

## Radverkehrskonzept 2030 Stadt Göppingen



### Auftraggeber

Stadtverwaltung Göppingen  
Fachbereichs Tiefbau, Umwelt, Verkehr und Vermessung  
Nördliche Ringstraße 35  
73033 Göppingen



### Bearbeitung

Planungsbüro VAR+  
Riedeselstraße 48 | Elisabethenstraße 30  
64283 Darmstadt



### Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Uwe Petry  
Johannes Meierhöfer  
Florian Keßelheim, M.Sc.  
Laura Hennig, M.Sc.  
Tobias Tengler, M.A.  
Lennart Schneider

Darmstadt, 24.04.2023



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	i
Abkürzungsverzeichnis.....	iv
1 Kurzfassung.....	1
2 Vorüberlegungen und Netzanforderungen .....	2
2.1 Ausgangslage und Zielsetzung.....	3
2.2 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess .....	6
3 Bestandsaufnahme und Analyse.....	8
3.1 Raumordnung .....	9
3.2 Topografie .....	10
3.3 Modal Split.....	11
3.4 Radverkehrsstrategie 2012.....	12
3.5 Vorhandenes Wegenetz.....	15
3.5.1 Schienenverkehr .....	15
3.5.2 Stillgelegte Bahnstrecken.....	15
3.5.3 Klassifizierte Straßen .....	16
3.5.4 Fernradwege und touristische Radrouten.....	18
3.6 Bestandsdaten der Stadt Göppingen .....	20
3.6.1 RadNETZ BW .....	20
3.6.2 Radschnellweg RS14 Filstal .....	21
3.6.3 Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen .....	21
3.6.4 Radwegweisung Landkreis Göppingen.....	21
3.6.5 Radwegeplan Stadt Göppingen 2013.....	21
3.6.6 Schulradwege 2017.....	22
3.6.7 Strava Heatmap .....	23
3.7 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz.....	23
3.7.1 Schnittstellen ÖPNV – Radverkehr .....	24
3.7.2 Schulen .....	24
3.7.3 Weitere radverkehrsrelevante Ziele.....	24
3.7.4 Wunschliniennetz.....	26
3.8 Unfallanalyse .....	27
3.9 Befahrungen und Befahrungsnetz.....	32
3.10 Verkehrszählungen .....	33
3.10.1 Analyse.....	33
3.10.2 Hochrechnungen.....	35



3.10.3	Empfehlungen für zukünftige Zählungen .....	36
<b>4</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung .....</b>	<b>37</b>
4.1	Online-Fragebogen .....	37
4.1.1	Allgemeines .....	37
4.1.2	Statistische Angaben.....	37
4.1.3	Beurteilung spezieller Aspekte .....	43
4.1.4	Fahrradklima .....	45
4.1.5	Häufigkeit der Fahrradnutzung .....	46
4.1.6	Freitextantworten .....	48
4.2	Forum Radverkehr 2021 .....	51
4.3	Forum Radverkehr 2022.....	56
4.4	Fahrradklimatest ADFC.....	56
<b>5</b>	<b>Netzkonzeption .....</b>	<b>58</b>
5.1	Klassifizierung und Netzsystematik .....	58
5.2	Klassifiziertes Radverkehrsnetz Göppingen .....	61
5.2.1	Radschnellverbindung RS14 .....	64
5.2.2	Überregionale Routen .....	65
5.2.3	Pendlerrouten .....	68
5.2.4	Basisrouten .....	77
<b>6</b>	<b>Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>81</b>
6.1	Strecken und Knotenpunkte mit hohem Handlungsbedarf .....	81
6.1.1	Steg Jahnstraße .....	81
6.1.2	Bahnunterführung am Autohof .....	81
6.1.3	Unterführung Ulmer Straße .....	82
6.1.4	Anbindung Holzheim in Richtung Ulmer Straße .....	82
6.1.5	Interimsnutzung „Boller Bahn“ .....	82
6.1.6	Optimierung Unterführung Hermannstraße.....	82
6.1.7	Freigabe Einbahnstraßen Innenstadt .....	83
6.1.8	Ost-West-Achse Fahrradstraße .....	83
6.2	Vorgehen bei der Maßnahmenplanung.....	84
6.2.1	Verwendete Regelwerke .....	84
6.3	Maßnahmenkataster .....	85
6.4	Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs .....	88
6.4.1	Maßnahmen zur Radwegweisung .....	88
6.4.2	Optimierung der Fahrradabstellanlagen.....	91
6.4.3	Schnittstellenförderung – Rad und ÖPNV / (Bike + Ride).....	92



6.4.4	Aufbau eines E-Bike-Stationsnetzes.....	93
6.4.5	Serviceelemente.....	95
6.5	Realisierung .....	96
6.6	Priorisierung der Maßnahmen und Lückenschlüsse .....	98
6.6.1	Priorisierung entsprechend der Klassifizierung.....	99
6.6.2	Priorisierung der Einzelmaßnahmen .....	99
6.6.3	Lückenschlüsse.....	100
6.6.4	Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit des Landkreises Göppingen .....	102
6.6.5	Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart....	103
6.6.6	Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit der Stadt Göppingen.....	104
6.7	Kostenschätzung .....	106
7	Umsetzung und Wirkungskontrolle .....	108
7.1	Umsetzungsstrategie.....	109
7.1.1	Zeitplan der Umsetzung.....	113
7.1.2	Etappenziele und Indikatoren.....	114
7.2	Controlling-Konzept .....	116
7.2.1	Evaluation im Bereich des Mobilitätsmanagements .....	117
7.2.2	Bausteine im Controlling-Konzept.....	120
8	Fazit.....	123
	Abbildungsverzeichnis .....	I
	Tabellenverzeichnis.....	VI
	Literaturverzeichnis.....	VIII
	Anlagenverzeichnis .....	XII



## Abkürzungsverzeichnis

AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg
B+R	Bike+Ride
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HBR-HE	Handbuch zur Radwegweisung in Hessen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
P+R	Park+Ride
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVN	Radverkehrsnetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VAR+	Planungsbüro VAR+
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

## 1 Kurzfassung

Die Stadt Göppingen möchte mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes die Verkehrsteilnahmebedingungen für alle Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher Göppingens verbessern. Das Planungsbüro Verkehrsalternativen Radfahren plus Zufußgehen (VAR+) hat das **Radverkehrskonzept Göppingen** erstellt.

Als Herzstück des Konzeptes definiert das **Klassifizierte Radverkehrsnetz Göppingen (RVN)** ein Zielzustand der Haupttrouten für den Radverkehr. Die Netzelemente sind klassifiziert in Radschnellverbindungen, überregionale Routen, Pendlertrouten und Basisrouten. Es weist eine Länge von insgesamt 214,1 Kilometern auf. Das Radverkehrsnetz Göppingen ist als Anlage **Karte 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Göppingen** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.



Abbildung 1: Radverkehrsnetz Göppingen Innenstadt.

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright)

Das Radverkehrskonzept wurde speziell auf die Lage der einzelnen Ortsteile und den Verbindungen innerhalb der Kommune, sowie auf Basis folgender grundlegender Ziele entwickelt:

- Schaffung sicherer und direkter Verbindungen
- Herstellung von erkenn- und begreifbarer Streckenführung
- Möglichkeit zum Ausbau attraktiver und komfortabel befahrbarer Führungsformen

Grundlagen zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes waren für das Team von VAR+ die Bestandserhebung (siehe Kapitel 3 Bestandsaufnahme und Analyse), das entwickelte Wunschliniennetz (siehe Kapitel 3.7.4) und das daraus abgeleitete Befahrungsnetz (siehe Kapitel 3.9).

Auf Basis der Radverkehrsnetzes wurden **315 Maßnahmenvorschläge** entwickelt, um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen befinden sich entlang der Überregionalen Routen, Pendlertrouten und in besonders relevanten Abschnitten von Basisrouten des Radverkehrsnetzes Göppingen (Kapitel 6 und **Anhang 1 – Maßnahmenkataster Göppingen**)

## 2 Vorüberlegungen und Netzanforderungen

Radverkehr hat großes Potenzial zur Entlastung der Innenstädte von Lärm, CO<sub>2</sub> und anderen Schadstoffen. Gleichzeitig ist der Flächenbedarf des Verkehrsmittels Fahrrad um ein Vielfaches geringer als der des Pkw. So können durch die Förderung des Radverkehrs in Göppingen wichtige Verkehrsflächen der Stadt für lebendigen Austausch und Handel, für unverbindliche Begegnung sowie für den angenehmen Aufenthalt zurückgewonnen, die Lebensqualität für alle verbessert und vor allem die allgemeine Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden.

Mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes Göppingen möchte die Stadt das Radverkehrsnetz und somit die Verkehrsteilnahmebedingungen in Göppingen insgesamt verbessern und die Lebensqualität erhöhen.

Insbesondere für die expandierende Stadt Göppingen, als wichtiger Arbeitgeberstandort, ist es von hoher Bedeutung, gemeinsam mit den singulären Verkehrserzeugern, die Maßnahmen zur Verlagerung vom flächenintensiven Kfz auf das Fahrrad oder den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) voranzubringen und den Verkehr künftig zu verlagern. Die Förderung der Multimodalität (Verknüpfung der Verkehrsmittel) mit Fokus auf die Nahmobilität sind Bestandteil des Konzepts.

In Abbildung 2 ist exemplarisch ein „Mobility Hub“ inklusive der dazugehörigen einzelnen Bestandteile zu Förderung der Multimodalität dargestellt.



Abbildung 2: Exemplarische Darstellung eines Mobility Hubs (vgl. Dilks, 2021)

## 2.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Göppingen verfügt bereits über eine Vielzahl an Radverkehrsanlagen. Herauszuheben sind dabei insbesondere die Verbindungen entlang der Fils und entlang des Bahntrassenradweges nach Schwäbisch Gmünd. Auf vielen innerstädtischen Straßen sind bereits Radfahrstreifen oder Schutzstreifen markiert, teilweise jedoch nicht nach dem aktuellen Stand der Technik. Bereits 2012 hat die Stadt Göppingen mit ihrer Radverkehrsstrategie eine Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs ausgesprochen, welche mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Göppingen fortgeführt werden soll.

Die Stadt Göppingen möchte den Radverkehr nachhaltig fördern und hat ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Daraus ist für Göppingen ein klassifiziertes Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr nach dem aktuellen Stand der Technik hervorgegangen. Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs und die Erreichbarkeit von beispielsweise Geschäften, Schulen, öffentlichen Einrichtungen sowie weiteren Einrichtungen zur alltäglichen Versorgung wurden geprüft und in ein engmaschiges Netz überführt. Die geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollen dafür sorgen, das Klima für den Radverkehr zu verbessern. Anknüpfungspunkte an bestehende Radverkehrsverbindungen, überörtliche Ziele sowie Bahnstationen wurden in das Radverkehrskonzept einbezogen und sollen helfen die Ziele zu erreichen und die Intermodalität zu stärken.

Ziel des Konzeptes war es, ein flächendeckendes klassifiziertes Radverkehrsnetz mit sicheren und zügig zu befahrenen Radverkehrsverbindungen sowohl innerhalb der Stadt Göppingen als auch in die Nachbarkommunen herzustellen. Gleichzeitig wurden Radverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden und den überregionalen Radwegen abgestimmt und konzipiert. Überregionale Verbindungen, z. B. im Rahmen des RadNETZ Baden-Württemberg, wurden mit einbezogen. Ebenso wurden touristische Radrouten, wie etwa die Voralbroute oder Filstalroute, berücksichtigt (siehe Kapitel 3.5.4).

### Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen, die ein sicheres Abstellen hochwertiger Fahrräder ermöglichen und Mobilitätsstationen, die Radfahrenden Service rund um die Uhr bieten, sind wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung. Mit Schaffung sicherer Radabstellanlagen soll der Radverkehr als integraler Bestandteil und wichtiger Verkehrsträger im Straßenraum sichtbar und selbstverständlich werden. Besonders an Haltepunkten des ÖPNV, Schulen, öffentlichen Gebäuden und in der Nähe des Einzelhandels sollen Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

### Mobilitätsstationen

In den vergangenen Jahren wurden bereits verschiedene Radservicestationen, Fahrradboxen mit Lademöglichkeit und eine Fahrradreparaturwerkstatt in Göppingen umgesetzt. Die Auswahl geeigneter Standorte und eine zukunftsfähige Ausstattung von Mobilitätsstationen für den Alltagsradverkehr sind wichtig für den Erfolg zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs. Fahrräder sollen einfach vermietet, sicher angeschlossen und gewartet werden können. Lademöglichkeiten für Fahrräder mit Elektromotor sollen weiter ausgebaut und weitere Serviceelemente angeboten werden. Darüber hinaus können Mobilitätsstationen mit Übersichtskarten der Orientierung dienen und Bewohner und Touristen als Mobilitätspunkte dienen.

### Radwegweisung

Ein sicheres, komfortables und durchgängiges Radverkehrsnetz verbindet regionale Ziele. Als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung benötigt ein Wegenetz eine konsistente und verständliche Wegweisung. Sie hilft das bestehende Radverkehrsnetz für die Öffentlichkeit sichtbar zu machen und die Nutzer sicher und bequem zu leiten. Mit einem solchen logischen System können alle relevanten Ziele und Routen sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr ausgewiesen werden.



In Abbildung 3 sind einzelne Radwegweisungselemente, aufgeteilt nach Basiselementen sowie vertiefenen Elementen, dargestellt.

Basiselemente			Vertiefende Elemente			
Zielwegweiser		Zwischenwegweiser (Kap. 2.4)	Umleitungen (Kap. 3.2)	Ortstafeln (Kap. 4.4)	Infotafeln (Kap. 4.2)	Objekte (Kap. 4.3)
Pfeilwegweiser (Kap. 2.2)	Tabellenwegweiser (Kap. 2.3)					
einfacher Knoten		komplexe Kreuzungen	Verlaufsänderungen			
im Streckenverlauf						

Abbildung 3: Darstellung der Radwegweisungselemente (vgl. HMWEVL, 2018)

### Kommunikation und Information

Bereits in den Prozess der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts wurden die Verwaltung sowie die politischen Verantwortungsträgerinnen und -träger einbezogen (siehe Kapitel 2.2). Die Öffentlichkeitsarbeit in der Kommune erfolgte systematisch und von Anfang an.

Der Radverkehr trägt im Bereich der Nahmobilität, im Zusammenspiel von Rad- und Fußverkehr, erheblich zur Sicherung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse bei und soll entsprechend seiner Bedeutung in Göppingen kurz-, mittel- und langfristig ausgebaut werden. Insbesondere der durch Gehwegradfahrende bedrängte Fußverkehr und die Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte wurden berücksichtigt und möglichst konfliktfreie Lösungen geplant.

Ziel war es, wie für den Kfz-Verkehr, ein klassifiziertes, abgestuftes Netz zu entwickeln. Es wurden dabei alle Nutzengruppen berücksichtigt und speziell auf die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs eingegangen. Als Ergebnis ist ein dichtes Radverkehrsnetz mit sicher und zügig zu befahrenden Radverkehrsachsen nach dem Stand der Technik entstanden.

Die Landesregierung möchte Baden-Württemberg auch durch die Förderung des Radverkehrs zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität machen. Der Radverkehrsanteil auf allen Wegen soll landesweit auf 20 Prozent steigen (vgl. VM BW, o. J.a). Durch die Etablierung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes fördert das Land Baden-Württemberg die Verbesserungen kommunaler Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (vgl. VM BW, 2018). Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs hat die Landesregierung die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ eingeführt (vgl. NVBW, o. J.).

Gelingt es der Stadt Göppingen langfristig, dass ihre Bevölkerung und Touristen verstärkt auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt umsteigen, hat dies positive Auswirkungen auf die Erreichung der Klimaziele, verstärkt die Verbesserung der Lufthygiene und sichert die bioklimatischen Vorzüge.

Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0), dem Strategiepapier der Bundesregierung Deutschland zur Förderung des Radverkehrs, wird empfohlen, 30 Euro pro Einwohner und Jahr für Maßnahmen, die den Radverkehr fördern, auszugeben (vgl. BMVI, 2021).

### Das Radverkehrskonzept Göppingen wird

- Lücken im Netz aufzeigen,
- Mängel und Schwächen identifizieren,
- Maßnahmen zur Verbesserung ableiten,
- eine Priorisierung vornehmen und
- einen auf fünfzehn Jahre angelegten Kosten- und Umsetzungsplan erstellen.

Im Fokus standen realisierbare und möglichst kostengünstige Lösungen, die eine effektive Radverkehrsförderung ermöglichen. Eine Prioritätenreihung unter Berücksichtigung der Realisierbarkeit wurde erstellt. Die Konzeption zielt darauf ab, eine bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur mittels durchgängigen homogenen Führungsformen für den Alltags- und Touristenradverkehr mit Anschlüssen zu den Zielen in den Nachbarkommunen zu schaffen.

Den Radfahrenden soll ermöglicht werden, mit ihrer Wunschgeschwindigkeit zu fahren. Die Radverkehrsinfrastruktur wird dabei bedarfsgerecht, sowohl auf die Ansprüche der Berufspendler als auch auf den Schüler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, ausgerichtet.

Bei der Entwicklung des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Göppingen werden vom Planungsbüro VAR+ die gültigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

- Empfehlungen für Radverkehrsanlage (ERA) (vgl. FGSV, 2010)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (vgl. FGSV, 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (vgl. FGSV, 2006)

beachtet.

Fuß- und Radverkehr können zusammen als Nahmobilität bezeichnet werden. Das Büro VAR+ versucht bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten den Fußverkehr ebenfalls zu fördern und dadurch die in Abbildung 4 vereinfacht bildlich dargestellten Zusammenhänge zu nutzen.



Abbildung 4: Das Radverkehrskonzept als Teil der Nahmobilitätsstrategie (vgl. HMWEVW, 2019)

## 2.2 Beteiligungs- und Abstimmungsprozess

Ein Kern des Projekts war es die Kommunen von Beginn an intensiv in den Bearbeitungsprozess zur Erstellung des Radverkehrs einzubinden. Das Büro VAR+ stand in diesem Zusammenhang permanent als Ansprechpartner zur Verfügung und hat die Planungen eng mit der Stadt Göppingen sowie weiteren Interessensvertretungen abgestimmt und Arbeitsergebnisse vorgestellt.

### Übersicht wichtiger Termine

12.07.2021      Auftakttermin

Nach einer internen Abstimmung zur Vorgehensweise fand am 12. Juli 2021 eine Auftaktveranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Göppingen und dem beauftragten Planungsbüro VAR+ statt, in der das Vorgehen des Radverkehrskonzeptes wurde.

22.09.2021      Verkehrsschau

Das Planungsbüro VAR+ hat am 22. September 2021, mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung der Stadt Göppingen und weiteren Interessensvertretungen (z.B. ADFC und Polizeipräsidium) eine Verkehrsschau per Fahrrad durchgeführt. Die dort gesammelten Informationen wurden bei der Planung berücksichtigt.

04.10.2021      Forum Radverkehr 2021

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Göppingen wurden in Terminen der Öffentlichkeitsbeteiligung Wünsche und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürgern gesammelt und bei der Konzepterstellung berücksichtigt (siehe Kapitel 4.2).

20.01.2022      Ausschuss für Umwelt und Technik

Es wurde zum Sachstand des Radverkehrskonzeptes berichtet und es wurden Ergebnisse der Online-Befragung vorgestellt.

12.04.2022      Abstimmung Radverkehrsnetz mit ADFC

Das Radverkehrsnetz wurde mit der ADFC Ortsgruppe Göppingen und der Stadtverwaltung diskutiert und entsprechende Veränderungen vereinbart.

25.06.2022      Klausurtagung in Bad Mergentheim

Vorstellung und Austausch zum Radverkehrskonzept auf der Klausurtagung zum „Wegekompass 2035“ der Stadt Göppingen.

14.07.2022      Ausschuss für Umwelt und Technik

Es wurde zum Sachstand des Radverkehrskonzeptes berichtet und es wurden potentielle Markierungsmaßnahmen vorgestellt.

20.09.2022      Abstimmung mit Planungsbüro VIA zum Radverkehrsnetz Landkreis Göppingen

Das Planungsbüro VIA erarbeitet gleichzeitig ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen. Die jeweils verwendeten Radverkehrsnetze von Stadt- und Landkreiskonzept wurden abgestimmt. Unstimmigkeiten zwischen den Netzen wurden diskutiert und beseitigt.

14.11.2022      Forum Radverkehr 2022

Während des Forum Radverkehr 2022 wurde das Radverkehrsnetz erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Anmerkungen zum Netzentwurf und zu potentiellen Maßnahmen wurden aufgenommen.



#### 11.01.2023 Workshop Maßnahmenplanung mit Stadtverwaltung

Im Rahmen eines Besprechungstermins wurde über konkrete Maßnahmen an der Ost-West-Achse (Routen Ü2, P2a), sowie die Verkehrssituation im Umfeld des Freibads (Maybachstraße, östliche Jahnstraße) diskutiert.

Darüber hinaus haben eine Vielzahl von Abstimmungsterminen mit der Stadtverwaltung Göppingen stattgefunden.

#### **Zukünftige Termine**

Der finale Beschluss des Radverkehrskonzeptes Göppingen soll durch den Stadtrat im Mai 2023 erfolgen.

### 3 Bestandsaufnahme und Analyse

Die Bestandserfassung ist Basis der Analyse der vorhandenen Verkehrssituation und neben der Zieldefinition, wie der Verkehr in Göppingen künftig funktionieren soll, wichtige Voraussetzung zur Ableitung des Klassifizierten Radverkehrsnetzes.

Als erster Schritt bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Göppingen wurden vom Büro VAR+ im Rahmen einer Datenabfrage vorhandene Grundlagen- und Bestandsdaten abgefragt, ausgewertet und zur Berücksichtigung für das Konzept eingeordnet (siehe Kapitel 3.1 bis Kapitel 3.6). Zeitgleich erfolgte die Erstbefahrung zur Inaugenscheinnahme der Verkehrssituation vor Ort. Im Rahmen der Befahrung wurden die bestehenden Verkehrssituationen sowie vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und die unterschiedlichen Verkehrsräume untersucht, Raumwiderstände, potenzielle Gefahrenpunkte und Netzlücken identifiziert und für die Berücksichtigung im weiteren Arbeitsprozess festgehalten.

Für den Entwurf des Radverkehrsnetzes sind insbesondere die Quellen und Ziele des (Rad-)Verkehrs von Bedeutung (siehe Kapitel 3.7). Aus den im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Quell-Ziel-Beziehungen wurde anschließend das Wunschliniennetz abgeleitet (siehe Kapitel 3.7.4). Im nächsten Schritt wurden die Wunschlinien auf das real existierende Netz an Straßen und Wegen umgelegt. Zwischen Arbeitsplatzschwerpunkten, Schulen, sonstigen Freizeiteinrichtungen und Wohnstandorten sollen mit Hilfe des zu entwickelnden Radverkehrsnetzes Verbindungen optimiert oder neu geschaffen werden.



Abbildung 5: Bausteine eines Radverkehrskonzeptes (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

Im Folgenden werden die erhobenen Grundlagen- und Bestandsdaten sowie weitere Quellen vorgestellt, analysiert und in Bezug zum Planungsprozess des Radverkehrsnetzes Göppingen gestellt.

### 3.1 Raumordnung

Die Stadt Göppingen, 40 Kilometer östlich von Stuttgart im Landkreis Göppingen in Baden-Württemberg gelegen, bildet als größte Stadt im Landkreis ein wichtiges Mittelzentrum in der Region Stuttgart. Die große Kreisstadt Göppingen nimmt eine Fläche von etwa 60 Quadratkilometer ein und zählt gerundet 58.100 Einwohnende (vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2021). Zudem hält die Stadt einen traditionsreichen Industriestandort mit überregional und weltweit anerkannten Firmen inne. Täglich arbeiten rund 54.800 Berufstätige am bedeutenden Wirtschaftsstandort, von denen etwa die Hälfte aus den umliegenden Gebieten zur Arbeit pendelt. Rund 14.500 Berufstätige pendeln aus. (Vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2019)



Abbildung 6: Lage der Stadt Göppingen ( (vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2021), Kartengrundlage: GfK GeoMarketing GmbH, Karte erstellt mit RegioGraph)

Die Stadt Göppingen gliedert sich neben der Kernstadt in die folgenden sieben Stadtbezirke:

- Bartenbach
- Bezgenriet
- Faurndau
- Hohenstaufen
- Holzheim
- Jebenhausen
- Maitis

Die sieben Stadtbezirke waren vor der Eingliederung in die Stadt Göppingen eigenständige Gemeinden und machen knapp drei Viertel der Gemarkungsfläche aus und zählen etwa die Hälfte der Einwohnenden der Gesamtstadt. (Vgl. Stadt Göppingen, 2022)

Zudem hat die Stadt Göppingen mit den umliegenden Gemeinden Schlat, Wäschenbeuren und Wangen eine Verwaltungsgemeinschaft vereinbart.

