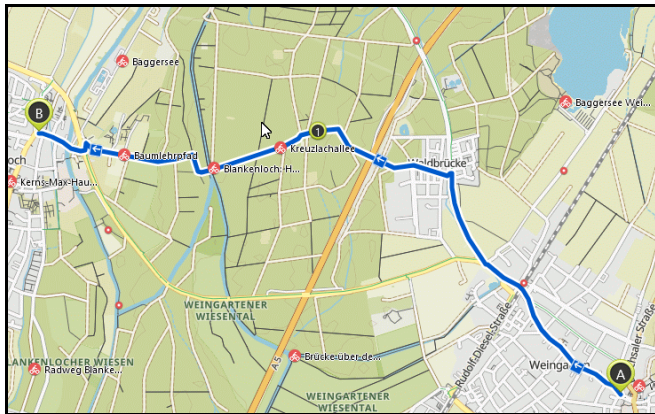


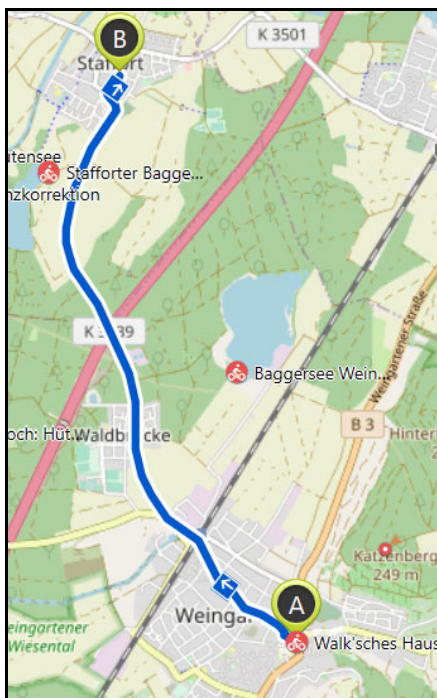
Abb. 17: Radroute nach Blankenloch

Der Weg über Waldbrücke führt entlang der K 3539 bis zum Forlenweg und im Wald über die Kreuzlachallee nach Blankenloch.



**Abb. 18:** Radroute über Waldbrücke nach Blankenloch

#### ▪ Radverbindung nach Staffort



**Abb. 19:** Radroute nach Staffort

Die Radverbindung nach Staffort nimmt ihren Verlauf zwischen Rathaus und Bahnhof über die Bahnhofstraße mit der geplanten Fahrradstraße und führt dann im Seitenraum – bis zur Fertigstellung der Südumgehung – bis zum Abzweig der K 3539. Der weitere Weg über Waldbrücke führt entlang der K 3539 auf dem parallelen Radweg.

## 8.2.6 Touristischer Radverkehr

Zwei touristische Radrouten verlaufen durch Weingarten:

1. Der **Rheintalweg** beginnt in Konstanz und verläuft rechtsrheinisch bis nach Heppenheim. Er folgt ab Basel dem Verlauf der Bundesstraße 3 über die Städtekette am östlichen Rand des Rheintales. Er ist nicht zu verwechseln mit dem Rheinradweg (Deutschlandroute 8), der dem Fluss durch mehrere Länder von der Quelle bis zur Mündung folgt. Der Rheintalweg führt von Karlsruhe-Durlach kommend durch Weingarten und weiter nach Bruchsal.
2. Die **Kraichgau-Stromberg Ökoregio-Tour** ist ein ca. 82 km langer Rad-Rundkurs des Tourismusverbandes Kraichgau-Stromberg. Er führt von Bruchsal-Untergrombach über Weingarten nach Jöhlingen. Die weitere Tour führt nach Berghausen, Wössingen, Bretten, Knittlingen, Flehingen, Unteröwisheim, Heildelsheim, Helmsheim, Obergrombach zurück nach Untergrombach.