### 3.2 Topografie

Die Stadt Göppingen liegt im Vorland der schwäbischen Alb im mittleren Tal der Fils. Im Norden liegt der Hohenstaufen, der mit 684 Meter über Normalnull den höchsten Punkt markiert. Die Kernstadt sowie die Bahnlinie liegen im Tal der Fils. (Vgl. Unbekannter Autor, o. J.)

Abbildung 7 stellt die topografischen Gegebenheiten der Stadt Göppingen dar. Insgesamt bietet die vorhandene Topografie sehr gute Voraussetzungen für Radverkehr, insbesondere in der Kernstadt. Zu den höher gelegenen Stadtbezirken, insbesondere im Norden, sind teilweise größere Steigungen zu überwinden. Hierbei wird die wachsende Anzahl an E-Bike und Pedelecs neue Möglichkeiten für den Radverkehr erschließen.



Abbildung 7: Topografische Karte Göppingen (vgl. Unbekannter Autor, o. J.)

### 3.3 Modal Split

In Deutschland werden ca. 11 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (vgl. Kuhnimhof & Nobis, 2018). Im Jahr 2018 wurde im Landkreis Göppingen eine Haushaltsbefragung durchgeführt, unter anderem um den Modal Split zu ermitteln (vgl. (Bendias & Gebel, 2018)). Der Anteil des Fahrrades lag hierbei bei 11 %. E-Bikes, Pedelecs und S-Pedelecs nahmen zusätzlich einen Anteil von 3 % ein. Im Teilbereich I, welcher das Filstal umfasst, lag der Anteil des Fahrrades, mit insgesamt 14 %, etwas höher. E-Bikes, Pedelecs und S-Pedelecs nahmen hier ebenfalls zusätzlich einen Anteil von 3 % ein.

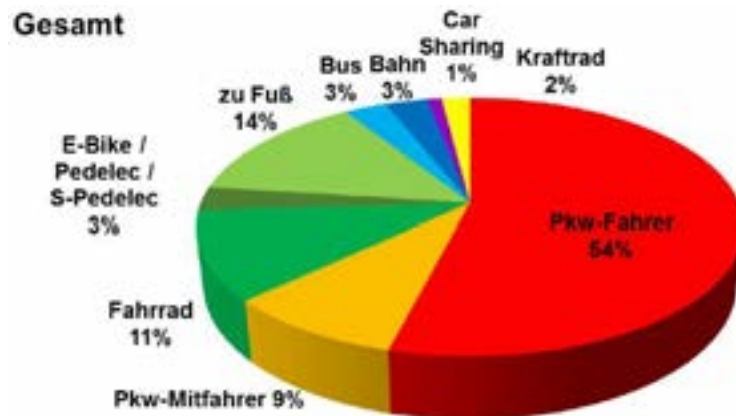


Abbildung 8: Modal Split im Landkreis Göppingen (Bendias & Gebel, 2018)

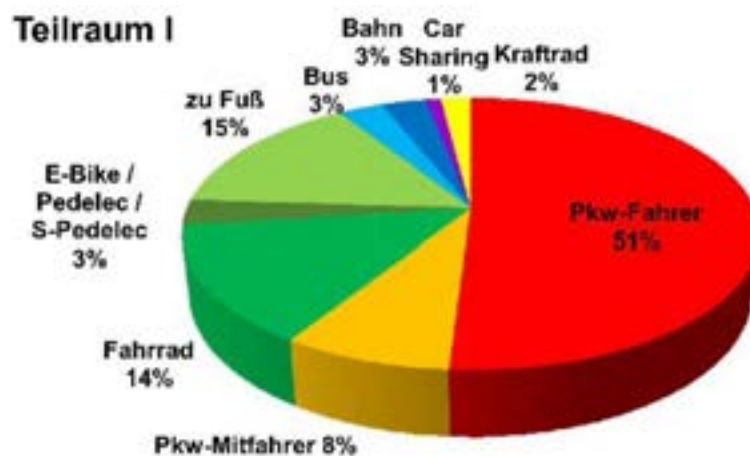


Abbildung 9: Modal Split im Teilraum I (Bendias & Gebel, 2018)

In Tabelle 1 ist der Modal Split bzw. der prozentuale Fahrradanteil im Landkreis Göppingen, separiert nach Fahrradarten, aufgeführt.

Tabelle 1: Modal Split bzw. Fahrradanteil im Landkreis Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022) nach (Bendias & Gebel, 2018))

Fahrradart	Anteil im Landkreis Göppingen	Anteil im Teilbereich I (Filstal)
Fahrrad	11 %	14 %
E-Bikes, Pedelecs, S-Pedelecs (zusätzlich)	3 %	3 %



### 3.4 Radverkehrsstrategie 2012

Im Jahr 2012 hat die Stadt Göppingen gemeinsam mit dem Planungsbüro VIA eine Radverkehrsstrategie entwickelt. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt haben die Strategie miterarbeitet. Der Gemeinderat hat dieser Strategie am 29. November 2012 zugestimmt. (Vgl. Stadt Göppingen, 2012)

In Abbildung 10 ist das Deckblatt der Radverkehrsstrategie Göppingen sowie das Schema zum Ablauf der Entwicklung der Radverkehrsstrategie dargestellt.



Abbildung 10: Schema zum Ablauf der Radverkehrsstrategie Göppingen (geänderte Darstellung nach (Stadt Göppingen, 2012))

Die Strategie sollte außerdem Projekte identifizieren, die unterhalb der Maschenweite des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Göppingen liegen.

In dieser Strategie wurden folgenden harten „Leitziele“ festgelegt (vgl. Stadt Göppingen, 2012):

1. Der Radverkehrsanteil soll von fünf Prozent im Jahr 2012 auf 15 Prozent im Jahr 2025 erhöht werden.
2. Es soll keine getöteten Radfahrenden mehr geben (abgeleitet von Vision Zero).
3. Die Anzahl der Schwerverletzten Radfahrenden soll halbiert werden.
4. Die Anzahl der Radverkehrsunfälle soll trotz gewolltem höherem Verkehrsaufkommen nicht steigen.

Außerdem wurden noch „Handlungsziele zum Thema Kommunikation und Verkehrssicherheit“ formuliert. Unter anderem soll Radfahren sicherer werden, mehr Wertschätzung erfahren und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel anerkannt werden. (Vgl. Stadt Göppingen, 2012)

Im Bereich „Infrastruktur“ wurden weitere „Handlungsziele“ formuliert. So gibt es unter anderem Wünsche nach besserer Wegweisung, Trennung von Fuß- und Radverkehr, mehr Schutzstreifen, besserer Anbindung und fahrradfreundlicheren Ampelschaltungen. (Vgl. Stadt Göppingen, 2012)

Es wurden drei Leitthemen erarbeitet, zu welcher jeweils fünf Projekte erstellt wurden. Diese werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

## Projekte zum Leitthema „Kommunikation und Verkehrssicherheit“

Tabelle 2 sind die fünf Projekte zum Leitthema „Kommunikation und Verkehrssicherheit“ sowie eine Kurzbeschreibung der Projekte zu entnehmen.

Tabelle 2: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Kommunikation und Verkehrssicherheit“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012))

Nr.	Projekt	Kurzbeschreibung
1.1	Sichere Schulwege	Befragung der Schülerrinnen und Schüler, Erstellen von Radschulwegplänen
1.2	Verkehrsschauen	Stadt, Polizei und Interessensgruppen sollen gemeinsam Gefahrenschwerpunkte prüfen
1.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Stadt soll „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ werden. Stadt soll Initiativen zu diesem Thema unterstützen.
1.4	Weiterführung des Forums Radverkehr	Regelmäßige Arbeitstreffen zum Thema Radverkehr
1.5	Einkaufen mit dem Fahrrad	Aktionen sollen entwickelt werden

## Projekte zum Leitthema „Fahrradfreundliche Innenstadt“

Tabelle 3 sind die fünf Projekte zum Leitthema „Fahrradfreundliche Innenstadt“ sowie eine Kurzbeschreibung der Projekte zu entnehmen.

Tabelle 3: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Fahrradfreundliche Innenstadt“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012))

Nr.	Projekt	Kurzbeschreibung
2.1	Einbahnstraßen für den Radverkehr freigeben	Einbahnstraßen in der Alt- und Nordstadt sollen für den Radverkehr freigegeben werden.
2.2	Fahrradstraßen für sichere und komfortable Schulwege	Zwei Fahrradstraßen sollen eingerichtet werden, um mehrere Schulen besser anzubinden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freihofstraße</li> <li>• Straßenzug aus Kant- und Ulrichstraße</li> </ul>
2.3	Erreichbarkeit der Innenstadt	Die Innenstadt soll besser angeschlossen werden. Konkrete Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofvorplatz mit Freihofstraße verknüpfen</li> <li>• Radachse Schillerstraße über Grabenstraße zum Bahnhof verlängern</li> <li>• Verbindung Kanalstraße mit Jebenhäuser Brücke</li> <li>• Bessere Querung Pappelallee</li> <li>• Bessere Querung Jahnstraße</li> <li>• Nördliche Ringstraße attraktiver gestalten, idealerweise separate Führung Radverkehr, ggf. Schutzstreifen mit Tempolimit 30 km/h</li> </ul>
2.4	Regelungen in den Fußgängerbereichen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marktstraße (Fußgängerzone) für Radverkehr zwischen 19 und 10 Uhr freigeben</li> <li>• Radverkehr alternative Route anbieten, bessere Anbindung Bahnhof zur Freihofstraße</li> </ul>
2.5	Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrales Fahrradparkhaus am Bahnhof</li> <li>• Dezentrales Parken in Geschäftsstraßen</li> </ul>

## Projekte zum Leitthema „Radverkehr in den Stadtbezirken“

Tabelle 4 sind die fünf Projekte zum Leitthema „Radverkehr in den Stadtbezirken“ sowie eine Kurzbeschreibung der Projekte zu entnehmen.

Tabelle 4: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Radverkehr in den Stadtbezirken“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012))

Nr.	Projekt	Kurzbeschreibung
3.1	Ortsdurchfahrten	Ortsdurchfahrten Holzheim, Jebenhausen, Bartenbach besonders problematisch. Ortsdurchfahrt Holzheim: Weg auf ehemaliger Bahntrasse oder Weg am Weilerbach zwischen Manzen und Holzheim Ortsdurchfahrt Jebenhausen: Einheitliche Führungsform gewünscht
3.2	Prioritäten im Radwegbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radweg L 1214 zwischen Bezgenriet und Jebenhausen</li> <li>• Radverkehrsanlagen auf Bahnbrücke B 297 zwischen Faurndau und Göppingen</li> <li>• Radweg an K 1414 zwischen Faurndau und Sparwiesen</li> <li>• Nordverbindung an L 1219 zwischen Göppingen und Eislingen</li> </ul>
3.3	Ergänzende Verbindungen und Ergänzung der Wegweisung	Radwegweisungsnetz soll ausgeweitet werden und Alltagsverbindung und weitere Freizeitwege beinhalten.
3.4	Radverkehrsführung in Verkehrsknoten und Querungen verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungshilfen an Ortseingängen</li> <li>• Anpassung von signalisierten Knotenpunkten (z. B. Heiningen Straße / L 1218)</li> </ul>
3.5	Winterdienst und Instandhaltung	Winterdienst soll auch auf Nebenstrecken stattfinden, welche für Radverkehr wichtig sind

### 3.5 Vorhandenes Wegenetz

Für die Planung des Radverkehrsnetzes in Göppingen wurde vom Büro VAR+ zunächst das bestehende Verkehrssystem analysiert. Hierfür wurden das Schienennetz, die stillgelegten Bahntrassen, das klassifizierte Straßennetz, das Radroutennetz des Landes Baden-Württemberg (RadNETZ BW) sowie des Landkreises Göppingen und die vorhandenen touristischen Radrouten sowie bestehende Radverkehrsanlagen ermittelt.

#### 3.5.1 Schienenverkehr

Der Schienenverkehr ist ein wichtiger und leistungsstarker Verkehrsträger, der umliegende Gemeinden mit Göppingen und Göppingen mit wichtigen Zentren im Land, wie Stuttgart oder Ulm verbindet. Göppingen liegt an der Filstalbahn (siehe Abbildung 11) und damit einer der wichtigsten Schienenverbindungen des Landes, die den Großraum Stuttgart bzw. Südwestdeutschland über den Albtrauf an der Geislinger Steige mit Ulm bzw. Bayern verbindet. Durch das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm und die neue Führung des Fernverkehrs soll die Filstalbahn entlastet und die freigewordenen Kapazitäten für den Regionalverkehr verwendet werden (vgl. Staatsministerium Baden-Württemberg, 2022).



Abbildung 11: Trassenverlauf Filstalbahn ( vgl. Reichert, 2023); openrailwaymap.org;  
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende www.openstreetmap.org/copyright)

Der Bahnhof Göppingen wird durch einige Fern- sowie Nachtverkehrshalte, hauptsächlich aber durch den Schienenpersonennahverkehr bedient.

Einzelne Züge der IC-Linie 32 halten im Göppinger Bahnhof, seit Dezember 2022 bestehen Halte verschiedener Nachtzuglinien mit Verbindungen nach Wien und Budapest, Venedig, Rijeka oder Zagreb.

Der Metropolexpress MEX 16 bietet halbstündig eine Verbindung nach Stuttgart mit Halten in allen Bahnhöfen außerhalb des S-Bahn-Netzes von Stuttgart, so z. B. auch Faurndau und Eislingen. Stündlich verkehrt der MEX über Geislingen hinaus bis nach Ulm. Ergänzt wird das Angebot durch den RE 5 zwischen Stuttgart und dem Bodensee, mit Halten in allen größeren Gemeinden. Anschluss an das Netz der S-Bahn Stuttgart besetzt ab Plochingen. (Vgl. VM BW, o. J.b)

#### 3.5.2 Stillgelegte Bahnstrecken

Auf dem Göppinger Gemeindegebiet befinden sich zwei stillgelegte Bahntrassen. Zum einen die Hohenstaufenbahn, welche von Göppingen nach Schwäbisch Gmünd verläuft und zu einem Bahnstrassenradweg umgewandelt wurde. Zum anderen die Voralbbahn, oder Boller Bahn, zwischen Göppingen und Bad Boll, auf welcher noch Schienen liegen, welche jedoch aktuell nicht genutzt werden.

Im Rahmen einer Potentialanalyse wurden beide stillgelegte Bahnstrecken auf eine potentielle Reaktivierung untersucht. Beiden wurde ein „sehr hohes Nachfragepotential“ bescheinigt. Zusätzlich wurde eine Verlängerung der Voralbbahn zu einer neuen Bahnstrecke von Göppingen über Bad Boll nach Kirchheim unter Teck betrachtet, für welche ebenfalls ein „sehr hohes Nachfragepotential“

bestünde. (Vgl. PTV Transport Consult GmbH, 2020) Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung haben jedoch nur zur Bahntrasse von Göppingen nach Bad Boll ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über eins bescheinigt (vgl. Landkreis Göppingen, 2023a).

Die Hohenstaufenbahn, auf welcher heute schon ein Bahntrassenradweg von Faurndau bis nach Schwäbisch Gmünd verläuft, ist Teil des Radverkehrsnetzes als Route Ü2. Da eine Reaktivierung unwahrscheinlich erscheint, ist davon auszugehen, dass diese Trasse auch langfristig als Radweg verbleiben kann. Es wird trotzdem empfohlen, dass der ursprüngliche Verlauf nicht durch Gebäude verbaut wird und eine Reaktivierung nicht verunmöglicht wird. Im Falle großer Energie- und Ressourcenkrisen oder stärkerem Umweltgedanken, könnte eine zukünftige Machbarkeitsstudie auch anders ausfallen.

Die Voralbbahn wird aktuell nicht genutzt, wird jedoch regelmäßig durch einen Verein von Bewuchs freigeschnitten. Der Verlauf der Strecke ist vollständig, unter Routen B23 und P5a, ins Radverkehrsnetz als potentieller Bahntrassenradweg mit einbezogen.

Generell sollte die Bahntrasse nur als Bahntrassenradweg verwendet werden, falls eine Reaktivierung nicht in Aussicht steht. Durch die hohe Qualität von Bahntrassenradwegen wird jedoch trotzdem darauf hingewiesen, dass dort eine Möglichkeit besteht. Einer der Hauptgründe zur Radverkehrsförderung ist die Verminderung der verkehrsbedingten Umwelt- und Klimaschäden, die vor Allem durch den Autoverkehr besonders stark verursacht werden. Der Bahnverkehr erlaubt es, auch lange Strecken, weit über die übliche Fahrraddistanz hinaus, ohne Auto zurückzulegen. Es ist davon auszugehen, dass die Reaktivierung der Trasse einen größeren Effekt zur Stärkung des Systems „Umweltverbund“ darstellt, als die Umwandlung zu einem Radweg. Eine genaue Betrachtung, wie sich eine Reaktivierung oder eine Umwandlung zum Bahntrassenradweg auswirken würde, wäre nur mit einer umfangreichen Schätzung möglich.

Ein Bahntrassenradweg könnte auch nur temporär als Zwischennutzung umgesetzt werden. Die Bahntrasse könnte im Falle einer Reaktivierung die Trasse auch verbreitert werden. Dann könnten Eisenbahn und Radweg direkt nebeneinander verlaufen.

### 3.5.3 Klassifizierte Straßen

Klassifizierte (Bundes-, Landes-, Kreis-) Straßen stellen besonders hochrangige Verbindungen dar, insbesondere verbinden sie die zentralen Orte miteinander oder erschließen Umliegende Gemeinden. In vielen Fällen sind die klassifizierten Straßen für den Radverkehr nicht sicher nutzbar, stellen jedoch aufgrund ihrer Funktion für den Kraftverkehr praktische Verbindungen dar.

Göppingen besitzt zwar keinen direkten Anschluss an das Bundesautobahnnetz. Die B10 entlang des Filstals bildet aber eine autobahnartige Verbindung hin nach Stuttgart und über die B313 zur Bundesautobahn A8. Als Kraftfahrstraßen sind sie für den Radverkehr nicht befahrbar, die B10 und die umliegenden Bundesautobahnen stellen dennoch wichtige Verkehrsachsen für den Kraftverkehr dar, die sich auch auf ihre Zubringer und das restliche Straßennetz auswirken.

Neben der B 10 wird das Gemeindegebiet der Stadt Göppingen in Nord-Süd-Richtung von der B 297 durchquert. Ortsteile und umliegende Gemeinden werden durch mehrere Landesstraßen verbunden.

Die Landesstraßen sind:

- L 1214: Weilheim a. d. Teck – Jebenhausen – Göppingen – Eislingen a. d. Fils – Gingen a. d. Fils
- L 1218: Göppingen – Ursenwang – Reichenbach im Täle
- L 1217: Göppingen – Hainingen – Gruibingen – Göppingen – Hohenstaufen – Schwäbisch-Gmünd
- L 1219: Göppingen – Eislingen a. d. Fils – Süßen

Kreisstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung von Gemeinden und dem Anschluss dieser an das höherrangige Netz von Landes- und Bundesstraßen im Landkreis.

In Abbildung 12 sind die klassifizierte Straßen in Göppingen dargestellt.

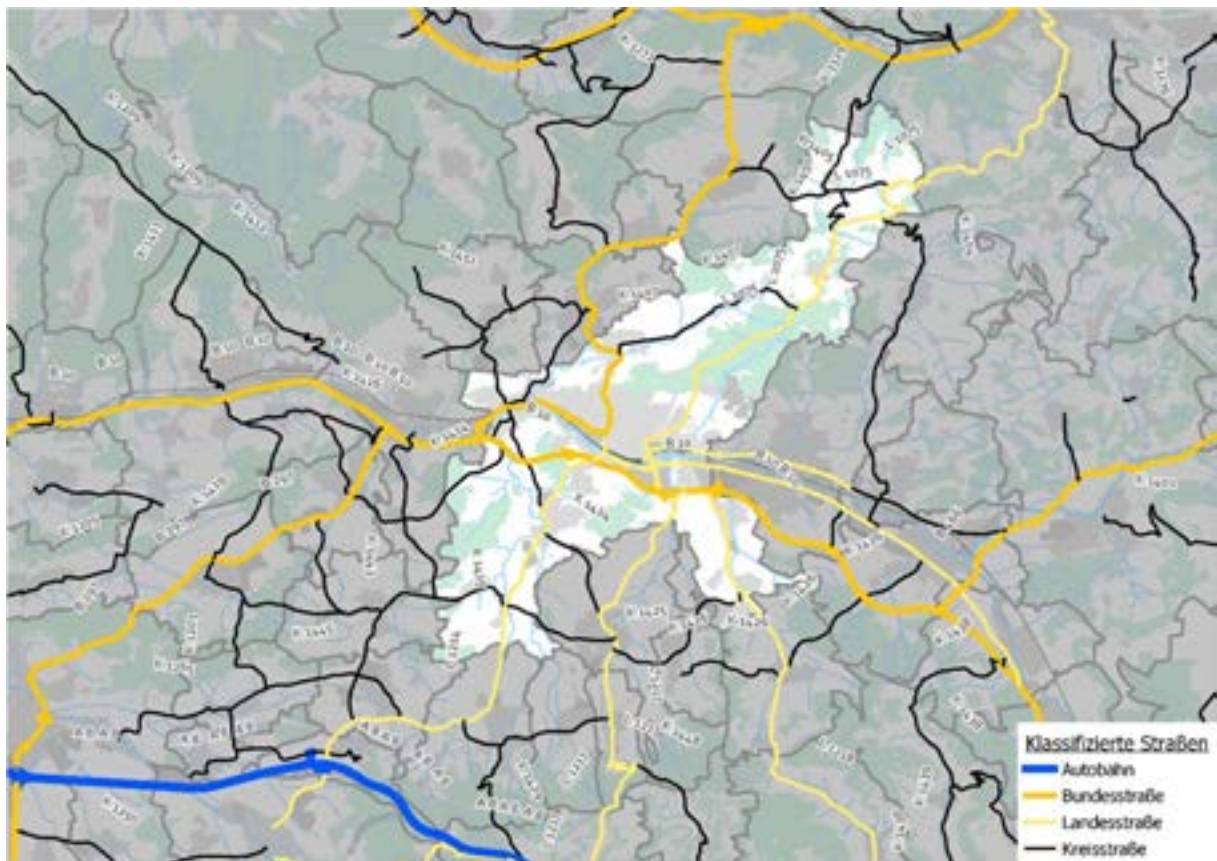


Abbildung 12: Klassifizierte Straßen in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

Um die Verbindungsfunktion der überörtlichen Straßen für den Radverkehr zu prüfen, wurden alle klassifizierte Straßen betrachtet. Mit Ausnahme der autobahnähnlichen B 10, sind fast alle klassifizierte Straßen für den Radverkehr relevant. Sie wurden entsprechend in das Radverkehrsnetz aufgenommen, falls keine alternativ bestehende Wege diese Verbindungsfunktion übernehmen können. Es wurden darauf hin entsprechende Maßnahmevorschläge erstellt, wie etwa die Anlage eines begleitenden Radweges.

### 3.5.4 Fernradwege und touristische Radrouten

Fokus des Radverkehrskonzeptes sind die Alltagsradverbindungen. Jedoch nutzen Fernradwege, touristische Routen und Alltagsrouten oftmals dieselben Wege, da sie ähnliche Anforderungen aufweisen. Die folgenden Fernradwege und touristischen Themenradrouten verlaufen durch Göppingen:

#### Alb-Neckar-Radweg

- Gesamtlänge: 213 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Ulm
  - Heilbronn
- Zuständigkeit: Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg

(Vgl. Wikimedia Foundation Inc., 2021)



Abbildung 13: Alb-Neckar-Radweg

#### Filstalroute Nord

- Gesamtlänge: 69 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Wanderparkplatz Bahnhöfle
  - Plochingen
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2023b)



Abbildung 14: Filstalroute Nord

#### Route der Industriekultur Filstal

- Gesamtlänge: 76 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Wanderparkplatz Bahnhöfle
  - Plochingen
- Zuständigkeit: Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg

(Vgl. Landkreis Göppingen, o. J.)



Abbildung 15: Route der Industriekultur Filstal

#### 3 - Kaiserbergroute

- Gesamtlänge: 51 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Göppingen – Rechenberghausen – Lauterstein – Donzdorf – Süßen (Rundroute)
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2023c)



Abbildung 16: 3 - Kaiserbergroute

#### Obstroute

- Gesamtlänge: 50 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Göppingen
  - Kirchheim unter Teck
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2023d)



Abbildung 17: Obstroute

### Stauferschleife

- Gesamtlänge: 28 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Schwäbisch Gmünd – Maitis – Wäschenbeuren (Rundroute)
- Zuständigkeit: Touristik und Marketing GmbH Schwäbisch Gmünd

(Vgl. Touristik und Marketing GmbH Schwäbisch Gmünd, o. J.)



Abbildung 18: Stauferschleife

### Stauferroute

- Gesamtlänge: 54 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Lorch
  - Göppingen
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2023e)



Abbildung 19: Stauferroute

### Voralbroute

- Gesamtlänge: 27 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Bad Boll – Heiningen – Hattenhofen – Zell unter Aichelberg – Aicherberg (Rundroute)
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2022a)



Abbildung 20: Voralbroute

### E-Bike-Region Stuttgart: Nebenroute 6 – Stauferschleife

- Gesamtlänge: 23 km
- Start- und Zielpunkt:
  - Göppingen
  - Schwäbisch-Gmünd
- Zuständigkeit: Aktiv-Region Stuttgart

(Vgl. Aktiv-Region Stuttgart, 2017)



Abbildung 21: E-Bike-Region Stuttgart: Nebenroute 6 – Stauferschleife

### Östliche Schurwaldroute

- Gesamtlänge: 49 km
- Start- und Zielpunkt:
  - UHINGEN – NASSACH – OBERBERKEN – WÄSCHENBEUREN – RECHBERGHAUSEN (Rundroute)
- Zuständigkeit: Landkreis Göppingen

(Vgl. Landkreis Göppingen, 2022b)



Abbildung 22: Östliche Schurwaldroute



## 3.6 Bestandsdaten der Stadt Göppingen

### 3.6.1 RadNETZ BW



Abbildung 23: Radrouten des RadNETZ Baden-Württemberg dargestellt im Radroutenplaner Baden-Württemberg ( (vgl. VM BW, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

Das Land Baden-Württemberg definiert ein landesweites Netz an Radverbindungen, welches die Mittel- und Oberzentren des Landes miteinander verbinden soll. Auch dieses Radverkehrskonzept soll diese Verbindungen herstellen, daher wurden die RadNETZ Routen geprüft und in das Klassifizierte Radverkehrsnetz einbezogen. Auf dem Gebiet der Stadt Göppingen kommen mehrere Verbindungen vor:

#### Faurndau – Schwäbisch Gmünd

Die Route wird als RadNETZ (Freizeit) klassifiziert und verläuft auf dem Bahntrassenradweg. Im Radverkehrskonzept zeichnet Route Ü<sub>2</sub> diesen Verlauf nach.

#### Faurndau – Jebenhausen – Schopflenberg – Bad Boll

Die Route wird als RadNETZ (Freizeit) klassifiziert und verläuft vor allem auf Wirtschaftswegen. Der Routenverlauf wird im Radverkehrsnetz durch Routen B<sub>2</sub>, B<sub>4</sub>, B<sub>10</sub> abgedeckt. Zusätzlich wird im Rahmen dieses Konzeptes auf dieser Relation eine weitere, höherrangige Route (Ü<sub>3</sub>) vorgeschlagen, welche die genannten Ortschaften direkter verbinden würde. Diese Route kann als Alternative oder Weiterentwicklung zur Routenführung des RadNETZes zwischen Faurndau und Bad Boll angesehen werden.

#### Filstal

Eine Route entlang des Filstals wird als RadNETZ (Alltag) klassifiziert. Die Routenführung wird im Radverkehrskonzept durch die Routen Ü<sub>1</sub>, P<sub>2</sub> und P<sub>9</sub> abgedeckt. Zusätzlich wird ein „Zielnetz“ definiert, welches etwa die Stuttgarter und Ulmer Straße abdeckt, im Radverkehrsnetz werden sie mit Routen RS<sub>14</sub> und P<sub>2</sub> aufgegriffen. Der Radschnellweg RS<sub>14</sub> soll in Zukunft die schnellste Verbindung entlang des Filstals darstellen und wird somit auch die beste Verbindungsfunktion zwischen den Zentren herstellen. Somit wird sich vermutlich auch die Routenführung des RadNETZ Baden-Württemberg zukünftig an dessen Verlauf anpassen.

Die Routen werden in Anlage 6 – Bestand dargestellt.

### 3.6.2 Radschnellweg RS14 Filstal

Ein Radschnellweg ist von Land Baden-Württemberg entlang der Flüsse Neckar und Fils geplant und soll von Stuttgart via Esslingen, Reichenbach, Ebersbach und Göppingen bis nach Geislingen an der Steige verlaufen. Der Abschnitt zwischen Stuttgart und der Kläranlage Ebersbach wird als RS<sub>4</sub> bezeichnet, der Abschnitt zwischen Reichenbach und Ebersbach wurde im September 2021 fertiggestellt. Der Abschnitt auf der Gemarkung des Landkreises Göppingen wird als RS<sub>14</sub> bezeichnet, er soll ab der Kläranlage Ebersbach den Radschnellweg RS<sub>4</sub> verlängern. (Vgl. VM BW, 2021)

Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Göppingen wurden mehrere verschiedene Varianten vorgeschlagen. Im Rahmen dieses Konzept wurden die Varianten entlang der Metzgerstraße und Jahnstraße bevorzugt. Die Variante zwischen Fils und Bahnhof wurde ebenfalls übernommen, wird jedoch eher als langfristige Alternativlösung angesehen. So werden südlich des Göppinger Bahnhofes zwei parallele Strecken dargestellt. Die Variante über Vordere Mühlstraße, Dammstraße, Obere Wasenstraße und Im Pflingstwasen wurde im Rahmen dieses Radverkehrskonzept nicht als Radschnellverbindung, sondern als Pendlerroute verfolgt.

Der angedachte Verlauf des Radschnellweges ist Teil des Klassifizierten Radverkehrsnetzes in Anlage 1.

### 3.6.3 Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen

Die Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen aus dem Jahr 2011 (vgl. Gwiasda, Reuter, & Tönnies, 2011) wurde ebenfalls bei der Planung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt. Die Routen der Konzeption des Landkreises kommen fast vollständig auch im Radverkehrsnetz der Stadt vor. Eine Ausnahme bildet etwa der Höhenweg in Manzen. Die parallel dazu verlaufende Manzenstraße scheint eine wesentlich höhere Bedeutung zu haben, um den Verkehr aus den oberen Wohngebieten zu sammeln. Zudem kommt in der Radverkehrskonzeption 2011 ein Weg entlang des Weilerbaches bei Manzen vor, welcher jedoch teilweise nicht existiert und auch keine besondere Bedeutung für den Radverkehr hätte.

Parallel zur Bearbeitung dieses Radverkehrskonzeptes 2030 Stadt Göppingen wird auch ein Konzept für den Landkreis durch das Planungsbüro VIA erarbeitet. Die jeweils verwendeten Radverkehrsnetze von Stadt- und Landkreiskonzept wurden am 20.09.2022 abgestimmt. Unstimmigkeiten zwischen den Netzen wurden diskutiert und beseitigt.

### 3.6.4 Radwegweisung Landkreis Göppingen

Das Radwegweisungsnetz bildet ab, für welche Routen Wegweiser aufgestellt wurden. Es kann somit nur einen Ist-Zustand darstellen. Bei der Planung des Radverkehrsnetzes wurden Positionen der Radwegweiser des Landkreises Göppingen genutzt, um bestehende Wege zu identifizieren, auf denen Routen entlanglaufen könnten. Das durch die Wegweiser abgebildete Netz entspricht dem aus der Radverkehrskonzeption. Die Routen werden in Anlage 6 – Bestand dargestellt.

### 3.6.5 Radwegeplan Stadt Göppingen 2013

Der Radwegeplan der Stadt Göppingen aus dem Jahre 2013 (vgl. Stadt Göppingen, 2013) wurde bei der Planung des Klassifizierten Radverkehrsnetzes berücksichtigt, so ist dort der überwiegende Teil der Routen enthalten. Lediglich kleine Abschnitte kommen nicht in der Planung des Radverkehrsnetzes vor, beispielsweise eine Route, die quer über den Alten Friedhof verlief.



Abbildung 24: Ausschnitt aus dem Radwegeplan Göppingen 2013 (vgl. Stadt Göppingen, 2013)

### 3.6.6 Schulradwege 2017

Die Stadt Göppingen hat im Jahr 2017 einen Schulradwegeplan erstellt (vgl. Stadt Göppingen, 2017). Dieser wurde während der Erstellung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt. Der Schulradwegeplan definiert Radverbindungen zwischen den Schulen in der Göppinger Innenstadt. Die Routen kommen zu großen Teilen auch im Klassifizierten Radverkehrsnetz vor. In einigen Fällen wurden jedoch Schulradwege definiert, die keine hohe Bedeutung aufweisen und lediglich der Erschließung einzelner Wohnstraßen dienen (z.B. Freilgrathstraße), diese wurden nicht in das Klassifizierte Radverkehrsnetz übernommen.



Abbildung 25: Schulradwegenetz 2017 (nach Stadt Göppingen, 2017) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o)

### 3.6.7 Strava Heatmap

Strava ist ein Dienst, der sich besonders bei sportlichen Fahrradfahrenden zum Aufzeichnen der eigenen Aktivität großer Beliebtheit erfreut. Aus der Strava Heatmap lassen sich beliebte und real gefahrene Strecken bzw. Achsen herauslesen. Die real gefahrenen Streckenverläufe aus der Strava Heatmap werden mit den Planungen abgeglichen und bei der Konzepterstellung berücksichtigt.

In der Heatmap der Stadt Göppingen und Umgebung lassen sich beispielsweise, neben anderen Routen, der Filstalradweg und der Radweg auf der stillgelegten Hohenstaufenbahn gut erkennen (siehe Abbildung 26). Eine hellere Färbung bedeutet dabei eine höhere Radverkehrsstärke.



Abbildung 26: Real gefahrene Radverkehrsverbindungen – Gemarkung Göppingen (vgl. Strava, 2023)

## 3.7 Quellen und Ziele, Wunschliniennetz

Um das Radverkehrsnetz zu entwickeln, wurden die Lage der wichtigsten Quell- und Zielgebiete betrachtet und anschließend wichtige Wunschverbindungen herausgearbeitet.

Mögliche Quellen und Ziele in Göppingen sind:

- Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
- Einkaufsschwerpunkte
- Schulen
- ÖPNV-Haltepunkte
- Freizeit- und Sporteinrichtungen
- Kultureinrichtungen

Im Folgenden wird näher auf die Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr, die Schulen, weitere Zielorte in der Stadt Göppingen sowie das abgeleitete Wunschliniennetz eingegangen.

### 3.7.1 Schnittstellen ÖPNV – Radverkehr

Bei der Umsetzung von Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen spielt neben dem Fuß- und Radverkehr der ÖPNV eine entscheidende Rolle.

Das Fahrrad stellt eine Möglichkeit dar, zügig die Zugangspunkte zum ÖPNV zu erreichen. Attraktive Fahrradinfrastruktur kann somit den Einzugsbereich eines Haltepunktes erweitern. Rad-, Bus- und Bahnverkehr können gemeinsam als Umweltverbund längere Wegekette bilden und Alternativen zum Autoverkehr herstellen. Bahnhöfe, Busbahnhöfe und weitere ÖPNV-Haltepunkte stellen dabei besondere Übergangspunkte dar und gehören somit zu den wichtigsten Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs.

An den Haltestellen und Bahnhöfen ist eine entsprechende Infrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für Pedelecs, Informationsangebote) Grundbestandteil einer Strategie, die eine nachhaltigere Mobilität zum Ziel hat. Ihnen wurde daher bei der Planung des Radverkehrsnetzes eine hohe Priorität eingeräumt. Wo kein Schienenverkehr vorhanden ist, kann der Busverkehr diese Funktion übernehmen.

In Göppingen sind die bedeutendsten ÖPNV-Schnittstellen die Bahnhöfe Göppingen und Faurndau sowie der Busbahnhof, unweit des Bahnhofes Göppingen. Diese Orte wurden daher als wichtige Quell- und Zielorte aufgefasst und in das Radverkehrsnetz einbezogen. Dies ist daran zu erkennen, dass sich viele hochrangige Routen (Radschnellweg, überregionale Routen, Pendler Routen) im unmittelbaren Umfeld befinden. Um einen Wechsel zwischen Rad und ÖPNV zu ermöglichen, sollten dort attraktive Abstellanlagen und Leihräder angeboten werden. Des Weiteren könnten diese Orte als Mobilitätsstationen angesehen werden und darüber hinaus mit Car-Sharing-Fahrzeugen ausgestattet werden. Somit werden Menschen befähigt, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

### 3.7.2 Schulen

Die Schulen wurden als wichtige Zielpunkte bei der Planung berücksichtigt. Schülerinnen und Schülern sollte es ermöglicht werden, ihre Wege zur Schule selbstständig, auch mit dem Fahrrad, zurückzulegen. Eltern soll es ermöglicht werden, kleinere Kinder mit dem Fahrrad zur Schule zu transportieren. Alle Schulen befinden sich unweit einer Route des Radverkehrsnetzes.

### 3.7.3 Weitere radverkehrsrelevante Ziele

Als weitere Quell- und Zielpunkte wurden Wohngebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufszentren, Freizeitziele und öffentliche Einrichtungen identifiziert und berücksichtigt. Wichtige Zielorte sind in Anlage 4 – „Wunschliniennetz und Zielorte“ einzusehen.

In Abbildung 27 sind die radverkehrsrelevanten Quell- und Zielpunkte in der Innenstadt Göppingsens dargestellt.



Abbildung 27: Quellen und Ziele in der Stadt Göppingen – Innenstadtausschnitt (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

### 3.7.4 Wunschliniennetz

Wunschlinien bezeichnen gewünschte, abstrakte Verbindungen. Sie werden meist ohne Rücksicht auf vorhandene Barrieren festgelegt. Diese Wunschlinien gilt es anschließend zu Routen „umzulegen“, was wegen natürlichen Hindernissen, wie steilen Hängen oder Flüssen, nicht immer möglich ist. Trotzdem bilden Wunschlinien eine hilfreiche Grundlage, um das Radverkehrsnetz festzulegen.

Für die Stadt Göppingen wurde ein „Dreiecksnetz“ definiert. Die Knotenpunkte dieses Netzes bilden in der Regel Stadtteilzentren, Bahnhöfe oder sonstige zentrale Orte oder wichtige singuläre Verkehrserzeuger (z.B. Berufliches Schulzentrum). Die Kanten des Netzes wurden daraufhin bewertet, welche Bedeutung sie im Radverkehrsnetz der Stadt einnehmen würden. So wird Verbindungen entlang der Fils, zu den Bahnhöfen oder zur Innenstadt eine hohe Priorität zugewiesen, da sie zentrale Orte und somit wichtige Zielorte anschließen.

Das Wunschliniennetz ist in Anlage 4 – „Wunschliniennetz und Zielorte“ einzusehen. In Abbildung 28 ist das Wunschliniennetz der Stadt Göppingen im Bereich Innenstadt, Faundau und Jebenhausen dargestellt.

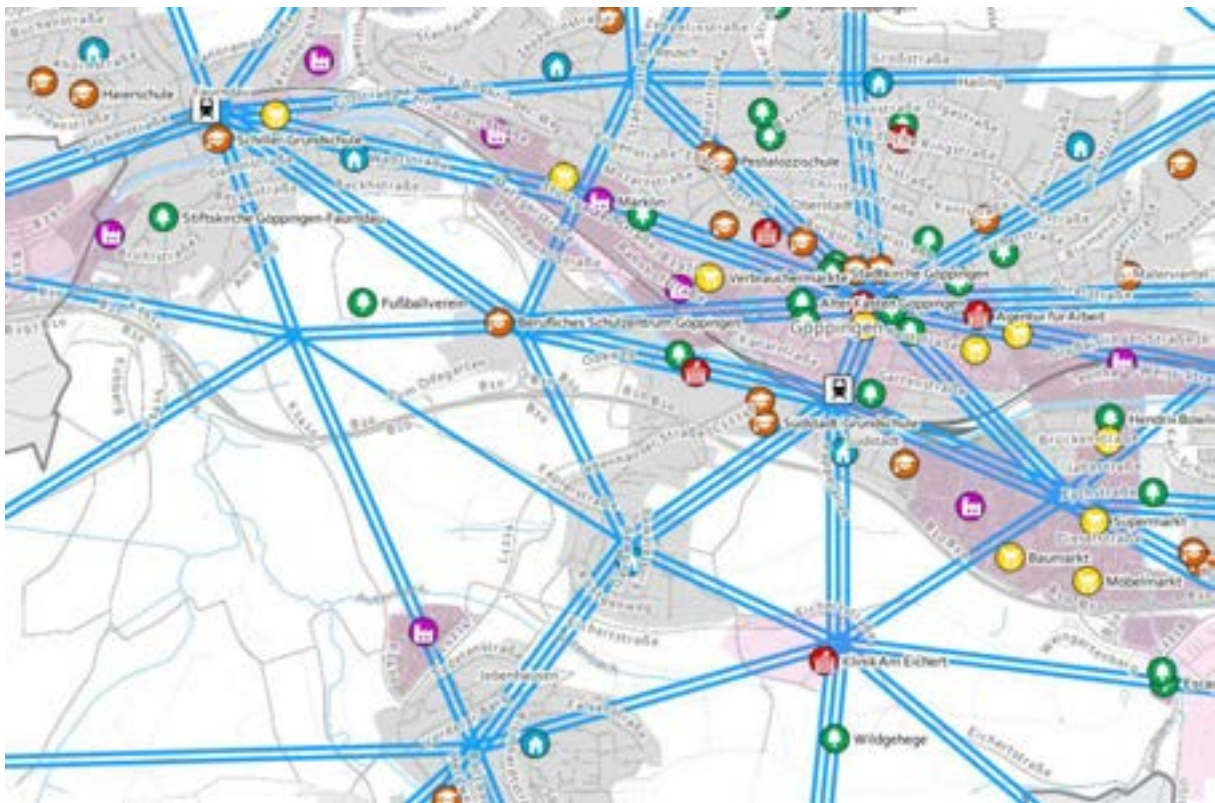


Abbildung 28: Wunschliniennetz Göppingen im Bereich Innenstadt, Faundau und Jebenhausen (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))

### 3.8 Unfallanalyse

Zur Analyse der Unfälle wurden die Daten des Unfallatlas herangezogen, welche durch die statistischen Ämter des Bundes und der Länder zusammengetragen werden (vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023). Diese Daten beziehen nur Unfälle mit Personenschäden ein. Nachfolgend werden daher lediglich Unfälle mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden auf der Gemarkung der Stadt Göppingen betrachtet. Die Zahlen beziehen sich auf die Anzahl der Unfallvorgänge und nicht auf die Zahl an Beteiligten oder Verletzten. Die Lage der Unfälle kann in Anlage 5 – „Radverkehrsunfälle“ betrachtet werden.

In Abbildung 29 ist die Lage der Unfälle in Göppingen in den Jahren von 2016 bis 2020 dargestellt.

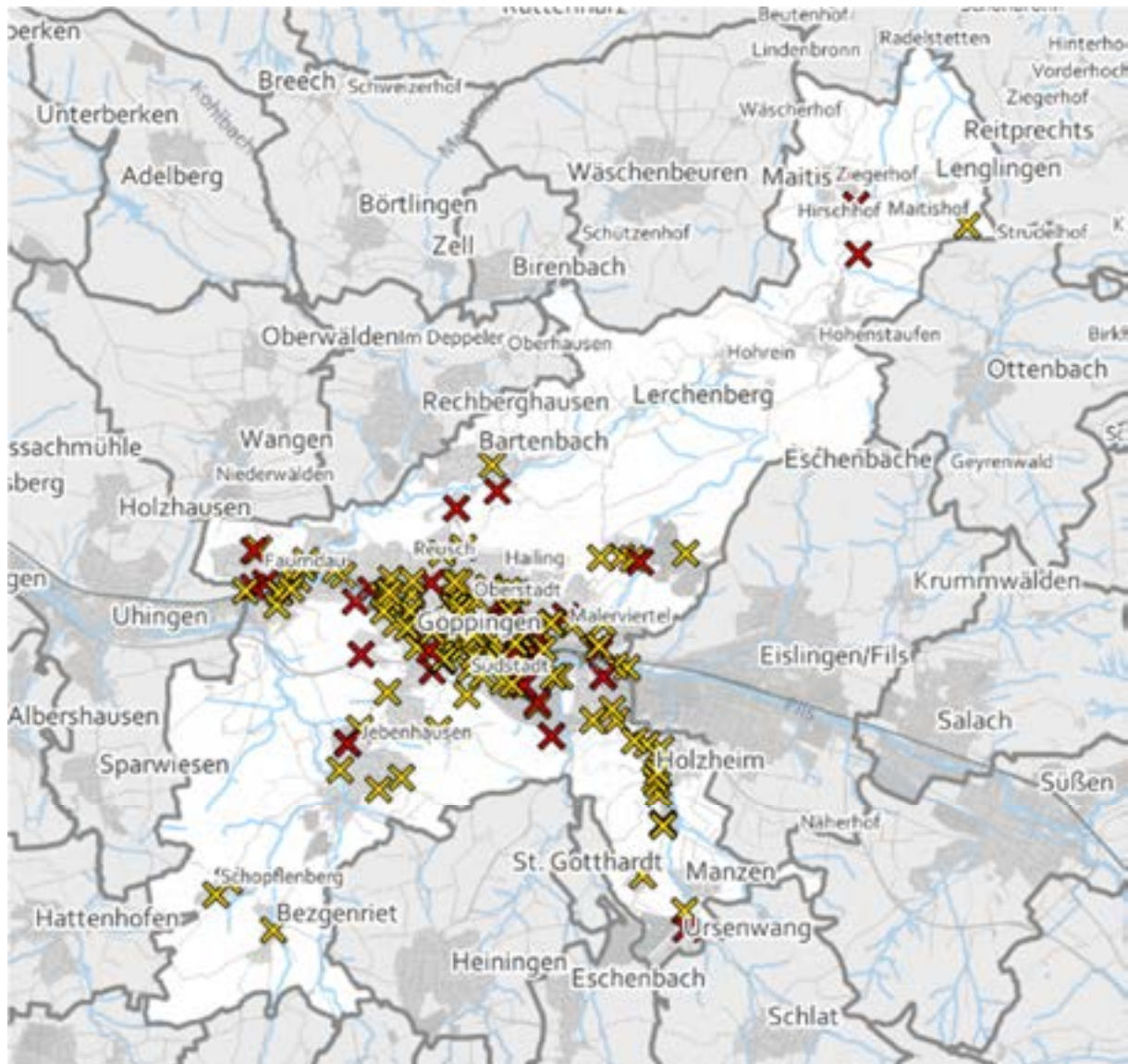


Abbildung 29: Lage der Unfälle in Göppingen von 2016 bis 2020 (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

In den Jahren von 2016 bis 2020 ist es zu insgesamt 180 Unfällen mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden gekommen. Davon keine mit Getöteten. Im Jahr sind zwischen 24 und 34 Unfällen mit Leichtverletzten passiert und fünf bis elf mit Schwerverletzten (siehe Tabelle 5). (Vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023)



Tabelle 5: Unfällen mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023))

Jahr	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Gesamt
2016	29	5	0	34
2017	25	11	0	36
2018	32	7	0	39
2019	34	5	0	39
2020	24	8	0	32
<b>Summe</b>	<b>144</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>180</b>

Aus den Daten lässt sich kein signifikanter Trend zur Steigerung oder Senkung der Unfälle ablesen. Insbesondere muss bei Fahrradunfällen beachten werden, dass bei „gutem“ Wetter häufiger Rad gefahren wird und dadurch mehr Unfälle stattfinden. In Jahren mit besonders „gutem“ Wetter ereignen sich mit hoher Wahrscheinlichkeit Unfälle mit Fahrradbeteiligung, was wiederum zu erwartende Schwankungen erhöht. Dies ist aus dem Diagramm mit dem Jahresverlauf aller Unfälle in Göppingen zu erkennen (siehe Abbildung 30). So fanden in Göppingen beispielsweise im Monat Januar lediglich sechs Unfälle statt, während im Monat Juli insgesamt 27 Unfälle stattfanden.