Nur wenige Radfahrer befahren touristische Radrouten in ihrem gesamten Verlauf. Sie befahren Teilabschnitte und nutzen dabei die bereitgestellte Infrastruktur (Wegweiser, Hinweistafeln, Tourenvorschläge im Internet usw.). Touristische Radwege sind für Kommunen aus mehreren Gesichtspunkten interessant:

- ▶ Die Einwohner können die ausgeschilderten Radwege für ihre Freizeitaktivitäten nutzen.
- ▶ Tourismus ist ein Wirtschaftsfaktor für Hotellerie, Gastronomie, Handel und Dienstleistungen. Radtourismus spielt als Wirtschaftsfaktor für Weingarten derzeit keine messbare Rolle. Dennoch ist Radtourismus eines der Tourismus-Segmente mit den größten Zuwachsraten.
- ▶ Radtourismus ergänzt die Bemühungen zur Vermarktung regionaler Produkte und Dienstleistungen in idealer Weise. Orte, die per Rad erstmalig "erfahren" wurden, werden bei einem positiven Gesamteindruck zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgesucht.

### ■ Linienführung Rheintalradweg

Der touristische Weg zwischen Durlach und Bruchsal führt über das Weingartener Moor, Kanalstraße, Bahnhofstraße, Karl-Benz-Straße zum Baggersee und westlich der Bahnstrecke nach Untergrombach. Auch in der Fortsetzung zwischen Untergrombach und Bruchsal soll der Weg westlich der Bahn verlaufen. Alternativ wird die Führung ab der Bahnhofstraße über die Paulusstraße empfohlen, um den aufgrund der engen Platzverhältnisse neuralgischen Bahnhofsbereich zu meiden. Bei dieser Lösung wird allerdings eine neue Unterführung der Bahnanlage im Norden von Weingarten erforderlich, die dann im Sinne einer regional wirksamen

Radverbindung hergestellt wird und nicht nur dem touristischen Verkehr dienen wird.

Ziel ist es, die für touristische Radler interessanten Ziele anzubinden (Weingarter Moor, Baggersee, Schwimmbad, kleine Lebensmittelgeschäfte, Gastronomie). Der Anspruch an die Wegequalität ist vor allem eine Nutzbarkeit durch Gruppen und breite Fahrräder (Anhänger, Satteltaschen).

#### ▪ Linienführung Kraichgau-Stromberg Öko Regio-Tour

Die Linienführung der Öko Regio-Tour verläuft in Weingarten von Norden kommend geradlinig zum Rathaus und von dort über die Kirchstraße in Richtung Walzbachtal. Aufgrund der beengten Verhältnisse am Wasserrad wird der Verlauf über die Keltergasse empfohlen, um danach entlang der Walzbach zu liegen. Im Bereich Wasserwerk wird durch den Ausbaus des Radwegs auch die Alternative zur Fahrt entlang der Landesstraße ermöglicht.

### 8.3 Zusammenstellung der Maßnahmen

#### 8.3.1 Fußgängernetz

Plan 35 Grundsätzlich ist die Realisierung aller aufgezeigten Maßnahmen im Gemeindegebiet angestrebt. Da einige Maßnahmen größere Auswirkungen haben, längere Planungszeiten aufweisen oder nur in Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen stehen, wird in der folgenden Tabelle eine Priorisierung der Maßnahmen aus fachlicher Sicht vorgenommen. Die Einstufung der Priorität spiegelt dabei die Wichtigkeit (sehr hoch bis gering) wieder und die Einstufung der zeitlichen Einordnung orientiert sich an der Umsetzbarkeit aus heutiger Sicht (sofort bis langfristig). Die grau markierten Maßnahmen werden als erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Nr.	Lage	Maßnahme	Priorität	Zeit
A	alle Wege	Sicherheit erhöhen und Barrierefreiheit verbessern	hoch	kurz- bis mittelfr.
1	Bahnhofstraße	Umgestaltung nach den städtebaulichen Zielen aus dem 'Konzept Neue Mitte Weingarten'	hoch	kurz- bis mittelfr.
1	Bahnhofsstraße	Ausbau Hauptachse zwischen Bahnhof und Kirchplatz barrierefrei, gut erkennbar gestaltet mit hoher Aufenthaltsqualität	hoch	mittelfr.
2	Bahnhofsvorplatz	Aufwertung als Aufenthaltsplatz	hoch	mittelfr.
3	Bahnhofstraße / Ringstraße	Aufwertung Seitenraum für Aufenthalt	niedrig	mittelfr.
4	Bahnhofstraße / Spitalstraße	Aufwertung Seitenraum für Aufenthalt	hoch	kurzfristig