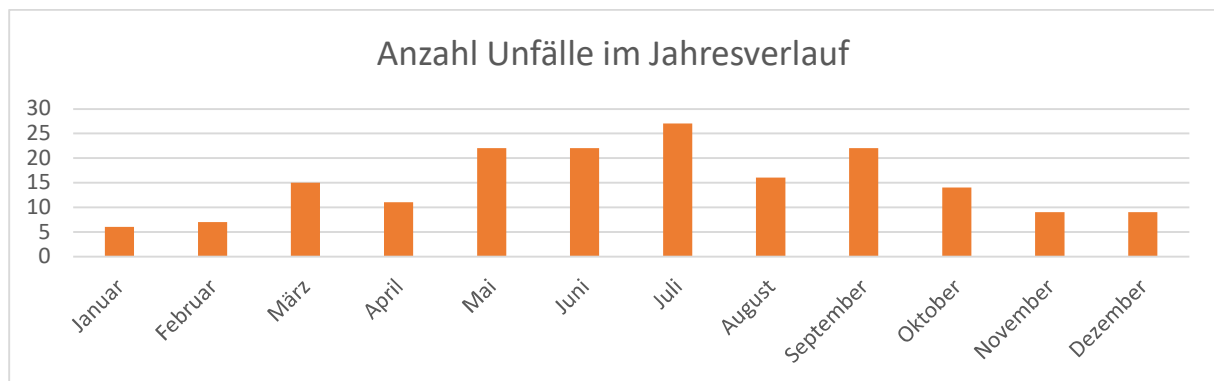


Abbildung 30: Radverkehrsunfälle mit Personenschäden in Göppingen im Jahresverlauf nach Monat, Jahre 2016 bis 2020 (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023))

## Unfallschwerpunkte



Abbildung 31: Unfälle überlagert mit Radverkehrsnetz Göppingen (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

Bei der Analyse der Lage der Unfälle in Göppingen fällt auf, dass sich ein Großteil der Unfälle auf dem für das Konzept definierten Radverkehrsnetz befindet (siehe Abbildung 31). Die Unfälle finden auf den attraktiven Routen statt. Des Weiteren findet ein Großteil der Unfälle in den zentralen und dicht besiedelten Bereichen Göppingsens statt. Radfahrunfälle finden dort statt, wo Radverkehr stattfindet.

Mithilfe einer Heatmap lassen sich Unfallhäufungen darstellen. Umso intensiver der Bereich eingefärbt ist, desto schwerer ist die Unfallhäufung. In der in Abbildung 32 dargestellten Heatmap wurden Unfälle mit Schwerverletzten stärker gewichtet als Unfälle mit Leichtverletzten.

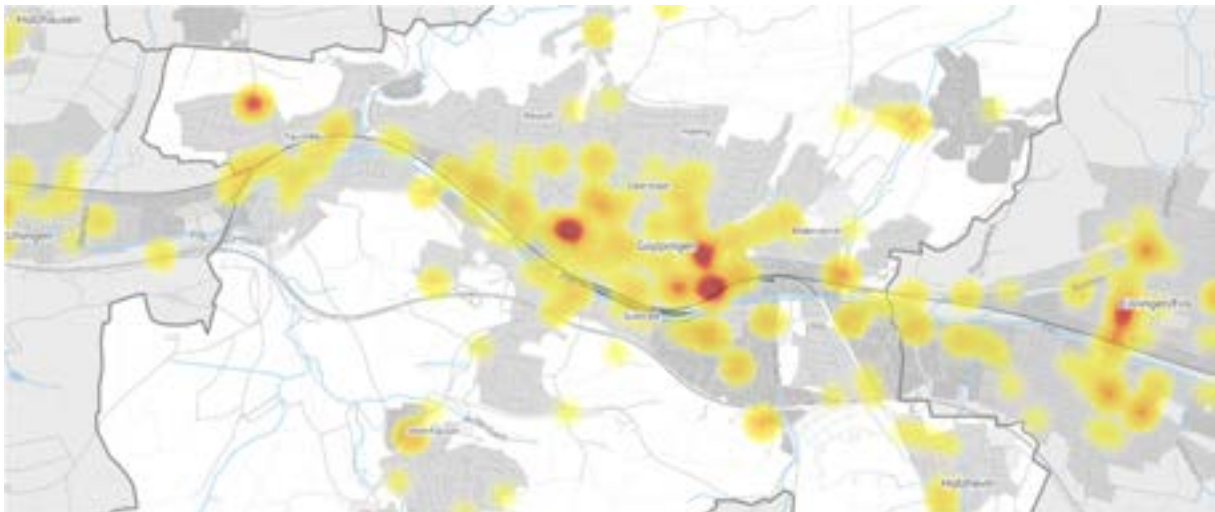


Abbildung 32: Heatmap auf Basis der Unfälle in Göppingen (Intensivere Einfärbung bedeutet mehr oder schwerere Unfälle) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

In Folgenden wurden drei Unfallschwerpunkte herausgearbeitet. Diese Orte stellen zudem zentrale Straßen und Knotenpunkte für den Radverkehr dar. Daher lässt sich nicht einschätzen, ob der Grund für die Unfälle an den Schwerpunkten eine ungünstige Gestaltung oder eine hohe Verkehrsstärke ist.

### Stuttgarter Straße, Sternkreuzung

Insgesamt acht Unfälle haben in der Stuttgarter Straße zwischen dem Knotenpunkt Schaufflerstraße und der „Sternkreuzung“ (Knotenpunkt Lorcher Straße) stattgefunden, davon sieben Unfälle mit Leichtverletzten und ein Unfall mit Schwerverletzten (siehe Abbildung 33).



Abbildung 33: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Stuttgarter Straße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

### Ulmer Straße, Vordere Karlstraße

An der Einfahrt der Vorderen Karlstraße in die Ulmer Straße ereigneten sich insgesamt vier Unfälle, davon drei Unfälle mit Leichtverletzten und ein Unfall mit Schwerverletzten (siehe Abbildung 34).



Abbildung 34: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Ulmer Straße, Vordere Karlstraße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

### Hohenstaufenstraße, Poststraße

In der Hohenstaufenstraße sowie im Bereich des Knotenpunktes Poststraße und des Kreisverkehrs Theodor-Heuss-Straße ereigneten sich insgesamt sechs Unfälle, davon vier Unfälle mit Leichtverletzten und zwei Unfälle mit Schwerverletzten (siehe Abbildung 35).



Abbildung 35: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Hohenstaufenstraße, Poststraße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

### 3.9 Befahrungen und Befahrungsnetz

Das Planungsbüro VAR+ hat mehrere Befahrungen mit dem Fahrrad in Göppingen durchgeführt, um den Bestand zu erfassen. Die Befahrungen wurden mit Fotos oder Videoaufnahmen aufgenommen, welche vor allem während der Maßnahmenplanungen verwendet wurden, um den Zustand der Straßen und Wege einzuschätzen. Es wurden Befahrungen in einer Gesamtlänge von 358,9 km durchgeführt.

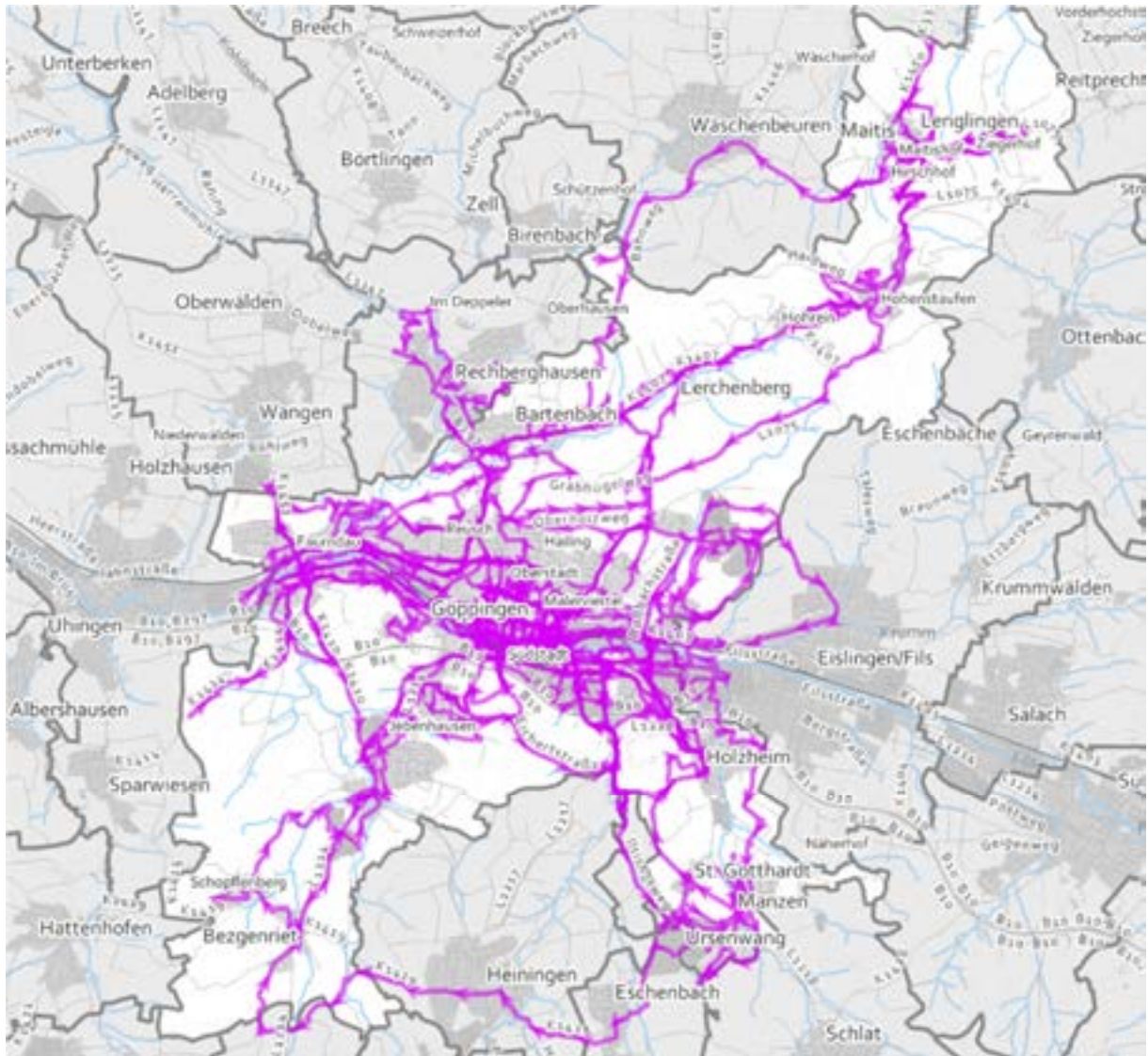


Abbildung 36: Durchgeführte Befahrungen durch VAR+ (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### 3.10 Verkehrszählungen

Es wurden 14 Zählungen durchgeführt, bei der die Stärke des Radverkehrs gemessen wurde. Dazu wurden Kameras aufgestellt, welche für jeweils acht Stunden am Tag (sechs bis neun, zwölf bis 14 und 16 bis 19 Uhr) aktiv waren. Die Zählungen wurden jeweils an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag im Zeitraum zwischen dem 17. Mai 2022 und 2. Juni 2022 durchgeführt. Die Radfahrenden wurden im Nachhinein manuell gezählt.

Die Ergebnisse wurden bei der Erstellung des Konzeptes berücksichtigt. In Anlage 7 – „Zählungen Radverkehr 2022“ können die Lage der Zählstellen und die Ergebnisse betrachtet werden.



Abbildung 37: Lage der Zählstellen. Eigene Darstellung. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o)

#### 3.10.1 Analyse

Die gemessenen Verkehrsstärken können lediglich ein Abbild des Ist-Zustandes darstellen. Auch ein Weg mit einer heute niedrigen Verkehrsstärke kann ein hohes Potential besitzen.

Der Vergleich von Zählstelle 9 (Großeislinger Str.) und Zählstelle 10 (Ulmer Straße Richtung Eislingen) liefert in diesem Zusammenhang besondere Erkenntnisse. Beide Straßen bilden direkte Verbindungen zwischen Göppingen und Eislingen. An Zählstelle 10 (Ulmer Straße) wurde jedoch eine wesentlich geringere Anzahl an Radfahrten gemessen (160 gegenüber 500). Es liegt der Schluss nahe, dass die Ulmer Straße, durch ihre Gestaltung, Radfahrten verhindert. So befinden sich dort nur enge Wege, die teilweise mit Fußgehenden geteilt werden müssen. Die Ampelanlagen bremsen die Fahrt, abbiegende Autos stellen eine Gefahr dar. Der Lärm an dieser vierspurigen Straße wirkt ebenfalls abweisend. Der geplante Radschnellweg RS14 soll über die Ulmer Straße verlaufen. Wird er attraktiv gestaltet, würde sich die Anzahl der Radfahrten an dieser Stelle vermutlich wesentlich vergrößern.

Generell sind vergleichsweise große Verkehrsströme entlang des Filstals zu messen. Von Geislingen a.d.S. bis Stuttgart erstreckt sich eine Perlenkette an Städten. Die Topographie bietet sich zum Fahrradfahren an. Die Jahnstraße (Zählstelle 6) bietet eine besonders direkte und unkomplizierte Querung der Stadt entlang der Talachse. Hier wurde mit 502 Fahrten der höchste Wert gemessen. Zusätzlich bildet die Jahnstraße einen direkten Zugangsweg zum Bahnhof Göppingen.



Im Gegensatz dazu waren an Zählstelle 7 (Nördliche Ringstr.) und Zählstelle 8 (Burgstr.) wesentlich weniger Radfahrende (185 bzw. 194 Fahrten) zu messen. Die Zählstellen liegen weiter entfernt in der Talsohle und binden weniger wichtige Zielorte an. Nicht gemessen wurde entlang der Haupt- oder Poststraße, die wichtige Zugänge zur Innenstadt bilden und Durchgangsverkehr tragen.

Zählstelle 3 (Stuttgarter Str.), Zählstelle 4 (Im Pfingstwasen) und Zählstelle 5 (Metzgerstraße) bilden den Verkehr zwischen Faurndau und Göppingen ab. Im Pfingstwasen (341) und an der Stuttgarter Str. (362) wurden ungefähr gleich viele Radfahrten gemessen. Die Stuttgarter Str. bildet eine direkte Verbindung zum Göppinger Marktplatz, während Im Pfingstwasen zudem Teil eines attraktiven Freizeitweges entlang der Fils darstellt. An der Metzgerstraße wurden wesentlich weniger (121) Radfahrende gemessen. Vermutlich fahren die meisten Radfahrenden, die südlich der Fils (Im Pfingstwasen) unterwegs sind, im Bereich der Zählstelle 5 über den Freizeitweg entlang der Fils. Es ist jedoch gewünscht, dass der stärkste Verkehrsstrom künftig über die Metzgerstraße (Radschnellweg RS14) verläuft. Somit wird es eine besondere Herausforderung darstellen, die Metzgerstraße attraktiver zu gestalten.

Um die Verbindung zwischen Uhingen und Faurndau zu messen, wurde Zählstelle 1 (Richard-Wagner-Straße) eingerichtet. Die dort gemessene Anzahl an Radfahrenden (304 Fahrten) liegt in der gleichen Größenordnung wie etwa in der Stuttgarter Straße (Zählstelle 3, 362 Fahrten).

Ein weiterer Vergleich bietet sich zwischen Zählstelle 2 (Ehemalige Bahnstraße nach Schwäbisch Gmünd) und Zählstelle 14 (Lorcher Straße)<sup>1</sup> an. Entlang der ehemaligen Bahntrasse wurde ebenfalls ein relativ hoher Wert von 328 Fahrten gemessen, während an der Lorcher Straße lediglich etwa die Hälfte (172) gemessen wurde. Es ist zu vermuten, dass die ehemalige Bahntrasse nicht nur einen besonders attraktiven Freizeitweg bildet. Für die nördlich gelegenen Ortschaften (Rechberghausen, Birenbach, Wäschenbeuren) bildet sie einen unterbrechungsfreien, autofreien und steigungsarmen Weg direkt ins Filstal, für den vermutlich auch Umwege in Kauf genommen werden. Im Gegensatz erlebt man an der Lorcher Straße enge Radwege mit vielen Einmündungen, welche hinter Bartenbach vermutlich nicht mehr attraktiv genug erscheinen. Falls die ehemalige Bahntrasse reaktiviert wird, würde eine wichtige Verbindung in den Norden wegbrechen.

An Zählstelle 12 (Jebenhäuser Str.) wurden lediglich 97 Fahrten und damit die geringste Anzahl gemessen. Der Verkehrsstrom nach Jebenhausen und Bezgenriet könnte die Zählstelle jedoch über die Waldeckstraße umfahren. Es würde sich anbieten, bei zukünftigen Zählungen, die Jebenhäuser Str. mit der Waldeckstraße zu vergleichen und somit auch den gesamten Korridor abzubilden.

An Zählstelle 11 (Wielandstr. in Holzheim) wurden 106 Fahrten gemessen. Die Wielandstr. ist an dieser Stelle lediglich mit Schutzstreifen ausgestattet. In diesem Bereich wäre es möglich, die Verbindung über L 1214 und Rigistraße attraktiver zu gestalten oder einen neuen Radweg auf oder entlang der stillgelegten Bahntrasse nach Bad Boll herzustellen. Damit könnte der Verkehrsstrom insgesamt steigen, an der speziellen Messstelle, wegen attraktiverer Alternativen, jedoch sinken.

An Zählstelle 13 (Hohenstaufenstr.) wurden 110 Radfahrende gemessen. Mithilfe attraktiverer Verbindungen nach Lerchenberg und Hohenstaufen oder würde die Anzahl der Radfahrenden wahrscheinlich steigen.

---

<sup>1</sup> Am Zähltag fand ein Handballspiel der Göppinger Bundesligamannschaft in der nah gelegenen EWS-Arena statt.

### 3.10.2 Hochrechnungen

Die gezählten Werte wurden hochgerechnet, um zu schätzen, wie hoch der Zählwert bei einer 24-Stunden-Zählung gewesen wäre und wie hoch der durchschnittliche Tageswert während der Radsaison wäre (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Zählwerte der Radverkehrszählungen (Wert vor der Klammer = Gesamtzahl der Radfahrenden an der Zählstelle wieder; Werte in der Klammer = Zählwerte in Richtung 1 bzw. 2) (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

ZS	Ort	Richtung 1	Richtung 2	Zählstärke tatsächlich (8h) <sup>2</sup>	Zählstärke hochger. (24h) <sup>3</sup>	DTV Radsais. <sup>4</sup>
1	Faurndau Richard-Wagner-Str.	Innenstadt	Uhingen	304 (163+141)	578 (310+268)	494 (265+229)
2	Ehemalige Bahntrasse	Rechbergh.	Faurndau	328 (161+167)	623 (306+317)	532 (261+271)
3	Stuttgarter Str., Märklin	Innenstadt	Faurndau	362 (177+185)	685 (335+350)	542 (265+277)
4	Im Pfingstwasen, Schwabengarage	Innenstadt	Faurndau	341 (196+145)	645 (371+274)	510 (294+217)
ZS	Ort	Richtung 1	Richtung 2	Zählstärke tatsächlich (8h) <sup>5</sup>	Zählstärke hochger. (24h) <sup>6</sup>	DTV Radsais. <sup>7</sup>
5	Metzgerstr., Bader Leder	Innenstadt	Faurndau	121 (64+57)	230 (122+108)	197 (104+92)
6	Jahnstr., Hochschule	Heininger Str.	Christophsbad	502 (251+251)	954 (477+477)	815 (408+408)
7	Nördl. Ringstr., Techn. Rath.	Marktstr.	Lorcher Str.	185 (83+102)	352 (158+194)	301 (135+166)
8	Burgstr., Schlosspark	Marktstr.	Lorcher Str.	194 (115+79)	368 (218+150)	314 (186+128)
9	Großseislinger Str., Galgenberg	Eislingen/Fils	Innenstadt	500 (247+253)	947 (468+479)	749 (370+379)
10	Ulmer Str., Am Autohof	Eislingen/Fils	Innenstadt	160 (85+75)	303 (161+142)	240 (127+112)
11	Holzheim, Wielandstr.	B10	Manzen	106 (55+51)	201 (104+97)	172 (89+83)
12	Jebenhäuser Str.	Innenstadt	Jebenhäuser	97 (72+25)	184 (137+47)	157 (117+40)
13	Hohenstaufenstraße	Hohenstaufen	Innenstadt	110 (59+51)	201 (108+93)	136 (73+63)

<sup>2</sup> Tatsächlich gezählte Radfahrende (sechs bis neun, zwölf bis 14 und 16 bis 19 Uhr).

<sup>3</sup> Hochrechnung der tatsächlichen Zählwerte auf einen 24 Stunden Wert. Hochrechnungsfaktor: 1,9 (ZS13 + ZS14: Faktor 1,8). Rundungsfehler möglich.

<sup>4</sup> DTV (Radverkehrssaison, alle Tage, Mo-So). Rundungsfehler möglich.

<sup>5</sup> Tatsächlich gezählte Radfahrende (sechs bis neun, zwölf bis 14 und 16 bis 19 Uhr).

<sup>6</sup> Hochrechnung der tatsächlichen Zählwerte auf einen 24 Stunden Wert. Hochrechnungsfaktor: 1,9 (ZS13 + ZS14: Faktor 1,8). Rundungsfehler möglich.

<sup>7</sup> DTV (Radverkehrssaison, alle Tage, Mo-So). Rundungsfehler möglich.



14	Lorcher Str., Barbarossa-Therme	Bartenbach	Innenstadt	172 (92+80)	314 (168+146)	212 (114+99)
----	------------------------------------	------------	------------	----------------	------------------	-----------------

### 3.10.3 Empfehlungen für zukünftige Zählungen

#### Dauerzählstellen

Dauerzählstellen sind fest installierte Zählstellen, üblicherweise auch mit einer Anzeige, welche direkt über die Zählstärke informiert. Sie dienen nicht nur dazu, um Maßnahmen auf ihre Wirkung zu überprüfen, sondern dienen auch als Kommunikationsmittel zur Bevölkerung. So lässt sich, für jeden sichtbar, „beweisen“ wie stark ein Radweg genutzt wird. Insbesondere können damit umfangreiche Baumaßnahmen legitimiert werden. So erscheint es sinnvoll, Zählstellen vor allem auf dem geplanten Radschnellweg RS14 anzubringen. Solche Zählstellen könnten auch schon vor den ersten Baumaßnahmen angebracht werden, um deren Wirkung zu prüfen.

Generell könnte es sinnvoll sein, Dauerzählstellen dann einzurichten, wenn man dem „Auto etwas wegnimmt“. Da diese Maßnahmen oftmals besonders kontrovers diskutiert werden.

Natürlich könnten auch auf allen anderen wichtigen Verbindungen Dauerzählstellen errichtet werden, um zu prüfen, ob die Anzahl der Radfahrenden insgesamt zunimmt.

#### Vergleichszählungen

Besonders erkenntnisreich erscheinen Zählungen, die versuchen Verkehrswege mit ähnlicher Verbindungsfunktion abzubilden. Die ermittelten Werte können dabei helfen, die Verbindungsqualität untersuchen. So etwa die stark unterschiedlichen Ergebnisse zwischen Großseislinger und Ulmer Straße. Besonders relevant erscheint der Vergleich zwischen den beiden Varianten der Radschnellverbindung RS14 zwischen Faurndau und Innenstadt. Die Nordvariante, welche aktuell als Vorzugsvariante gilt, verläuft auf Metzgerstraße und Filsstraße, die Südvariante auf der Oberen Wasenstraße und Im Pfingstwasen.

Weitere Vergleiche könnten sich ergeben zwischen Jebenhäuser Straße und Waldeckstraße für die Verbindung von der Innenstadt nach Jebenhausen und Bezgenriet. Oder zwischen den vielen Zugangswegen zur Innenstadt (Bahnhofs-, Geislinger-, Post-, Haupt-, Burgstraße usw.).