Nr.	Lage	Maßnahme	Priorität	Zeit
5	Bahnhofstraße / Kanalstraße	Aufwertung Seitenraum für Aufenthalt	hoch	mittelfr.
6	Dämmle Jöhlinger Straße	Aufwertung für Aufenthalt	hoch	mittelfr.
7	Brücke Bärenalweg	Aufwertung für Aufenthalt	hoch	kurzfristig
8	Kanalstraße / Im Brügel	Aufwertung für Aufenthalt	hoch	mittelfr.
9	Kanalstraße - Im Herrschaftsbruch	Neubau Fußweg	sehr hoch	kurzfristig
10	Durlacher Straße – Danziger Str.	Neubau Fußweg (mit Radweg)	hoch	kurzfristig
11	Durlacher Straße / Mauertalweg	Neubau Querungshilfe über B 3	hoch	kurzfristig
12	Bruchsaler Straße am Rathaus	Neubau Fußgängerfurt über B 3	hoch	sofort
13	Kanalstraße / Ringstraße	Verbesserung Verkehrssicherheit	hoch	mittelfr.
14	Dörnigstraße Bahnübergang	Verbesserung Verkehrssicherheit	niedrig	langfristig
15	Forlenweg / Eichenweg	Verbesserung Verkehrssicherheit	sehr hoch	sofort
16	Forlenweg – Sperberweg	Aufwertung als Aufenthaltsplatz	hoch	mittelfr.
17	Am Bahnhof	Barrierefreie Neugestaltung Unterführung	sehr hoch	mittelfr.
18	Steigweg bei Bruchsaler Straße	Ergänzung Gehweg mit Erweiterung Steigweg für Begegnungsverkehr	hoch	langfristig
19	Fußweg Jöhlinger Straße – Ruländerweg	Verkehrssicherer Ausbau mit Beleuchtung	hoch	kurzfristig
20	Treppenanlage zwischen Setz und Sohlweg	Verkehrssicherer Ausbau mit Rampe für Rad und Kinderwagen	hoch	kurzfristig
21	Fußweg zwischen Am Alten Friedhof und Kirchbergsraße	Verkehrssicherer Ausbau	hoch	kurzfristig
22	Treppenanlage Hans-Thoma-Weg	Verkehrssicherer Ausbau	hoch	kurzfristig
23	Treppenanlage zwischen Durlacher Straße und Hans-Thoma-Weg	Verkehrssicherer Ausbau	hoch	kurzfristig

### 8.3.2 Radnetz

Plan 36 Grundsätzlich ist die Realisierung aller aufgezeigten Maßnahmen im Gemeindegebiet angestrebt. Da einige Maßnahmen größere Auswirkungen haben, längere Planungszeiten aufweisen oder nur in Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen stehen, wird in der folgenden Tabelle eine Priorisierung der Maßnahmen aus fachlicher Sicht vorgenommen. Die Einstufung der Priorität spiegelt dabei die Wichtigkeit (sehr hoch bis gering) wieder und die Einstufung der zeitlichen Einordnung orientiert sich an der Umsetzbarkeit aus heutiger Sicht (sofort bis langfristig). Die grau markierten Maßnahmen werden als erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Nr.	Lage	Maßnahme	Priorität	Zeit
1	Bahnhofstraße östl. Kanalstraße	Fahrradstraße	sehr hoch	sofort
2	Kanalstraße	Fahrradstraße	hoch	kurzfristig
3	Bahnhofstraße westl. Kanalstraße	Fahrradstraße	sehr hoch	kurzfristig
4	Paulusstraße	Fahrradstraße	hoch	kurzfristig