## 4 Öffentlichkeitsbeteiligung

### 4.1 Online-Fragebogen

#### 4.1.1 Allgemeines

Um ein Stimmungsbild zum Thema Radverkehr zu erzeugen, wurde eine Online-Befragung durchgeführt. Dazu wurde ein öffentlich zugänglicher Online-Fragebogen eingerichtet und von der Stadt über verschiedene Kanäle beworben, insgesamt sind 555 Antworten über diesen Weg eingegangen.

Der Fragebogen wurde außerdem im Amtsblatt abgedruckt und konnte per Post eingesendet werden. Insgesamt wurden 117 Antworten in Papierform gesammelt und eingescannt, wovon jedoch fünf als ungültig bewertet wurden, da Pflichtfragen nicht ausgefüllt wurden. Die 112 gültigen Papierfragebögen wurden dann nachträglich, manuell in den Online-Fragebogen eingetragen.

Des Weiteren sind zwei Antworten per E-Mail eingegangen, obwohl diese Möglichkeit nicht vorgesehen war. Beide Antworten konnten jedoch erfolgreich manuell in den Online-Fragebogen eingetragen werden.

Zwischen dem 14. September um dem 31. Oktober 2021 sind somit insgesamt 669 gültige Antworten zusammengekommen.

In Tabelle 7 ist eine Übersicht der Anzahl an Rückmeldungen im Rahmen der Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen dargestellt.

Tabelle 7: Übersicht Rückmeldungen Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Beteiligungsarten	Ungültige Antworten	Gültige Antworten
Online-Fragebogen	0	555
Post	5	112
E-Mail	0	2
<b>Summe</b>	<b>5</b>	<b>669</b>

#### 4.1.2 Statistische Angaben

Als optionale Antwortmöglichkeit, konnten die Teilnehmenden zudem Angaben über Alter, Geschlecht und Wohnort angeben. Im Folgenden werden die Ergebnisse dargestellt.

##### Alter

Im Online-Fragebogen konnte mittels einer Multiple-Choice-Frage die Alterskohorte ausgewählt werden. Beim Papierfragebogen konnte eine Zahl eingetragen werden, welche nachträglich einer Alterskohorte zugeordnet wurde. 648 Antworten enthielten eine Angabe zum Alter.

Man kann erkennen, dass Kinder unter 13 Jahre, junge Erwachsene (18 bis 25 Jahre) und alte Menschen ab 66 Jahren unterrepräsentiert sind. Die Anzahl ihrer Antworten sind geringer, als man es bei einer gleichmäßigen Verteilung erwarten würde. Im Gegensatz dazu sind Jugendliche (14 bis 17 Jahre) und Menschen mittleren Alters (26 bis 65 Jahre) überrepräsentiert. Besonders stark vertreten ist die Gruppe an 46- bis 55-Jährigen.



Tabelle 8: Anzahl Antworten nach Alterskohorte - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Alterskohorte	Anzahl Antworten	Bevölkerungszahl <sup>8</sup>	Erwartete Antworten <sup>9</sup>	Vergleich erwartete und tatsächliche Antworten <sup>10</sup>
unter 10 Jahre	0	5.563	62,18	-100%
10 bis 13 Jahre	19	2.128	23,79	-20%
14 bis 17 Jahre	34	2.198	24,57	+38%
18 bis 25 Jahre	34	4.946	55,28	-38%
26 bis 35 Jahre	97	7.785	87,02	+11%
36 bis 45 Jahre	102	7.229	80,80	+26%
46 bis 55 Jahre	152	8.132	90,89	+67%
56 bis 65 Jahre	127	8.202	91,68	+39%
66 oder älter	83	11.791	131,79	-37%
<b>Summe</b>	<b>648</b>	<b>57.974</b>	<b>648,00</b>	<b>0%</b>

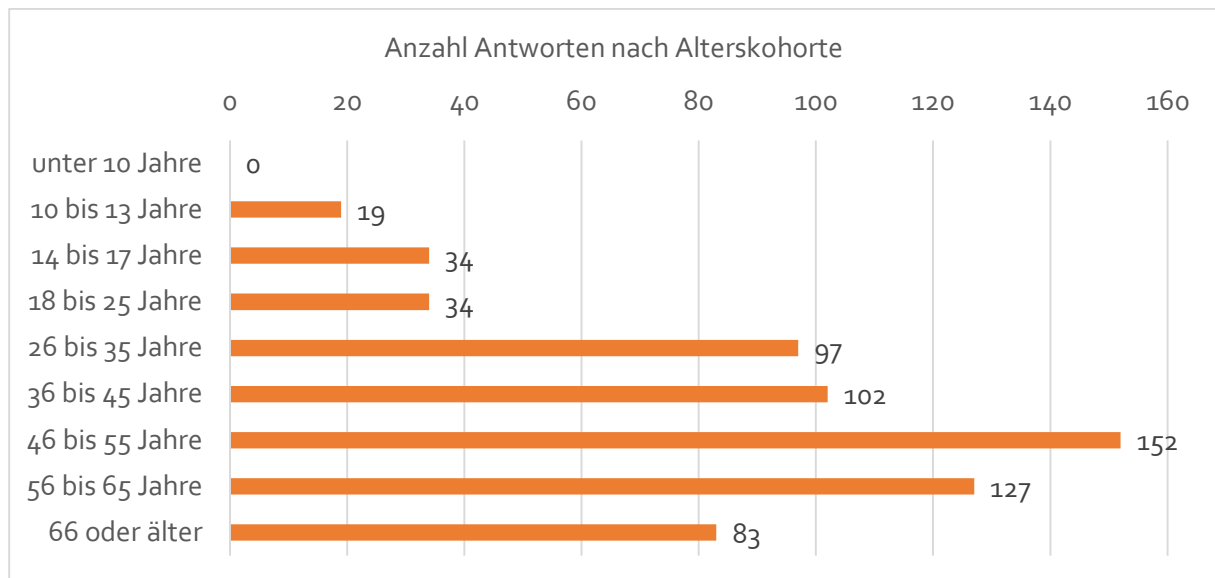


Abbildung 38: Anzahl Antworten nach Alterskohorte (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

<sup>8</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Bevölkerung seit 2011 nach Nationalität, Altersjahren und Geschlecht. 31.12.2020 Stadt Göppingen. <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/010352xx.tab?R=GS117026>

In der Bevölkerungsstatistik wird die Bevölkerung nur nach männlich und weiblich differenziert.

<sup>9</sup> Gibt an, wie viele Antworten erwartet werden, wenn die Antworten die gleiche Verteilung wie die Bevölkerung nach Alterskohorten hätten. Bei gleicher Gesamtanzahl der Antworten.

<sup>10</sup> Gibt an, wie viel mehr oder weniger Antworten, im Vergleich zu den erwarteten Antworten, gegeben wurden.

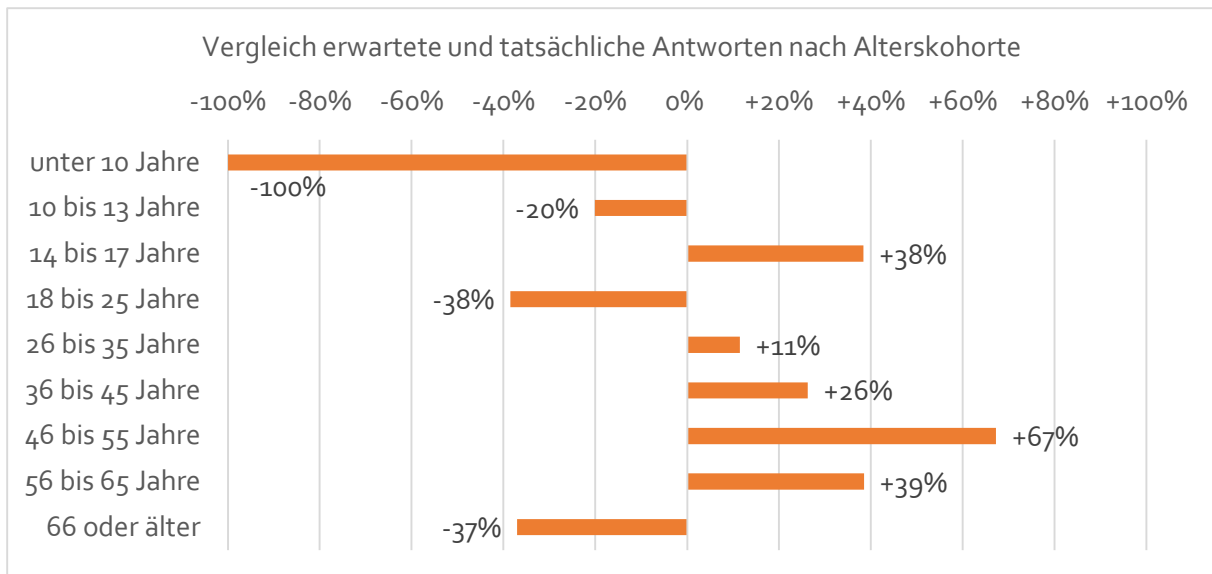


Abbildung 39: Vergleich erwartete und tatsächliche Antworten nach Alterskohorte (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

### Geschlecht

Sowohl im Online- als auch auf dem Papierfragebogen konnten Teilnehmende optional ihr Geschlecht angeben. 653-mal wurde diese Frage beantwortet. Männer sind wesentlich überrepräsentiert, Frauen entsprechend unterrepräsentiert. Diese Verteilung deckt sich mit anderen ähnlichen Umfragen durch das Büro.

Tabelle 9: Anzahl Antworten nach Geschlecht - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Geschlecht	Anzahl Antworten	Bevölkerungszahl <sup>11</sup>	Erwartete Antworten <sup>12</sup>	Vergleich erwartete und tatsächliche Antworten <sup>13</sup>
weiblich	276	29.158	326,92	- 16 %
männlich	374	28.816	323,08	+ 16 %
Summe weiblich/männlich	650	57.974	650,00	
divers/sonstige	3	-	-	
<b>Summe</b>	<b>653</b>			

<sup>11</sup> Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. Bevölkerung seit 2011 nach Nationalität, Altersjahren und Geschlecht. 31.12.2020 Stadt Göppingen. <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Alter/010352xx.tab?R=GS117026>.

In der Bevölkerungsstatistik wird die Bevölkerung nur nach männlich und weiblich differenziert.

<sup>12</sup> Gibt an, wie viele Antworten erwartet werden, wenn die Antworten die gleiche Verteilung wie die Bevölkerung nach Geschlechtern hätten. Bei gleicher Gesamtzahl von Antworten.

<sup>13</sup> Gibt an, wie viel mehr oder weniger Antworten, im Vergleich zu den erwarteten Antworten, gegeben wurden.

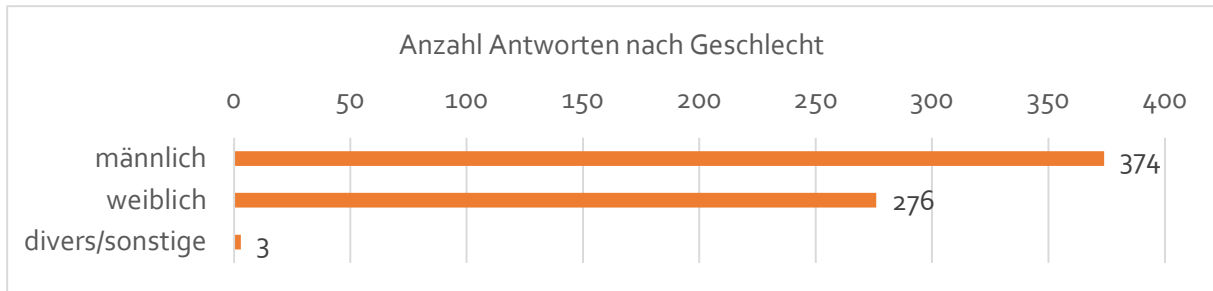


Abbildung 40: Anzahl Antworten nach Geschlecht (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

**Wohnort**

Im Online-Fragebogen konnte mittels einer Multiple-Choice-Frage der Wohnort ausgewählt werden, allerdings wurden auch abweichende Antworten akzeptiert. Beim Papierfragebogen gab es keine Auswahlmöglichkeiten, allerdings konnte auch dort der Wohnort angegeben werden.

Insgesamt wurde diese optionale Antwortmöglichkeit 656-mal genutzt. Davon konnten 508 Antworten der Stadt Göppingen zugeordnet werden. 146 Antworten konnten anderen Gemeinden zugeordnet werden. Lediglich zwei Antworten konnten nicht zugeordnet werden.

Tabelle 10: Anzahl Antworten nach Wohnort - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Wohnort	Anzahl
Göppingen	508
außerhalb	146
nicht zuzuordnen	2
<b>Summe</b>	<b>656</b>

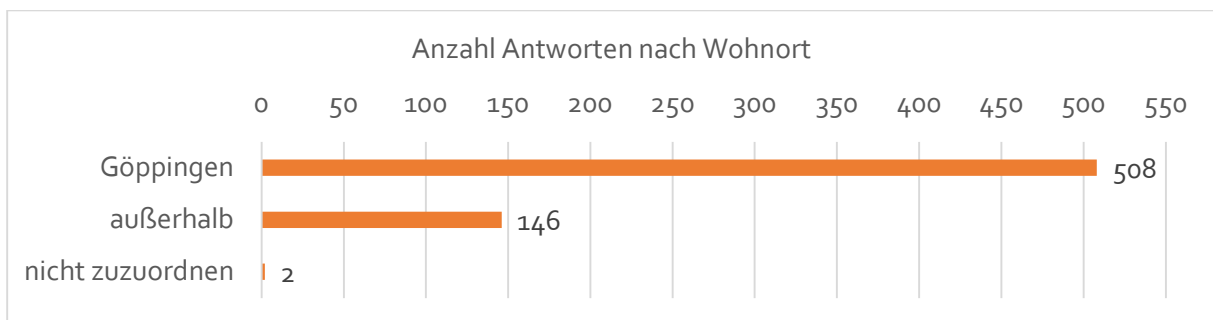


Abbildung 41: Anzahl Antworten nach Wohnort (eigene Darstellung)

**Antworten innerhalb von Göppingen**

Von den 508 Antworten, welche der Stadt Göppingen zugeordnet werden konnten, konnten 483 Antworten einem Bezirk zugeordnet werden. 25 Antworten konnten der Stadt Göppingen, aber keinem speziellen Bezirk zugeordnet werden.

Die Anzahl der Antworten wurde mit den Einwohnerzahlen verglichen. Daraus wurde die Anzahl der Antworten berechnet, welche bei gleichmäßiger Verteilung zu erwarten wäre.

Es stellt sich heraus, dass für Hohenstaufen und die Kernstadt überproportional viele Antworten abgegeben wurden. Die Anzahl der Antworten für Jebenhausen entspricht in etwa der erwarteten Anzahl. Alle anderen Bezirke haben unterproportional wenige Antworten erhalten.



Tabelle 11: Anzahl Antworten nach Bezirken - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Bezirk	Anzahl Antworten	Einwohner <sup>14</sup>	Erwartete Antworten <sup>15</sup>	Vergleich erwartete und tatsächliche Antworten <sup>16</sup>
<b>Kernstadt</b>	296	31.288	259,77	+ 14 %
<b>Faundau</b>	53	7.776	64,56	- 18 %
<b>Holzheim inkl. Manzen, St. Gotthardt und Ursenwang</b>	46	7.207	59,84	- 23 %
<b>Jebenhausen</b>	35	4.330	35,95	- 3 %
<b>Bartenbach inkl. Lerchenberg und den Kettenhöfen</b>	24	3.988	33,11	- 28 %
<b>Hohenstaufen inkl. Hohrein</b>	17	1.217	10,10	+68 %
<b>Bezgenriet</b>	11	1.669	13,86	- 21 %
<b>Maitis inkl. Lenglingen</b>	1	701	5,82	- 83 %
<b>Summe (Bezirken zuordbar)</b>	<b>483</b>	<b>58.176</b>	<b>483</b>	-
<b>Summe (keinem Bezirk zuordbar)</b>	25	-	-	-
<b>Summe (Göppingen)</b>	<b>508</b>	-	-	-

<sup>14</sup> Auswertung Einwohner nach Stadtteilen am 29.06.2021, übermittelt von der Stadt Göppingen. Exakte Quelle unbekannt.

<sup>15</sup> Gibt an, wie viele Antworten erwartet werden, wenn die Antworten die gleiche Verteilung wie die der Einwohnerzahlen hätte.

<sup>16</sup> Gibt an, wie viel mehr oder weniger Antworten, im Vergleich zu den erwarteten Antworten, gegeben wurden.

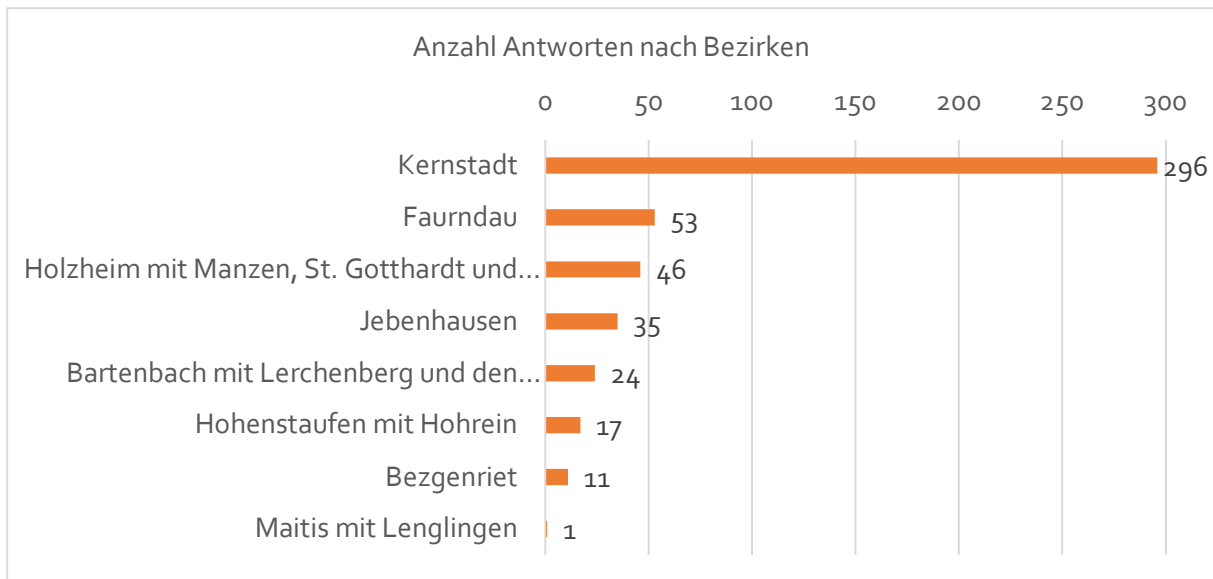


Abbildung 42: Anzahl Antworten nach Göppinger Bezirken (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

### Antworten außerhalb von Göppingen

Insgesamt konnten 146 Antworten einer Gemeinde außerhalb von Göppingen zugeordnet werden. Davon sind insbesondere die größeren Nachbargemeinden stark vertreten. Am stärksten vertreten war die Stadt Eisingen/Fils mit 24 Antworten.

Tabelle 12: Anzahl Antworten außerhalb von Göppingen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Wohnort	Anzahl Antworten	Wohnort	Anzahl Antworten
Eisingen/Fils	24	Börtlingen	3
Uhingen	21	Dürnau	3
Rechberghausen	14	Eschenbach	3
Heiningen	12	Schlat	3
Wangen	11	Albershausen	2
Süßen	10	Hattenhofen	2
Ebersbach an der Fils	6	Ottenbach	2
Wäschenbeuren	5	Deggingen	1
Bad Boll	4	Gammelshausen	1
Donzdorf	4	Geislingen	1
Gingen an der Fils	4	Kuchen	1
Salach	4	Ulm	1
Birenbach	3	Zell unter Aichelberg	1
<b>Summe</b>			<b>146</b>

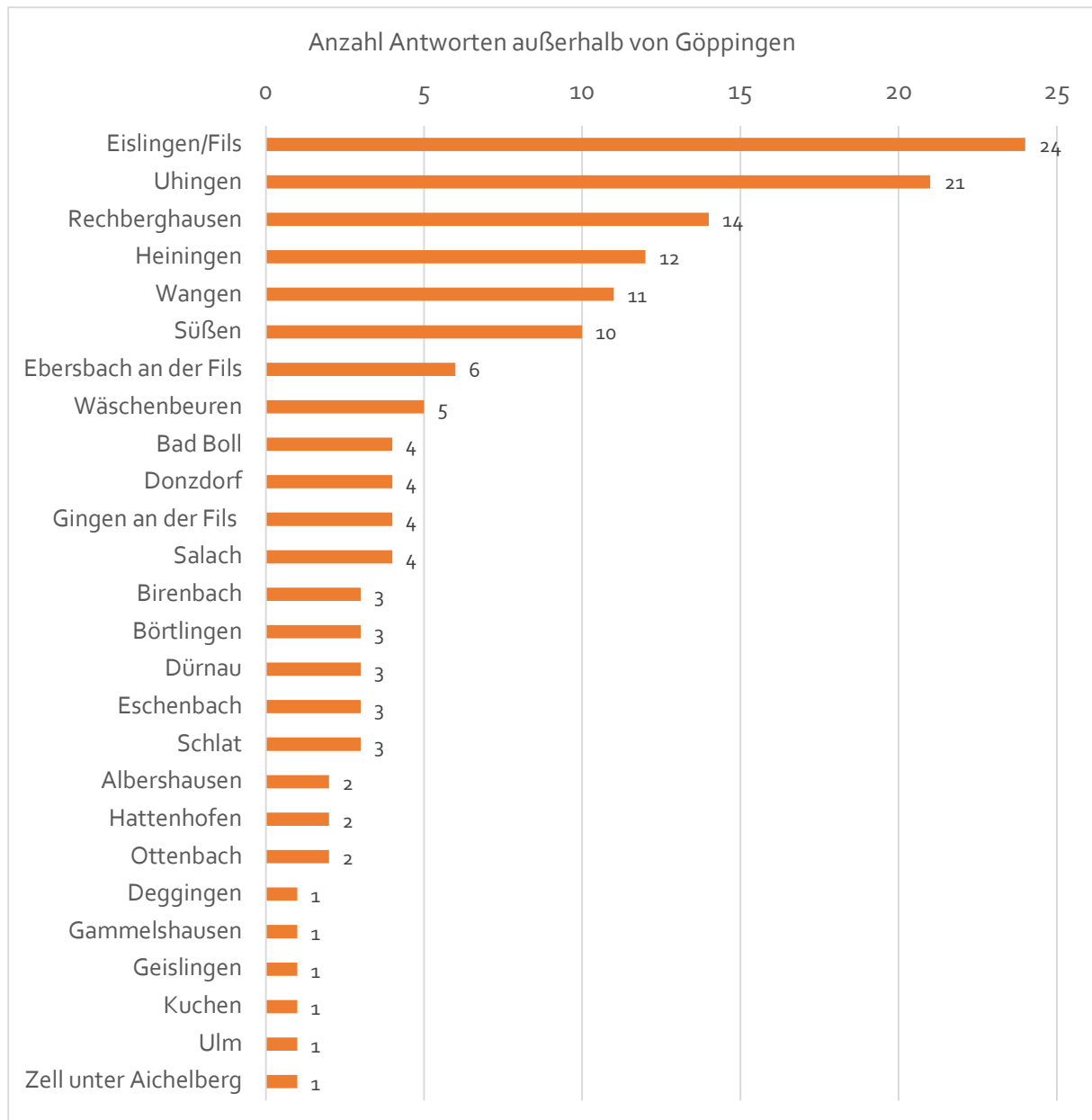


Abbildung 43: Anzahl Antworten außerhalb von Göppingen (eigene Darstellung)

### 4.1.3 Beurteilung spezieller Aspekte

In diese Frage wurden die Teilnehmenden gebeten, verschiedene Fragestellungen einzuschätzen. Diese Frage musste ausgefüllt werden, daher gibt es 669 Antworten auf diese Frage.