Nr.	Lage	Maßnahme	Priorität	Zeit
5	Neubau verlängerte Paulusstraße	Fahrradstraße nach Realisierung	hoch	mittelfr.
6	Bahnhofstraße südl. Walzbach	Fahrradstrecke mit Anliegerverkehr	sehr hoch	kurzfristig
7	Keltergasse	Lenkung zur Vermeidung einer Engstelle	sehr hoch	sofort
8	Fußweg Bachstraße	Erkennbarkeit Engstelle erhöhen	sehr hoch	kurzfristig
9	Mützenau – Käthe-Kollwitz-Str.	Markierung Radverbindung	sehr hoch	sofort
10	Verlängerte Königsberger Straße	Ertüchtigung Wirtschaftsweg für Pendler	hoch	kurzfristig
11	Königsberger Straße – Kanalstr.	Neubau Wirtschaftsweg (regionale Hauptv.)	hoch	mittelfr.
12	Durlacher Straße – Königsb. Str.	Neubau Radweg (mit Fußweg)	hoch	kurzfristig
13	Durlacher Straße /Mauertalweg	Neubau Querungshilfe über B 3	hoch	kurzfristig
14	Bahnhofstraße/Ringstraße	Querungshilfe und Radführung	sehr hoch	kurzfristig
15	Karl-Benz-Straße	Ausbau für Gegenverkehr	hoch	kurzfristig
16	Karl-Benz-Straße	neue Führung Rheintal-Radweg	hoch	mittelfr.
17	verlängerte Höhefeldstraße	alternative Führung Rheintal-Radweg	niedrig	mittelfr.
18	verlängerte Höhefeldstraße	Ertüchtigung Wirtschaftsweg	niedrig	langfristig
19	nördliche Bahnunterführung	Neubau Verbindung mit Unterführung	hoch	langfristig
20	verlängerte Paulusstraße	Ertüchtigung Wirtschaftsweg	hoch	langfristig
21	nördlich der Rosenstraße	Neubau Wegenetz (Quartiersentwicklung)	hoch	mittelfr.
22	südliche Kanalstraße	Ertüchtigung Radführung am Knoten	hoch	kurzfristig
23	östliche Ringstraße	Schutzstreifen	sehr hoch	kurzfristig
24	verlängerte Königsberger Straße	Knotenpunktlösung an Neubaustrecke	sehr hoch	langfristig
25	Langer Bruchweg	Knotenpunktlösung an Neubaustrecke	sehr hoch	langfristig
26	Bahnübergang Dörnigstraße	Knotenpunktlösung an Neubaustrecke	sehr hoch	langfristig
27	Unterführung Am Bahnhof	Neuordnung Radwegführung	hoch	langfristig
28	Rudolf-Diesel-Straße und Südverlängerung	Ertüchtigung Wirtschaftsweg und Gewerbestraße als Radschnellverbindung	sehr hoch	langfristig
29	Katzenbergweg	Schutzstreifen bergauf	hoch	kurzfristig
30	Steigweg	Radwegführung nach Verbreiterung Steigweg, ggf. mit Schutzstreifen bergauf	hoch	langfristig
31	Liverdunplatz	Gegenrichtung für Radfahrer frei	niedrig	sofort
32	Jöhlinger Straße/Wasserwerk	Neubau Radweg	hoch	kurzfristig
33	5 Ortseingänge	Informationstafel (Routen, Ziele)	niedrig	mittelfr.
34	Bahnhofstraße / Fr.-Wilhelm-Str.	Zentraler Infopunkt mit Service Point	hoch	kurzfristig
35	Bahnhofstraße / Kanalstraße	Zentraler Infopunkt mit Service Point	hoch	kurzfristig
36	Ortsmitte (siehe 53-59 Parken)	mehr Radabstellanlagen (Strom/überdacht)	sehr hoch	kurzfristig
37	Walzbachhalle / Festplatz	mehr Radabstellanlagen (Strom/überdacht)	niedrig	mittelfr.
38	Bahnhof	mehr Radabstellanlagen (Strom/Boxen)	hoch	kurzfristig
39	Waldbrücke	mehr Radabstellanlagen (Strom/überdacht)	niedrig	mittelfr.
40	Friedhof	mehr Radabstellanlagen (Strom/überdacht)	niedrig	kurzfristig
41	verschiedene Punkte	Unterstützung für mehr Radabstellanlagen an wichtigen gewerblichen und privaten Zielpunkten	hoch	mittelfr.