Als besonders negativ wurde das Radfahren entlang von Hauptstraßen bewertet. Lediglich 26,6% der Teilnehmenden sehen kein oder nur ein leichtes Problem darin. Auch die zweit- und drittschlechtesten Einträge, also Kreuzungsgestaltung und Führung des Radverkehrs in Baustellen, weisen darauf hin, dass Menschen sich besonders auf vielbefahrenen Straßen unwohl fühlen, denn gerade diese Aspekte führen auf vielbefahrenen Straßen zu Problemen.

Allerdings fällt auf, dass viele Menschen auch an eigentlich ruhigen Orten, noch Probleme erkennen. So zum Beispiel in der am meisten positiv bewerteten Fragestellung: So sehen 31,9% der Befragten noch ein mittelgroßes oder großes Problem im Radfahren auf Neben- und Wohnstraße.



Tabelle 13: Beurteilung spezieller Aspekte - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Wie beurteilen Sie folgende Fragestellungen?	Kein Problem	Leichtes Problem	Mittelgroßes Problem	Großes Problem
<b>Radfahren entlang von Hauptstraßen</b>	7,2%	19,4%	31,0%	42,4%
<b>Kreuzungsgestaltung</b>	7,6%	19,8%	37,4%	35,2%
<b>Führung des Radverkehrs in Baustellen</b>	8,6%	21,1%	32,1%	38,3%
<b>Fahrradmitnahme in Bus und Bahn</b>	11,4%	21,5%	28,6%	38,4%
<b>Falsch geparkte Fahrzeuge auf Radwegen</b>	11,2%	23,4%	27,8%	37,6%
<b>Bordsteinkanten und Hindernisse entlang von Radwegen</b>	12,2%	30,0%	29,1%	28,6%
<b>Führung des Radverkehrs an Bushaltestellen</b>	16,0%	32,1%	31,3%	20,6%
<b>Sicheres Abstellen/Anschließen von Fahrrädern</b>	26,2%	24,9%	22,2%	26,7%
<b>Einbahnstraßen (nicht für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben)</b>	24,5%	28,9%	27,0%	19,6%
<b>Radfahren in Fußgänger- und Geschäftsbereichen</b>	16,5%	37,4%	26,5%	19,7%
<b>Radfahren in Neben- und Wohnstraßen</b>	31,9%	36,3%	24,5%	7,4%

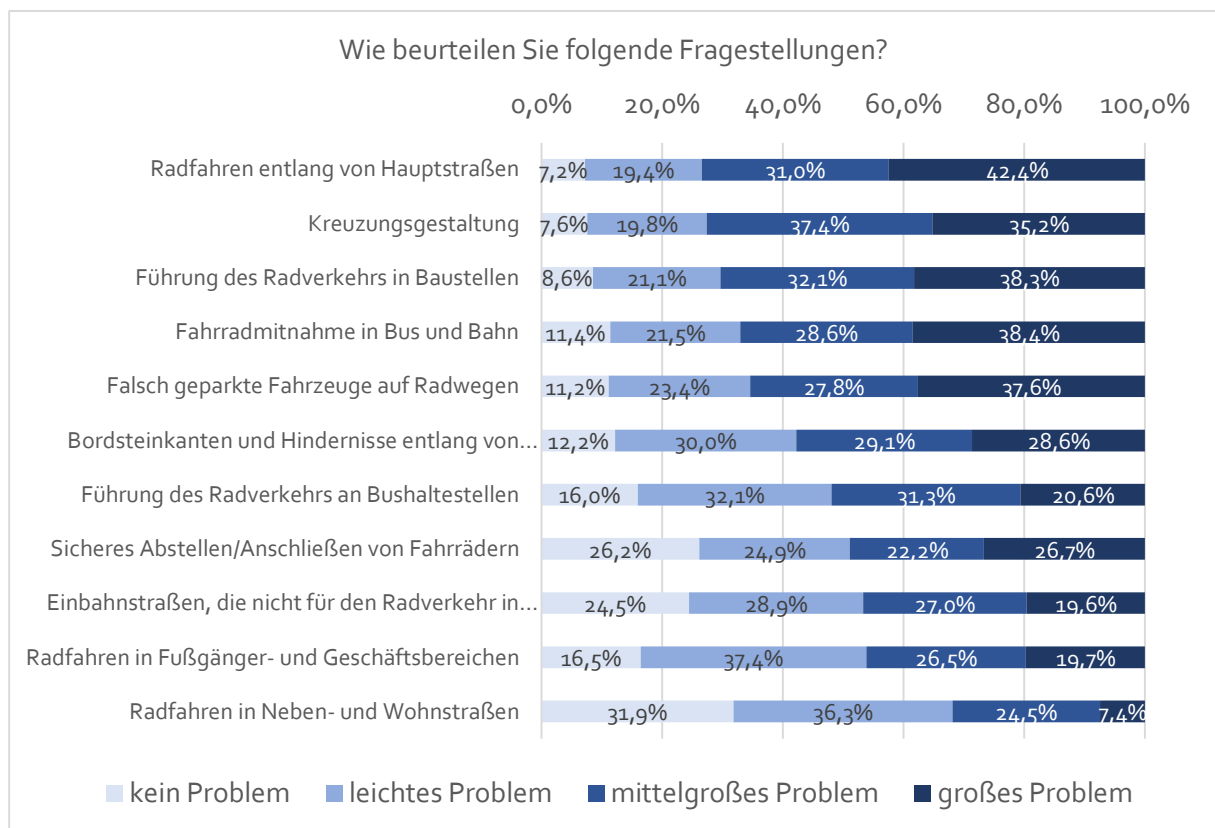


Abbildung 44: Beurteilung spezieller Aspekte (eigene Darstellung)

### 4.1.4 Fahrradklima

In dieser Frage wurden die Teilnehmenden danach gefragt, wie sie das Fahrradklima in Göppingen einschätzen. Diese Frage musste ausgefüllt werden, daher gibt es 669 Antworten auf diese Frage. Dabei mussten sie positive Aussagen danach bewerten, wie stark sie zutreffen. Die meisten Aussagen wurden als nicht, oder eher nicht zutreffend bewertet.

So wird die Stadt Göppingen auf dem Fahrrad als gefährlich wahrgenommen. Die vier Aussagen, welche als am wenigsten zutreffen bewertet wurden, fragen das Sicherheitsempfinden ab. Insbesondere stimmen die Teilnehmenden nicht der Aussage zu, dass Menschen mit Behinderungen oder Gebrechen gut Fahrrad fahren können (91,6% nicht oder eher nicht zutreffend). Größtenteils abgelehnt werden auch die Aussagen, dass Kinder ab 10 Jahre alleine fahren können (81,7% nicht oder eher nicht zutreffend), dass man sich beim Radfahren sicher fühlt (75,4% nicht oder eher nicht zutreffend) und dass es kaum Konflikte mit dem Autoverkehr gibt (74,4% nicht oder eher nicht zutreffend).

Lediglich zwei Fragen treffen auf überwiegende Zustimmung. So denken 68,9% der Teilnehmenden, dass die Aussage eher oder vollkommen zutrifft, dass man schnell vorankommt. Weiterhin denken 53,3% der Teilnehmenden, dass die Aussage eher oder vollkommen zutrifft, dass es kaum Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr gibt.

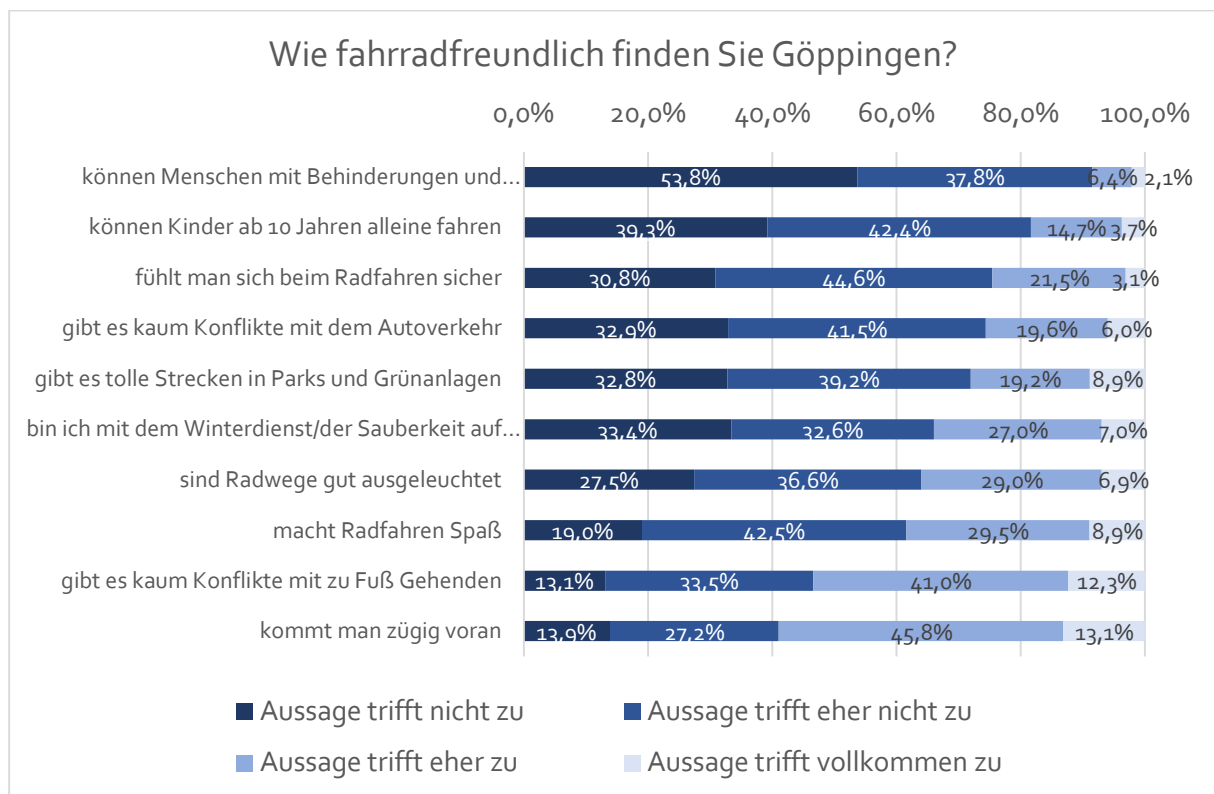


Abbildung 45: Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022))



### 4.1.5 Häufigkeit der Fahrradnutzung

In einer weiteren Multiple-Choice-Frage wurden die Teilnehmenden gebeten darzulegen, wie oft und wofür sie ihr Fahrrad nutzen. Sowohl für warme Monate (von April bis September) als auch für kalte Monate (Oktober bis März) sollten Angaben gemacht werden, jeweils differenziert nach den fünf Wegezwecken Arbeitsweg, Schulweg/Ausbildung, Einkaufen, Freizeit und Sport. Diese Frage musste ausgefüllt werden, daher gibt es 669 Antworten auf diese Frage.

Generell fahren die Teilnehmenden im Winter weniger oft mit dem Fahrrad als im Sommer. Besonders stark nehmen dabei die Fahrten zur Freizeit und zum Sport ab. Weniger stark nehmen die Alltagsfahrten mit den Zwecken Schule/Ausbildung, Arbeit und Einkaufen ab.

Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad in den warmen Monaten (von April bis September)?

Tabelle 14: Fahrradfahrten in den warmen Monaten (von April bis September) - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Wegezweck	etwa 5- bis 7-mal pro Woche	etwa 3- bis 4-mal pro Woche	etwa 1- bis 2-mal pro Woche	nie
Arbeitsweg	25 %	18 %	11 %	46 %
Schulweg/Ausbildung	6 %	4 %	6 %	84 %
zum Einkaufen	12 %	19 %	40 %	29 %
Freizeit	16 %	26 %	48 %	11 %
aus sportlichen Gründen	10 %	19 %	36 %	35 %

Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad in den kalten Monaten (von Oktober bis März)?

Tabelle 15: Fahrradfahrten in den kalten Monaten (von Oktober bis März) - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Wegezweck	etwa 5- bis 7-mal pro Woche	etwa 3- bis 4-mal pro Woche	etwa 1- bis 2-mal pro Woche	nie
Arbeitsweg	18 %	12 %	18 %	52 %
Schulweg/Ausbildung	4 %	4 %	6 %	86 %
zum Einkaufen	6 %	16 %	39 %	39 %
Freizeit	7 %	14 %	49 %	31 %
aus sportlichen Gründen	4 %	9 %	36 %	50 %

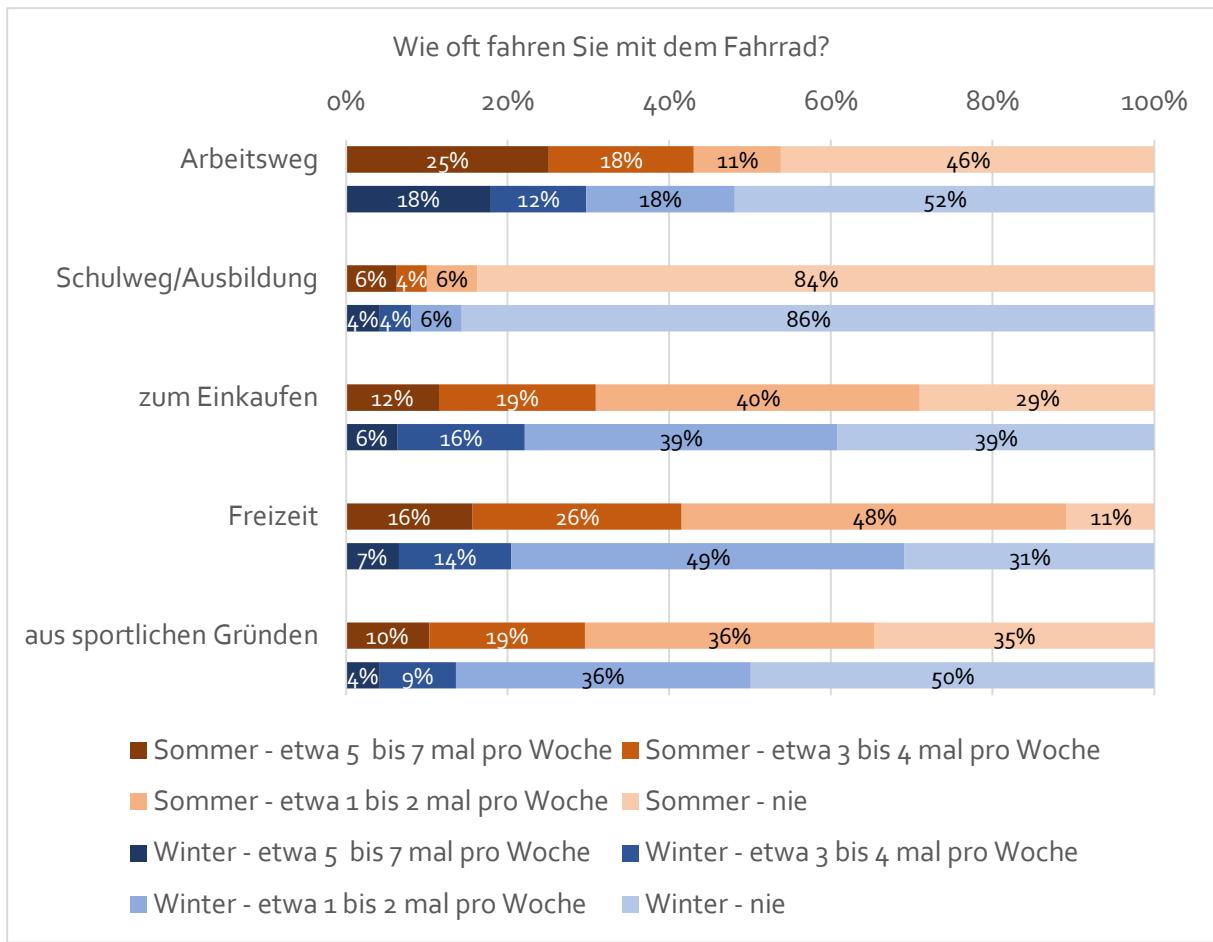


Abbildung 46: Fahrradfahrten in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022))



### 4.1.6 Freitextantworten

Als Teil der Umfrage konnten in drei Freitextfeldern weitere Anmerkungen gemacht werden.

#### Welche Strecken/Abschnitte/Kreuzungen sind besonders gefährlich oder schlecht gestaltet?

In der Frage zu den negativen Stellen wurden 506 Antworten gesammelt. Oftmals wurden spezifische Straßen und Kreuzungen genannt. Am häufigsten wurde die Nördliche Ringstraße erwähnt, welche in 106 Antworten vorkommt. Weiterhin wurden häufig z.B. die Lorcher Straße (77), die Hauptstraße (62), die Sternkreuzung (54), die Burgstraße (53) und die Ulmer Straße (50) in den negativen Antworten benannt.

Tabelle 16: Gefährliche bzw. schlecht gestaltete Strecken/Abschnitte/Kreuzungen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Stelle	Suchbegriff Stichwortsuche <sup>17</sup>	Nennungen <sup>18</sup>
<b>Nördliche Ringstraße</b>	<i>nördliche</i>	106
<b>Lorcher Straße</b>	<i>lorcher</i>	77
<b>Hauptstraße</b>	<i>Haupt</i>	62
<b>Sternkreuzung</b>	<i>sternkr</i>	54
<b>Burgstraße</b>	<i>burg</i>	53
<b>Ulmer Straße</b>	<i>ulmer</i>	50
<b>Hohenstaufenstraße</b>	<i>hohenstaufenstr</i>	45
<b>Stuttgarter Straße</b>	<i>stuttgarter</i>	44
<b>Jahnstraße</b>	<i>jahnstr</i>	38
<b>Sonnenbrücke</b>	<i>sonnenbr</i>	37
<b>Friedrich-Ebert-Straße</b>	<i>ebert</i>	30
<b>Jebenhäuser Straße</b>	<i>jebenhäus</i>	28

<sup>17</sup> Es wurde ein Suchbegriff gewählt, der möglichst gut, auch mit alternativen Schreibweisen, die jeweilige Stelle ausweist. Damit soll ein grober Unterschied zwischen der Anzahl der Nennungen herausgearbeitet werden.

<sup>18</sup> Anzahl der Einträge, in welchen das jeweilige Stichwort auftritt.



**Welche Strecken/Abschnitte/Kreuzungen sind besonders schön und angenehm gestaltet?**

In der Frage zu den positiven Stellen wurden 392 Antworten gesammelt. Wobei 42 Antworten vorkommen, in denen das Stichwort „kein“ genannt wurde. Insgesamt gab es also mehr Antworten zu negativen Stellen als zu positiven Stellen. Das könnte bedeuten, dass die Teilnehmer sich auf Anlieger eher an negative Situationen erinnern. Es könnte auch bedeuten, dass die negativen Stellen mehr herausstechen als die positiven Stellen.

Am häufigsten erwähnt wurde die Jahnstraße, welche in 60 Antworten vorkommt. Außerdem wurden die Wege an der Fils (45) und am Christophsbad (18) erwähnt, womit wahrscheinlich zumindest teilweise auch die Jahnstraße gemeint ist. Ebenfalls wurde die alte Bahntrasse nach Schwäbisch Gmünd erwähnt (23)

Manche Stellen wurden sowohl in der positiven als auch in der negativen Frage gesammelt. Das könnte darauf hinweisen, dass eine Straße teilweise, aber nicht durchgängig gut gestaltet ist. Auch könnte das darauf hinweisen, dass eine Führungsform (wie z.B. Schutzstreifen) von manchen Personen besser angenommen wird als anderen.

Sowohl in der negativen als auch in der positiven Frage häufig genannte Stelle sind etwa die Jahnstraße, Lorcher Straße, Burgstraße, Stuttgarter Straße.

Tabelle 17: Sichere bzw. gut gestaltete Strecken/Abschnitte/Kreuzungen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung)

Stelle	Suchbegriff Stichwortsuche <sup>19</sup>	Nennungen <sup>20</sup>
Jahnstraße	<i>jahnstr</i>	60
Wege an der Fils	<i>fls</i>	45
Burgstraße	<i>burgstr</i>	25
Weg nach Schwäbisch Gmünd (alte Bahntrasse)	<i>gmünd</i>	23
Stuttgarter Straße	<i>stuttgarter</i>	20
Lorcher Straße	<i>lorcher</i>	19
Weg am Christophsbad	<i>christophsbad</i>	18
Weg nach Rechberghausen	<i>rechberghausen</i>	15
Weg nach Eislingen	<i>eislingen</i>	13
Großeislinger Straße	<i>großeislinger</i>	13
Wege im Oberholz	<i>oberholz</i>	12
Weg nach UHINGEN	<i>uhingen</i>	12
Weg Faurndau – Jebenhausen	<i>jebenhausen</i>	12
Mörikestraße	<i>mörike</i>	8

<sup>19</sup> Es wurde ein Suchbegriff gewählt, der möglichst gut, auch mit alternativen Schreibweisen, die jeweilige Stelle ausweist. Damit soll ein grober Unterschied zwischen der Anzahl der Nennungen herausgearbeitet werden.

<sup>20</sup> Anzahl der Einträge, in welchen das jeweilige Stichwort auftritt.

### **Haben Sie weitere Anmerkungen oder Ideen?**

In der dritten Freitextfrage, konnten Teilnehmende weitere Anmerkungen und Ideen eintragen. Dazu wurden 405 Antworten abgegeben. Oftmals handelt es sich dabei um eher allgemeine Wünsche. In folgendem soll ein Meinungsbild gezeichnet werden:

Häufig wurde die Oberflächenqualität der Wege bemängelt. Der Belag sei zu schlecht und manchmal mit Scherben belegt. Im Winter werde nicht oft genug geräumt und mit Split gestreut, welcher eine Sturzgefahr darstellen kann. Einige Menschen wünschen sich außerdem eine bessere Beleuchtung und Beschilderung.

Die Ampeln werden von vielen als fahrradunfreundlich angesehen. Insbesondere seien die Grünphasen für Radfahrende zu kurz. Haltegriffe werden gerne als Komfortelement gern angenommen. Teilweise werden Grünpeile für Radfahrende erbeten.

Oftmals wünschten sich Teilnehmende eine komplett autofreie Innenstadt, aber insbesondere die Hauptstraße solle autofrei werden. Auch wird gefordert, an vielen Straßen oder sogar flächendeckend ein Tempolimit von 30 km/h einzuführen.

Aufgemalte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen wurden vielfach bemängelt. Vielmehr wünschen sich viele Radfahrende, stärker vom Autoverkehr getrennt zu fahren. Dabei wird auch vorgeschlagen, Parkstreifen in Radwege umzuwandeln. Der Autoverkehr wird eher als Bedrohung wahrgenommen, auch wegen Autofahrenden, welche auf Radwege parken.

Sehr viele Teilnehmende wünschen sich mehr Fahrradstraßen, z.B. auf der Karl-Kübler-Straße. Die aktuell einzige Fahrradstraße, Richard-Wagner-Straße, wird von manchen als Symbolpolitik gesehen, da es an dieser Stelle ohnehin kein Problem gegeben haben soll, mit dem Rad zu fahren.

Viele Menschen wünschen es sich, dass mehr Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden. Gleichzeitig wird bemängelt, wie Autofahrende sich in solchen Straßen gegenüber dem Radverkehr verhalten.

Die Schulwege sollen besonders berücksichtigt werden. Fahrradständer sollten vielfach in guter Qualität vorhanden sein. Am Bahnhof könnte ein Fahrradparkhaus entstehen. Einige Personen wünschen sich außerdem Mountainbike-Strecken, z.B. im Oberholz oder am Hohenstaufen. Teilweise wurde auch bemängelt, dass Radfahrende sich nicht regeltreu verhalten, z.B. gegenüber Fußgängern.

## 4.2 Forum Radverkehr 2021

Am 04. Oktober 2021 wurde in der Göppinger Stadthalle das „Forum Radverkehr“ durchgeführt. Insgesamt haben etwa 35 Personen der Bürgerschaft teilgenommen. Zuerst wurde dem Publikum eine Präsentation zum Vorgehen bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes vorgestellt. Danach konnten die Teilnehmenden an einem von vier Thementischen die Stadt aus Sicht des Radverkehrs betrachten und Anmerkungen einbringen. Die Teilnehmenden konnten weiterhin Rückmeldebögen ausfüllen, welche im Nachgang ausgewertet wurden.

Insgesamt decken sich die Anmerkungen mit denen des Fragebogens. Generell wurde die teils schlechte Wegequalität angemerkt, aber auch fehlende Beleuchtung, Bewuchs, zu enge Schutzstreifen. Das Verhalten der Autofahrenden in freigegebenen Einbahnstraßen wurde ebenfalls oftmals bemängelt.

Es wurden ähnliche Problemstellen aufgezeigt, wie etwa der Steg am Bahnhof, die Ulmer Straße mit der Sonnenbrücke und die Nördliche Ringstraße.

Auch die Verbesserungsvorschläge ähneln denen des Fragebogens. So wurde vielfach angemerkt, sowohl mehr Einbahnstraßen für den Radverkehr freizugeben. Auch wurde der Wunsch geäußert, die Hauptstraße für den Autoverkehr zu sperren.

### Thementisch 1 (Neue Radwege für die Stadt)

Bei diesem Thementisch wurden vor allem Radverbindungen in der Innenstadt und der Verlauf des angedachten Radschnellweges betrachtet. Folgende allgemeine Punkte wurden während der Gruppenarbeit oder auf den Rückmeldebögen eingebracht:

- Gehwege ausbauen und mit Radverkehr teilen
- Lkw-Verkehr problematisch
- Stadtdurchfahrt verbessern
- Qualitätssicherung
- Bewusstseinsbildung für Radverkehr
- Winterdienst verbessern
- Mehrspurige Straßen zurückbauen
- Einbahnstraßen für Radverkehr freigeben
- Kfz-Parken reduzieren
- Kreisverkehre sicherer machen
- Blickkontakte herstellen
- Mehr Fußgängerüberwege
- Ampeln für Radverkehr aufbauen
- Fahrradständer mit Dach (wie bei VHS z.B.)
- Radwege befinden sich oftmals in schlechtem Zustand
- Radschnellwege sowohl nördlich und südlich der Fils





Abbildung 47: Thementisch 1 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2021), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))

### Thementisch 2 (Wie komme ich sicher in meine Schule?)

Bei diesem Thementisch wurden insbesondere die Wege zu den Göppinger Schulen betrachtet. Der Radschulwegeplan aus dem Jahr 2017 wurde auf einer Karte dargestellt. Dort haben die Teilnehmenden mehrere Problemstellen und Verbesserungsvorschläge herausgearbeitet.

Folgende allgemeine Punkte wurden während der Gruppenarbeit oder auf den Rückmeldebögen eingebracht:

- Autofahrende sollen sensibilisiert werden
- Gefahren bei der Kreuzungsquerung und durch überholende Autofahrende



Abbildung 48: Thementisch 2 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))

### Thementisch 3 (Radverkehr in und zu den Stadtbezirken)

Bei diesem Thementisch sollten die Verbindungen der Stadtteile in die Kernstadt betrachtet werden. Die Arbeit der Teilnehmenden bestand vor allem darin, Routen in die Karte einzuzeichnen. Dabei kamen einige neue Vorschläge zustande, welche in das Radverkehrsnetz eingearbeitet wurden.

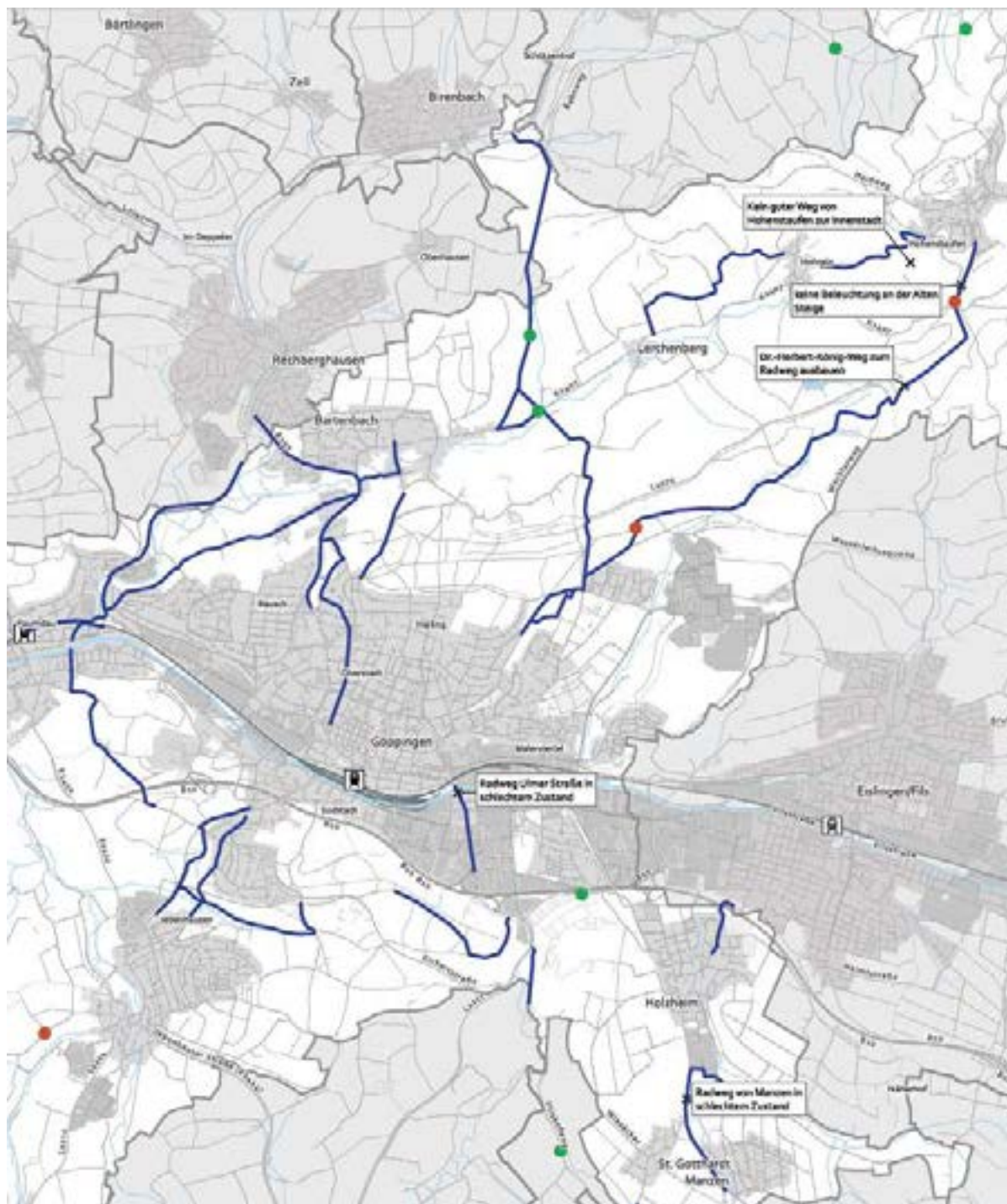


Abbildung 49: Thementisch 3 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

#### Thementisch 4 (Mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkauf, zur Bahn)

Bei diesen Thementisch sollte die Stadt vor allem aus Sicht des Alltagsradverkehrs betrachtet werden.

Folgende allgemeine Punkte wurden während der Gruppenarbeit oder auf den Rückmeldebögen eingebracht:

- Wartezeiten an Ampeln für Radverkehr zu lang
- Problem durch Gegenverkehr in freigegebenen Einbahnstraßen
- Eventuell Einbahnstraße nicht mehr für Radverkehr freigeben, da die Straßen teilweise zu eng für Begegnungen seien
- Zustand der roten Radfahrstreifen/Schutzstreifen schlecht
- Büsche am Wegesrand verwuchern die Wege
- gepflasterte Bereiche sind unangenehm, besonders problematisch mit schmalen Reifen
- außerhalb der Innenstadt fehlen Fahrradabstellplätze
- Radwege enden plötzlich
- Autos parken auf oder neben Radwegen
- Bordsteine sind teilweise nicht abgesenkt
- Autofahrende achten teilweise nicht auf Radfahrende
- Radfahrende missachten teilweise die Regeln
- Schließfächer für Helme und Einkäufe fehlen
- Rücksicht und Akzeptanz fehlt



Abbildung 50: Thementisch 4 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0](http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0))

## Klebepunkte

An den Karten konnten Teilnehmende mit roten und grünen Klebepunkten auf verschiedene Stellen hinweisen. So sollten die grünen Punkte dort platziert werden, wo die Person langfahren möchte und wo etwas verbessert werden sollte. Die roten Punkte sollten dort markiert werden, wo die Person nicht entlangfahren möchte. Da dieses Schema nicht der üblichen Farbsymbolik entspricht (rot = schlecht, grün = gut) ist davon auszugehen, dass es teilweise falsch angewandt wurde.

Die Punkte können während der Maßnahmenplanung genutzt werden, um diese Stellen besonders zu berücksichtigen.

Insgesamt 91 Punkte wurden auf den verschiedenen Karten aufgebracht. Wie zu erwarten, häufen sich die Punkte vor allem entlang des Filstals. An folgenden Straßenabschnitten finden sich besonders viele Klebepunkte:

- Poststraße, Ulmer Straße im Bereich Sonnenbrücke von Hohenstaufen Straße bis Heiniger Straße (11)
- Nördliche Ringstraße (8)
- Großeislinger Straße (7)
- Burgstraße, Friedrich-Ebert-Straße (6)
- Jahnstraße beim Steg über die Gleise (3)
- Jahnstraße zwischen Alexanderstraße und Maybachstraße (3)
- Salamanderstraße (3)

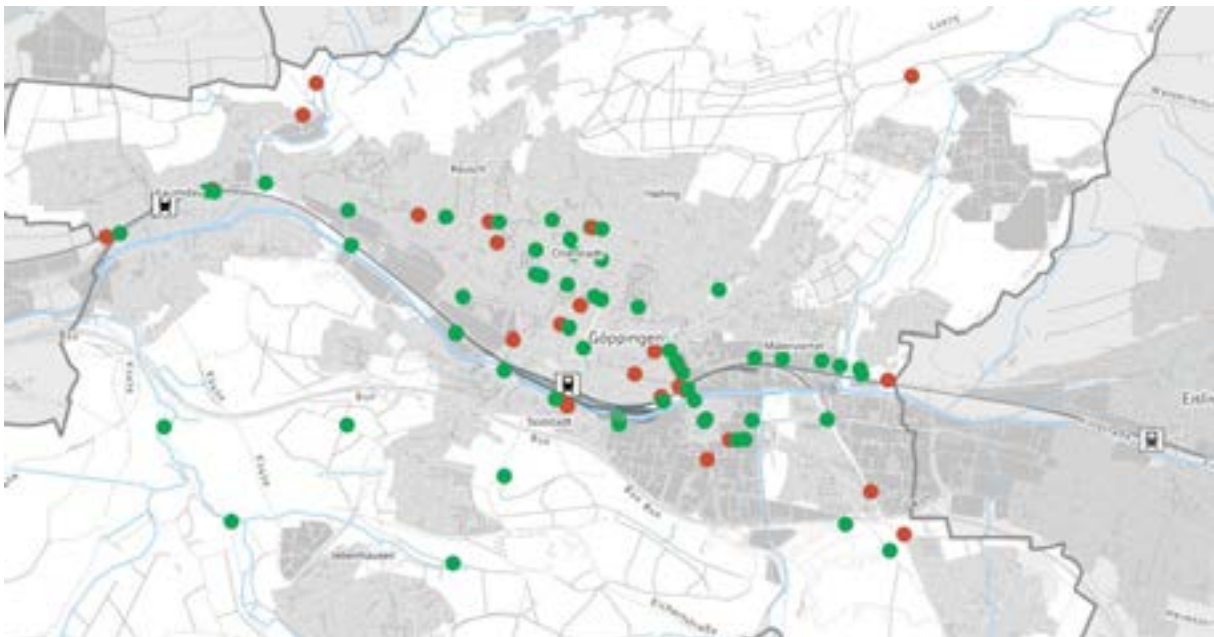


Abbildung 51: Klebepunkte – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))

### 4.3 Forum Radverkehr 2022

Am 14. November 2022 fand im Werner-Heisenberg-Gymnasium das Forum Radverkehr statt. Während des Termines wurde erstmalig das Klassifizierte Radverkehrsnetz der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Nachhinein konnten Anmerkungen zu potentiellen Maßnahmen entlang des Netzes gemacht werden. Die Anmerkungen wurden während der Maßnahmenplanung berücksichtigt.



Abbildung 52: Ausschnitt Anmerkungen vom Forum Radverkehr 2022 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright))

### 4.4 Fahrradklimatest ADFC

Der ADFC führt alle zwei Jahre seinen „Fahrradklimatest“ durch. Durch eine Umfrage werden deutsche Städte nach ihrer Fahrradfreundlichkeit bewertet. Es ergibt sich ein Vergleich zwischen den Städten.

Die Stadt Göppingen hat im Jahr 2020 eine Note von 4,0 erhalten, was genau dem Durchschnitt über alle Städte in dieser „Ortsgrößenklasse“ von 50.000 bis 100.000 Einwohnern entspricht, sie nimmt den Rang 51 von 110 in dieser Ortsgrößenklasse ein (vgl. (ADFC, 2021)).

Man kann also sagen, dass die Stadt zwar im Mittelfeld liegt, damit aber noch lange nicht als Fahrradfreundlich bezeichnet werden kann.

Die Ergebnisse für den Fahrradklima-Test 2022 werden am 24.04.2023 veröffentlicht.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> ADFC: ADFC-Fahrradklima-Test Ergebnisse. <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse#c5538>

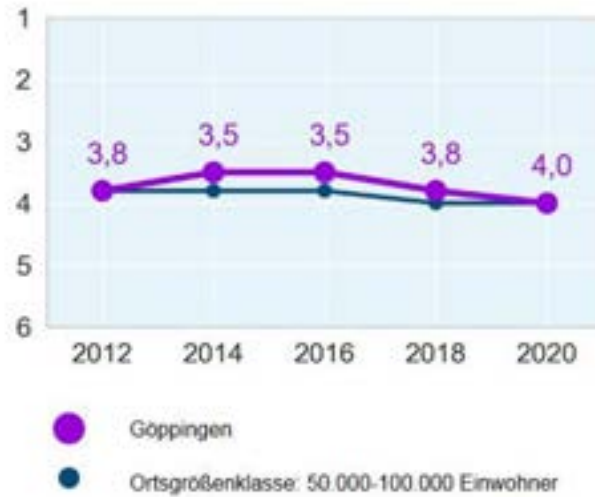


Abbildung 53: Entwicklung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen im Zeitverlauf (vgl. ADFC, 2021)

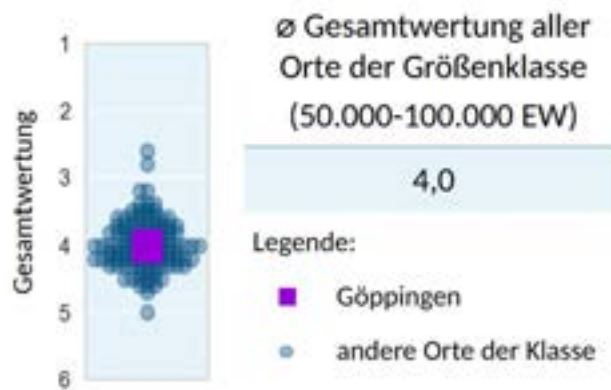


Abbildung 54: Vergleich der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen mit anderen Städten (vgl. ADFC, 2021)

## 5 Netzkonzeption

Ziel ist es, ein komfortables Netz mit dem Fahrrad befahrbarer Strecken herzustellen, das sicheres und zügiges Radfahren ermöglicht. Dazu wurden im ersten Schritt die Quellen und Ziele des Radverkehrs definiert und daraus das Wunschliniennetz für die Stadt Göppingen abgeleitet. Im zweiten Schritt wurde durch Umlegung des Wunschliniennetzes auf die Straßen und Wege des realen Verkehrsraums ein Netz von Radverkehrsverbindungen sichtbar, welches durch Ausbau und Gestaltung den geforderten Ansprüchen an Direktheit, Schlüssigkeit und Sicherheit genügen soll.

Um bestehende Radverbindungen zu identifizieren, wurden verschiedene Grundlagendaten verwendet (siehe Kapitel 3).

### 5.1 Klassifizierung und Netzsystematik

Zur Herstellung einer verbindungsbezogenen Angebotsqualität für den Alltagsradverkehr wurden vier Klassifizierungsstufen verwendet, welche die Bedeutung einzelner Netzelemente hervorheben sollen: Radschnellverbindung, Überregionale Routen, Pendler Routen, Basisrouten.

#### Radschnellverbindung

Die Radschnellverbindung RS<sub>14</sub> bildet die höchste Kategorie des Radverkehrsnetzes. Sie verläuft mitten durch das dicht besiedelte Filstal. Ähnlich wie die Bahnstrecke übernimmt sie die Funktion diese Siedlungsgebiete zu verbinden und an höhere Zentren (Stuttgart, Esslingen) anzuschließen.

Wo immer möglich, soll ein Radschnellweg vom Kraftverkehr getrennt verlaufen. Er soll weiterhin möglichst oft bevorzugt über Knotenpunkte geführt werden. Breite Wege, gegebenenfalls mit zusätzlichem Gehweg, sollen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermeiden. Außerdem soll es möglich sein, dass zwei Radfahrer nebeneinander fahren und ein dritter überholen kann. Insgesamt sollen Radfahrende durch möglichst störungsfreies Vorankommen eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde erreichen. Somit werden auch berufliche Wege auf längeren Wegen zwischen den Zentren ermöglicht. Große Mengen an touristisch Radfahrenden können ebenfalls einfach aufgenommen werden.

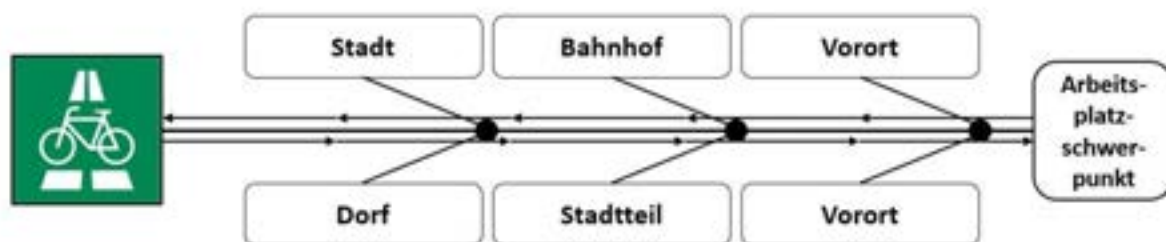


Abbildung 55: Pendlerroute/Radschnellverbindung mit Zubringerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

#### Überregionale Routen

Mit der Kategorie der überregionalen Routen wurden insbesondere die Verbindungen des RadNETZ Baden-Württemberg aufgegriffen, wobei der genaue Routenverlauf sich teilweise unterscheidet. Damit werden besonders hochrangige Routen beschrieben, welche auch weiter entfernte Zentren verbinden. So verbindet Route Ü<sub>2</sub> die Städte Göppingen und Schwäbisch Gmünd.

Es wird eine ähnliche Qualität wie für Pendler Routen (siehe weiter unten) angestrebt.

**Pendlerrouuten**

Pendlerrouuten verbinden die wichtigsten Zentren mit ihrem Umland. So werden Innenstädte, Bahnhöfe, Schulzentren und Gewerbegebiete mit den umliegenden Wohngebieten verbunden. Die Rouuten verlaufen möglichst direkt. Die Wege sollen breit genug sein, um Überholvorgänge zwischen Radfahrenden zu ermöglichen. An Knotenpunkten sollen sie, wenn möglich, bevorrechtigt werden. Auf Nebenstraßen können bevorrechtigte Fahrradstraße eingesetzt werden. Es wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde angestrebt.

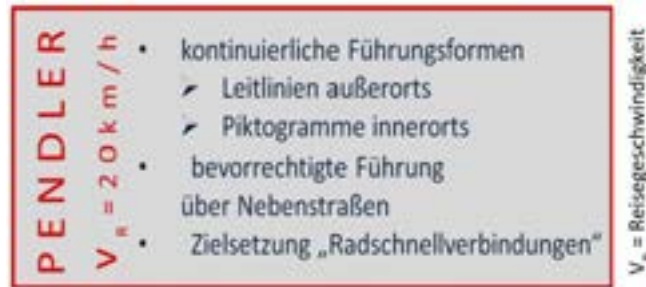


Abbildung 56: Schaubild Pendlerrouuten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

**Basisrouuten**

Basisrouuten dienen zur Verbindung von Dörfern oder Ortsteilen untereinander. Auf Basisrouuten wird innerörtlich lediglich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde angestrebt, so verlaufen diese Rouuten oftmals auf Nebenstraßen mit rechts-vor-links Regelung. Im Vergleich zu Pendlerrouuten, welche durch ihre direkte Führung gezwungenermaßen oftmals auf Hauptverkehrsstraßen verlaufen, liegen Basisrouuten innerorts oftmals innerhalb von Tempo-30-Zonen. Sie bilden damit häufig ruhige Alternativverbindungen, welche für risikoaverse Nutzergruppen, wie etwa Schülerinnen und Schüler, attraktiver sein können.

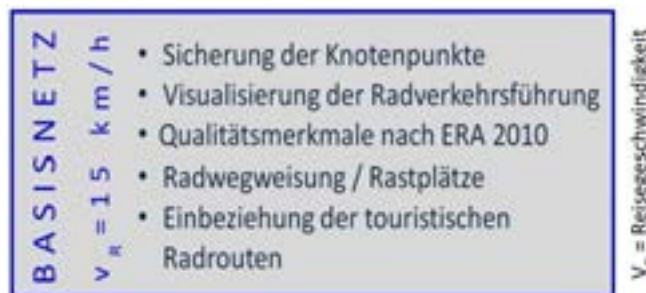


Abbildung 57: Schaubild Basisrouuten (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

**Verhältnis der Klassifizierungsstufen zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung**

Die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ Rouutenkategorien nach zentralörtlicher Funktion (vgl. FGSV, 2008). In beiden Systemen werden zentralere Netzelemente höher bewertet. Da die Systeme Ähnlichkeiten aufweisen, kann eine Übersetzung mit folgender Tabelle unternommen werden (siehe Tabelle 18 auf der nächsten Seite).





Tabelle 18: Klassifikation der Routen nach RIN 2008 und VAR+ (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7)

RIN 2008		RIN 2008		VAR+
außerorts		innerorts		
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Radschnellverbindung Überregionale Route
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	Pendlerroute
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Basisroute
-	-	IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	(ggf. Basisroute)

In den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ werden für höhere Kategorien ebenfalls höhere Fahrgeschwindigkeiten und weniger Unterbrechungen angestrebt (vgl. FGSV, 2008). Ziel ist es, das Gesamtverkehrssystem zu optimieren. Ein wachsender Radverkehrsanteil kann aufgrund des geringen Flächenverbrauchs die Verkehrsleistung im Nahdistanzbereich (bis zu 15 Kilometer) steigern. Das Verkehrsmittel Fahrrad übernimmt hierbei Anteile des Kfz-Verkehrs. Insbesondere Maßnahmen auf hochrangigen Routen können dazu beitragen.

Tabelle 19 sind die Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeiten und Zeitverluste nach den Vorgaben der RIN zu entnehmen.

Tabelle 19: Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeit (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7)

Kategorie		Angestrebte Fahrgeschwindigkeit [km/h]	Maximale Zeitverluste je km
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II überregionale Radverkehrsverbindung	20 - 30	15 s
	AR III regionale Radverkehrsverbindungen	20 - 30	25 s
	AR IV nahräumige Radverkehrsverbindung	20 - 30	35 s
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II innergemeindliche Radschnellverbindung	15 - 25	-
	IR III innergemeindliche Radhauptverbindung	15 - 20	-
	IR IV innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 - 20	-
	IR V innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-

Die vorgenannten Kriterien für die klassifizierten Routen dienen zur Orientierung und sollten zur Herstellung der nach den Regelwerken geforderten Qualitätsmerkmale mittel- bis langfristig umgesetzt werden.

## 5.2 Klassifiziertes Radverkehrsnetz Göppingen

In den folgenden vier Unterkapiteln werden die klassifizierten Routen des Radverkehrsnetzes Göppingen vorgestellt und die Routenverläufe näher erläutert. Das Radverkehrsnetz Göppingen hat insgesamt eine Länge von 214,1 km.