### 8.3.3 Öffentlicher Parkraum

Plan 34 Grundsätzlich ist die Realisierung aller aufgezeigten Maßnahmen im Gemeindegebiet angestrebt. Da einige Maßnahmen größere Auswirkungen haben, längere Planungszeiten aufweisen oder nur in Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen stehen, wird in der folgenden Tabelle eine Priorisierung der Maßnahmen aus fachlicher Sicht vorgenommen. Die Einstufung der Priorität spiegelt dabei die Wichtigkeit (sehr hoch bis gering) wieder und die Einstufung der zeitlichen Einordnung orientiert sich an der Umsetzbarkeit aus heutiger Sicht (sofort bis langfristig). Die grau markierten Maßnahmen werden als erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Nr.	Lage	Maßnahme	Priorität	Zeit
1	Bahnhofstraße westl. Kanalstraße	Parkzeit bis zu 4 h und Anwohnerparken	hoch	kurzfristig
2	Bahnhofstraße östl. Kanalstraße	Parkzeit bis zu 2 h und Anwohnerparken	sehr hoch	sofort
3	Bahnhofstraße westl. Walzbach	Parkzeit bis zu 2 h	sehr hoch	sofort
4	Kirchstraße / Kirchgässle	Parkzeit bis zu 2/4 h und Anwohnerparken	sehr hoch	sofort
5	Bahnhofstraße nördl. Walzbach	reduziertes Angebot Parkzeit bis zu 1 h	sehr hoch	sofort
6	Bahnhofstraße südl. Walzbach	reduziertes Angebot Parkzeit bis zu 2 h	sehr hoch	sofort
7	Kanalstraße	kein Parken auf Fahrbahn (Radverkehr)	hoch	kurzfristig
8	Paulusstraße	kein Parken auf Fahrbahn (Radverkehr)	hoch	kurzfristig
9	Bahnhofsumfeld	Parkzeit bis zu 4h und Anwohnerparken	sehr hoch	sofort
10	westliche Ringstraße	kein Parken auf Fahrbahn (Rad-Busverkehr)	hoch	kurzfristig
11	Ringstraße westl. Kanalstraße	Prüfung einseitige Parkfelder für Busverkehr	hoch	kurzfristig
12	Durlacher Straße / Bruchsaler Str.	Parken nur in markierten Flächen, teils mit	sehr hoch	sofort
13	Jöhlinger Straße	Parken nur in markierten Flächen, teils mit	sehr hoch	sofort
14	Burgstraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
15	Höhefeldstraße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
16	Rudolf-Diesel-Straße	Parken nur im Seitenraum solange Umge-	sehr hoch	sofort
17	Dörnigstraße	Parken nur im Seitenraum solange Umge-	sehr hoch	sofort
18	Ringstraße östl. Kanalstraße	Parken nur im Seitenraum solange Umge-	sehr hoch	sofort
19	Luisenstraße	Parken in markierten Flächen /Anwohner-	sehr hoch	sofort
20	Breitwiesenweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
21	Schillerstraße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
22	Silcherstraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
23	Rosenstraße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
24	Wilzerstraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
25	Goethestraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
26	Gartenstraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
27	Nördl. Mozartstraße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
28	Im Brügel	Parkzeit bis zu 2/4 h und Anwohnerparken	sehr hoch	sofort
29	Königsberger Straße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
30	Stettiner Straße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
31	Danziger Straße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig

<b>Nr.</b>	<b>Lage</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Priorität</b>	<b>Zeit</b>
32	Friedrich-Wilhelm-Straße	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
33	Kirchbergstraße	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
34	Katzenbergweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
35	Ruländerweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
36	Traminerweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
37	Steingassweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
38	Burgunderweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
39	Bussardweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
40	Tannenweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
41	Lindenweg / Ahornweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
42	Fichtenweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
43	Forlenweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
44	Birkenweg	Parken nur in markierten Flächen	sehr hoch	sofort
45	Lärchenweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
46	Buchenweg	Parken nur in markierten Flächen	hoch	kurzfristig
47	Waldbrücke	Stellplatz Elektro	niedrig	kurzfristig
48	Am Bahnhof	Stellplatz Elektro	hoch	kurzfristig
49	Bahnhofstraße / Kanalstraße	Stellplatz Elektro	hoch	kurzfristig
50	Rathaus	Stellplatz Elektro	sehr hoch	sofort
51	Jöhlinger Straße	Parkscheune mit ca. 30 Plätzen	sehr hoch	sofort
52	nach Bedarf	Reservierung Stellplatz für Carsharing	niedrig	mittelfr.
53	Bahnhofstraße/Kanalstraße südl.	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
54	Bahnhofstraße/Kanalstraße nördl.	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
55	Bahnhofstraße/Körnerstraße	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
56	Bahnhofstraße/Luisenstraße	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
57	Bereich Rathausplatz	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
58	Bahnhofstraße südlich Walzbach	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
59	Kirchplatz	Fahrradparkplätze anstatt Pkw-Parkplätze	hoch	kurzfristig
60	restliche Straßen	Parken nur in markierten Flächen – Stufe 2	hoch	mittelfr.

## 9. Zusammenfassung

Der Gemeinderat der Gemeinde Weingarten hat die Verwaltung damit beauftragt, ein mehrstufiges Verkehrskonzept für Weingarten und Waldbrücke ausarbeiten zu lassen. Der erste Teil beinhaltet den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, sowie die Reglementierung von Dauerparken und Parken im öffentlichen Straßenraum generell. Dazu werden die Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung, Neuordnung und Schaffung weiterer Angebote analysiert. In Ergänzung dazu wird die Konzeption eines durchgängigen Radwegenetzes mit Anbindung an das überörtliche Landesradfernwegenetz erstellt, womit außerdem eine Neuausrichtung und Erweiterung der Fahrradabstellplätze einhergeht.

Im vorgelegten Mobilitätskonzept werden zusätzlich zu den untersuchten Themenschwerpunkten noch weitere Aspekte der Mobilitätsplanung aufbereitet, so der Öffentliche Personenverkehr, der Straßenverkehr aus Leicht- und Schwerverkehr sowie alternative Mobilitätsangebote wie z.B. Sharing-Fahrzeuge, Elektromobilität, autonome Mobilitätsangebote etc., die in diesem Teilbericht nur am Rande und aufgrund bereits vorliegender Aussagen behandelt werden.

Es werden im Zuge der genannten Schwerpunkte konkret Bereiche benannt, die Konfliktpunkte aufweisen, die aus verkehrlicher Sicht zu mindern oder ganz zu beheben sind. Darüber hinaus sind Aussagen zu Verbesserungsoptionen erarbeitet, die beispielhaft an signifikanten Stellen aufgezeigt werden und als Grundlage für eine Maßnahmenpriorisierung dienen. Das Verkehrskonzept erfasst die Situation im Bestand mit Verkehrserhebungen, bewertet die Ergebnisse und gleicht sie mit allgemeinen Aussagen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung ab.

Die konkrete Planung umfasst als Kernpunkt die Prüfung der Parkierungsflächen im öffentlichen Raum anhand einer umfangreichen Bestandserfassung zusammen mit der Prüfung der Fußwege und den Konflikten zum Ruhenden Verkehr. Für den Radverkehr wird eine Verbesserung der Netzstruktur, der Qualitätsstandards, der Einsehbarkeit sowie der Sicherheit im Kontext zum fließenden Verkehr und der Standorte für Parkierungen aufgezeigt. Zusätzlich zu den vorherigen Kernpunkten wird eine allgemeine Verbesserung für den Umweltverbund angestrebt und entsprechende Handlungsmöglichkeiten beschrieben.

Mit dem hier vorgelegten Teilkonzept zum Mobilitätskonzept für Weingarten sollen die drängenden Problemfelder aus Sicht der Bevölkerung aufgezeigt und einer schnellen Lösung zugeführt werden. Die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wurde durch Quartiersspaziergänge mit Öffentlichkeit, Ratsmitgliedern und der Verwaltung begleitet.

Auf Basis einer integrierten verkehrlichen und städtebaulichen Analyse werden neben der Berücksichtigung der Konzepte für das Straßennetz auch die Stadtentwicklungsflächen bei der Konzeptentwicklung einbezogen.

Die im vorliegenden Konzept empfohlenen Maßnahmen folgen den Planungsgrundsätzen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und RAS 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) und verfolgen im Wesentlichen die Planungsziele zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der gesamten Ortslage, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verbesserung der Parksituation sowie zur Optimierung und Erweiterung des Radverkehrsangebotes.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden insgesamt 113 Maßnahmen vorgeschlagen, die unterteilt sind in 35 sehr wichtige Maßnahmen, die von sehr hoher Bedeutung sind und die Situation in Weingarten sofort verbessern können, 6 sehr wichtiger Maßnahmen die kurzfristig realisierbar sind, 42 Maßnahmen, die mit hoher Bedeutung wichtig sind und kurzfristig realisierbar sind und 1 Maßnahme, die eine hohe Priorität aufweist und sofort umsetzbar ist. Die weiteren Maßnahmen sind i.d.R. auch von sehr hoher oder hoher Bedeutung, können allerdings zumeist erst realisiert werden, wenn andere Maßnahmen fertiggestellt sind.

Als wichtigste Maßnahme wird die Einführung einer Fahrradstraße in der Bahnhofstraße und der Kanal- und Paulusstraße gesehen, da diese Maßnahme nicht nur die Bedeutung des Radverkehrs für den innerörtlichen Verkehr hervorhebt, sondern auch die Entlastung der Ortsmitte von Kfz-Verkehr anstrebt, damit mehr Sicherheit für den Fußgänger ermöglicht wird und der ruhende Verkehr entsprechend geordnet werden kann.

In diesem Zusammenhang steht auch Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der gesamten Ortslage, wobei dies nur noch in wenigen restlichen Straßen erforderlich ist. Dadurch kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und eine Entlastungswirkung für die gesamte Ortslage erreicht werden. In diesem Zuge ist auch die Realisierung der Südumfahrung angenommen, die das Land aktuell plant und weitere Planungsoptionen in Weingarten ermöglicht, insbesondere im Bereich der Straßenunterführung am Bahnhof.

Mit der für den gesamten Ort geplanten Ordnung des ruhenden Verkehrs soll das Ziel erreicht werden, dass die Gehwege gut begehbar sind, die Querung von Fußgängern gut und sicher sichtbar werden und die Befahrbarkeit der Straßen für alle Notdienste gesichert wird.

Durch die Gesamtheit der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes kann die Ortslage Weingarten hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Radverkehrsinfrastruktur verbessert und die benannten Konfliktpunkte entschärft werden.