Tabelle 20: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Routenkategorie

Routenkategorie	Länge [km]	davon Lückenschluss [km]
RS14	8,6	8,6
Ü	18,0	3,9
P	63,1	9,4
B	124,5	14,2
<b>Gesamt</b>	<b>214,1</b>	<b>36,0</b>

Tabelle 21: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Route

Route	Länge [km]	davon Lückenschluss [km]
RS14	8,6	8,6
<b>Überregional</b>		
Ü1	6,4	-
Ü2	4,5	-
Ü3	7,0	3,9
<b>Pendlerrouen</b>		
P1	9,6	0,4
P2	10,2	0,6
P3	6,2	0,7
P4	9,3	2,7
P5	10,7	3,7
P6	2,8	-
P7	4,4	< 0,1
P8	6,7	1,2
P9	3,2	-
<b>Basisrouten</b>		
B1	13,3	2,4
B2	8,8	-
B3	6,9	-
B4	7,3	0,3
B5	2,9	-
B6	5,6	-
B7	8,3	1,6
B8	2,7	-
B9	5,1	0,2
B10	3,0	-
B11	4,5	-
B12	8,5	-

Route	Länge [km]	davon Lückenschluss [km]
B13	8,5	-
B14	3,6	-
B15	3,1	-
B16	2,5	0,6
B17	2,9	-
B18	5,8	-
B19	3,1	-
B20	2,9	1,1
B21	1,5	-
B22	1,2	-
B23	5,3	3,1
B24	7,2	4,8
<b>Gesamt</b>	<b>214,1</b>	<b>36,0</b>

Tabelle 22: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Routenkategorie und Bezirk

Routenlängen differenziert nach Bezirken [km]										
Routen- kategorie	Bar- ten- bach	Bez- gen- riet	Faurnda u	Göp- pin- gen	Ho- hen- stau- fen	Holz- heim	Jeben- hau- sen	Leng- lin- gen	Mai- tis	Ge- samt
Rad- schnell- verbin- dung	-	-	2,1	6,5	-	-	-	-	-	8,6
... davon Lücken- schluss	-	-	2,1	6,5	-	-	-	-	-	8,6
Überregi- onale Routen	0,6	2,2	5,4	4,6	0,7	-	2,2	1,0	1,3	18,0
... davon Lücken- schluss	-	1,2	1,5	-	-	-	1,2	-	-	3,9
Pendler- routen	6,7	-	8,3	35,3	3,3	7,1	2,4	-	-	63,1
... davon Lücken- schluss	0,6	-	2,7	4,2	0,5	1,3	< 0,1	-	-	9,4
Basisrou- ten	14,5	10,5	10,6	44,4	13,8	15,2	10,6	-	4,8	124,5
... davon Lücken- schluss	0,2	1,1	0,9	4,9	2,7	2,4	-	-	2,0	14,2
<b>Gesamt</b>	<b>21,7</b>	<b>12,7</b>	<b>26,5</b>	<b>90,8</b>	<b>17,7</b>	<b>22,3</b>	<b>15,3</b>	<b>1,0</b>	<b>6,1</b>	<b>214,1</b>
... davon Lücken- schluss	0,9	2,3	7,2	15,5	3,2	3,7	1,2	-	2,0	36,0

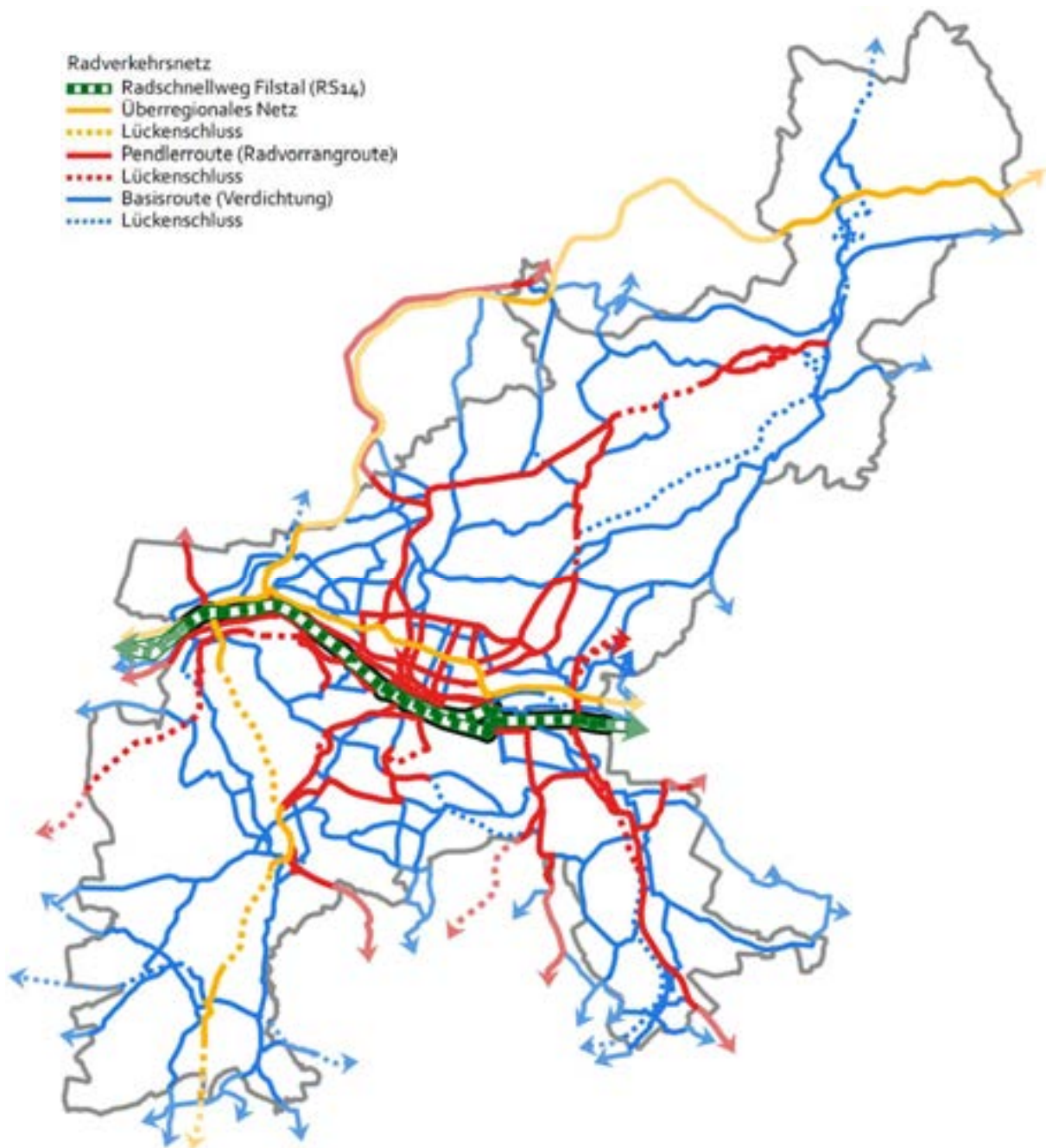


Abbildung 58: Klassifiziertes Radverkehrsnetz Göppingen (schematisch) (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### 5.2.1 Radschnellverbindung RS14

Die Vorzugstrasse des Radschnellweg 14 durch das Filstal befindet sich aktuell in der Planung und soll die Städte und Gemeinden des Filstals zwischen Ebersbach im Westen und Süßen im Osten verbinden. Perspektivisch soll sich der Radschnellweg im Westen bis Stuttgart und im Osten bis Geislingen an der Steige erstrecken.

Der Abschnitt der Vorzugstrasse des RS14 auf Göppinger Gemarkung durchquert diese in West-Ost-Richtung parallel und teils direkt entlang der Fils. Aus Uhingen kommend verläuft die Trasse entlang der B 297 (Ulmer Straße, bzw. Stuttgarter Straße). Diese wird nach der Querung des Marbach nach Süden verlassen und dann südlich parallel der Bahnlinie durch die Fils- und Metzgerstraße geführt. Im weiteren Verlauf mündet der RS14 auf die Faurndauer Straße und verläuft weiter in östlicher Richtung durch die Metzgerstraße. Vor der Querung der Fils spaltet sich die Trasse in zwei potentielle Varianten auf. Die erste Variante quert die Fils und verläuft entlang des südlichen Ufers und der L 1214 (Jahnstraße). Dieser wird bis zum Kreisverkehr gefolgt, an dem die Route dann nach Norden abzweigt (weiter L 1214) und in die Ulmer Straße mündet. Die zweite Variante bleibt zunächst auf der Nordseite der Fils zwischen dieser und den Gleisen, wo ein neuer Weg geschaffen werden müsste. Entlang des Ufers mündet die Variante auf die L 1075 (Ulmer Straße), welcher im weiteren Verlauf Richtung Süden und dann Osten gefolgt wird. Auf der L 1214 (Ulmer Straße) verlässt der RS14 Göppingen und folgt in Eisingen/Fils weiter dieser Straße.

Abbildung 59 ist der Verlauf der Radschnellverbindung RS14 zu entnehmen.



Abbildung 59: Verlauf Radschnellverbindung RS14 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreet-Map-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))

## 5.2.2 Überregionale Routen

Es wurden drei überregionale Routen, die Göppingen in verschiedenen Richtungen durchqueren im Prozess der Netzkonzeption identifiziert.

### Überregionale Route 1 (Ü<sub>1</sub>)

Ähnlich wie der RS<sub>14</sub> verläuft auch die Route Ü<sub>1</sub> in West-Ost Richtung durch das Filstal, bindet durch ihre nördlich versetzte Lage aber insbesondere die bevölkerungsreichsten Gebiete der Kernstadt Göppingen an. Im westlichen Abschnitt befindet sich die Route auf Straßen direkt nördlich parallel zur Bahnlinie. Nach der Querung des Marbachs zweigt die Route leicht nördlich in Richtung Reusch ab und verläuft im südlichen Bereich des Stadtteils auf der Karl-Kübler-Straße. In östlicher Richtung geht es dann durch Beethoven-, Mozart- und Eberhardstraße, bevor die B 297 gequert wird. Zwischen Oberstadt und Zentrum geht es auf der Burg- und Friedrich-Ebert-Straße weiter, bevor die Ü<sub>1</sub> nach Süden zur L 1075 abknickt. Diese wird nach einem kurzen Abschnitt wieder in Richtung Osten verlassen, indem die Route auf der K 1403 Großeislinger Straße Göppingen verlässt und nach Eisingen/Fils führt.

Abbildung 60 ist der Verlauf der überregionalen Route 1 zu entnehmen.



Abbildung 60: Verlauf überregionale Route 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o))

## Überregionale Route 2 (Ü2)

Die überregionale Route 2 ist eine Achse, die von Nordosten kommend in Richtung Süden zum Filstal verläuft und somit als Zubringer für die hier verlaufenden Wege dienen kann. Die Strecke mündet östlich der Querung des Marbachs auf die Ü1. Von der Einmündung auf die Ü1 (Stauferhalde) geht es ein kurzes Stück auf der Lehlestraße nach Norden, bevor der Marbach abermals gequert wird und der Weg dann auf der ehemaligen Bahntrasse der Hohenstaufenbahn verläuft und Göppingen nach Norden verlässt. Die ehemalige Bahntrasse erreicht dann unter anderem Rechberghausen, Birenbach und Wäschenbeuren bevor sie wieder Göppinger Gemarkung durchquert und Maitis und Lenglingen streift. Abermals wird Göppingen im Verlauf der ehemaligen Bahntrasse verlassen und die Orte Reitprechts, Metlangen und Straßdorf angebunden. Ziel der Strecke ist Schwäbisch Gmünd.

Abbildung 61 ist der Verlauf der überregionalen Route 2 zu entnehmen.



Abbildung 61: Verlauf überregionale Route 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o))

### Überregionale Route 3 (Ü3)

Die dritte überregionale Route führt von Faurndau in südlicher Richtung über Jebenhausen und Bezgenriet nach Bad Boll.

Beginnend an der Ü1 direkt an der Bahnlinie in Faurndau (Schorndorfer Straße) folgt die Route der K 1410 Richtung Süden. Der Stadtteil wird entlang dieser Straße verlassen, an der ein Lückenschluss notwendig ist, da aktuell keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden ist. In Jebenhausen mündet die Straße auf die L 1214 (Boller Straße) und nutzt diese für den weiteren Weg nach Süden und durch Bezgenriet. Außerhalb der Ortsgebiete müssen hier wiederum Lückenschlüsse entlang der Landesstraßen erfolgen. Die Route verlässt Göppingen entlang der L 1214 nach Bad Boll.

Abbildung 62 ist der Verlauf der überregionalen Route 3 zu entnehmen.



Abbildung 62: Verlauf überregionale Route 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))



### 5.2.3 Pendler Routen

Im Rahmen des Konzepts wurden insgesamt neun Pendler Routen als Rückgrat für das Radverkehrsnetz konzipiert. Die Routenverläufe der neun Routen werden im folgenden Abschnitt textlich beschrieben.

#### Pendler Route 1 (P1)

Pendler Route 1 durchquert die Kernstadt Göppingen in Nord-Süd-Richtung im westlichen Zentrum von Rechberghausen kommend und bindet Jebenhausen und Heiningen an das Zentrum an.

Die Route verläuft zunächst auf der B 297 (Lorcher Straße) durch Göppingen und geht dann auf die L 1214 über, in deren Verlauf Bahn und Fils gequert werden. Entlang der Jebenhäuser Straße tangiert die Route die Siedlung Bergfeld und mündet in Jebenhausen auf die Ü3. Bis zum Abzweig der Jebenhäuser Straße von der L 1214 vereint sich der Verlauf beider Routen, ab dort verläuft P1 in südöstlicher Richtung entlang der K 1424 und verlässt die Gemarkung in Richtung Heiningen.

Im Verlauf existieren mehrere Seitenäste, so verläuft ein Arm als P1a ab der Oberstadt durch die zur B 297 parallelen Schillerstraße. Im nördlichen Bereich existiert zudem eine Anbindung nach Westen als Abzweig von der Bundesstraße, dieser verläuft durch die Mozartstraße und schließt an die Ü1 an. Kleinere Streckenvarianten sind auch im Bereich entlang der Jebenhäuser Straße zu finden, hier gibt es entlang der L 1214 einen parallelen Weg weiter östlich, der schon im Bestand befahren werden kann, während entlang der L 1214 noch kein Weg für den Radverkehr existiert.

Abbildung 63 ist der Verlauf der Pendler Route 1 zu entnehmen.



Abbildung 63: Verlauf Pendler Route 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

## Pendlerroute 2 (P2)

Die zweite Pendlerroute verläuft im Kernbereich Göppingens in West-Ost-Richtung, verlässt im Westen wie im Osten diese Ausrichtung jedoch in nördlicher Richtung. In der Gesamtbetrachtung führt P2 somit in „U-Form“ von Wangen durch Faurndau, Göppingen nach Lerchenberg.

Von Niederwälden wird der K 1451 bis zur Einmündung in den RS14 gefolgt. Dort vereinen sich beide Routen und folgen der B 297 Richtung Osten. Anders als die Trasse des RS14 folgt P2 weiter der Stuttgarter Straße in östlicher Richtung, bis die Bundesstraße nach Norden abknickt. Die Pendlerroute erstreckt sich weiter geradeaus und führt mitten durch das Göppinger Zentrum entlang der Hauptstraße, über den Marktplatz und weiter der Poststraße nach Osten folgend. Bei der Einmündung auf die L 1075 zweigt die Route entlang dieser nach Norden ab und spaltet sich in zwei Arme auf. Der Hauptast folgt weiter der L 1075 nach Norden, während P2a etwas nördlich versetzt durch ruhigere Straßen führt. Am Kreisverkehr am Ortsausgang (L 1075 / Manfred-Wörner-Straße) mündet P2a wieder auf den Hauptarm und verläuft entlang der Landesstraße nach Norden. Wo die Landesstraße nach Osten abknickt, wird diese verlassen und kleinere Straßen und Wege in nördlicher Richtung bis Lerchenberg genutzt.

Abbildung 64 ist der Verlauf der Pendlerroute 2 zu entnehmen.

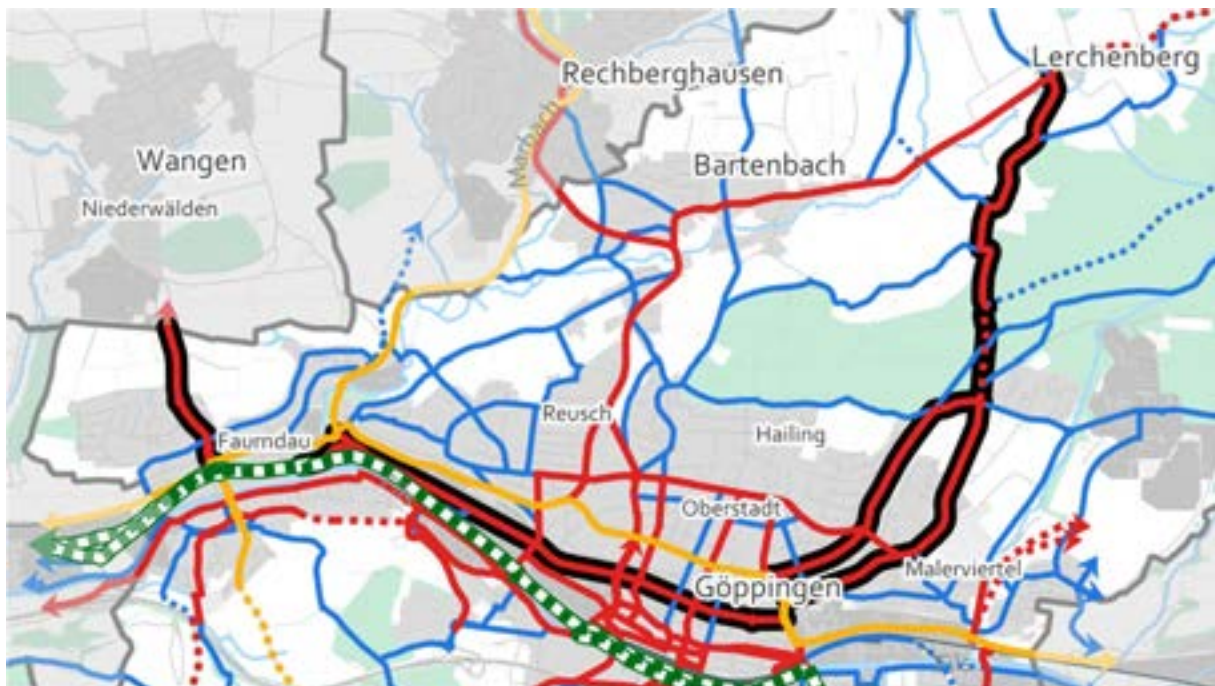


Abbildung 64: Verlauf Pendlerroute 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Pendlerroute 3 (P<sub>3</sub>)

Die P<sub>3</sub> bildet eine Spange im Zentrumsbereich zwischen Hailing und Jebenhausen und bindet den Bahnhof an das Radverkehrsnetz an.

Von der nördlichen Ringstraße ausgehend verläuft die P<sub>3</sub> in südlicher Richtung durch die Oberstadt und das Zentrum. Hier wird die Marktstraße genutzt, deren Verlauf über den Marktplatz und nach Süden bis zum Bahnhof entsprochen wird. Der Bahnhof wird mittels des Bahnstegs gequert und dann Richtung Süden der Pappelallee bis ins freie Feld gefolgt. Während ein Arm der Pendlerroute noch durch die Lessingstraße an die P<sub>1</sub> anbindet, werden Richtung Süden verschiedene Wege genutzt um auf der Dr.-Pfeiffer- und Eichertstraße die Klinik am Eichert zu erreichen. Südlich der Klinik verläuft die P<sub>3</sub> dann Richtung Westen erneut auf Wirtschaftswegen bis auf der Straße Vorderer Berg Jebenhausen erreicht wird. Durch Sudeten- und Von-Sprewitz-Straße mündet die Route dann auf die L 1214 und damit die Route Ü<sub>3</sub>.

Abbildung 65 ist der Verlauf der Pendlerroute 3 zu entnehmen.



Abbildung 65: Verlauf Pendlerroute 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Pendlerroute 4 (P4)

Die Pendlerroute 4 verläuft in mehreren Armen in West-Ost-Richtung durch das Zentrum und bindet insbesondere die südlich der Fils gelegenen Bereiche Faurndaus an das Zentrum Göppingens, den RS14 und im Osten die Ü1 an. Im Westen werden die Orte Sparwiesen und Albershausen erreicht.

Von Sparwiesen kommend wird ein Verlauf entlang der K 1414 gewählt, die unterhalb der B 10-Brücke in Richtung Faurndau verlassen wird. Nach Norden geht es dann durch kleine Straßen bis zur Hirschstraße, von wo aus dem Verlauf Richtung Osten entlang der Beckhstraße bis zum Kreisverkehr Faurndauer Straße gefolgt wird. An der Stelle zweigt ein Arm Richtung Süden ab und erreicht auf der B 297 das Schulzentrum. Der Hauptast verläuft vom Kreisverkehr weiter nach Osten und quert mittels der Unterführung zur Hermannstraße die Bahnlinie nach Norden. Von der Bahnhofstraße aus führen verschiedene Arme der P4 Richtung Osten und durchqueren die Stadt im Bereich des ZOBs bis als östlicher Anschluss die L 1075 (Ulmer Straße) erreicht wird. Über die P7 ist dann die weitere Anbindung an den RS14 und die Ü1 gewährleistet.

Abbildung 66 ist der Verlauf der Pendlerroute 4 zu entnehmen.

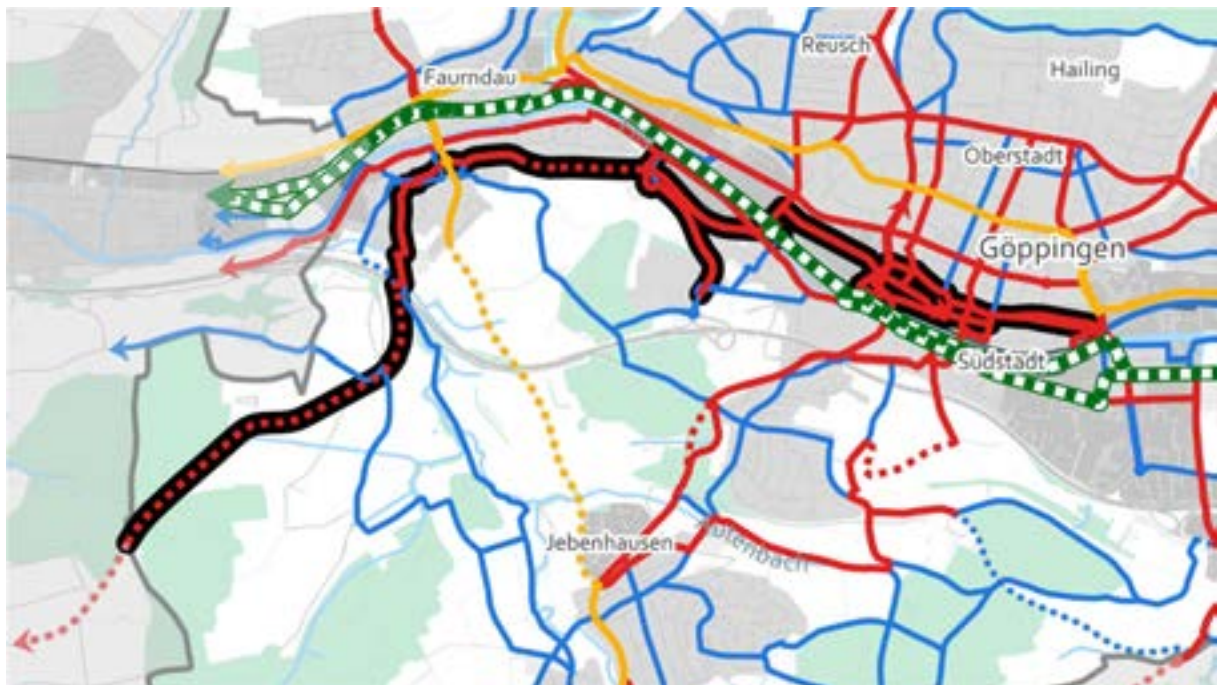


Abbildung 66: Verlauf Pendlerroute 4 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o))

### Pendlerroute 5 (P5)

Die Pendlerroute 5 dient der Nord-Süd-Erschließung der südöstlichen Stadtteile sowie der Verbindung nach Schlat.

Ausgehend von der Ü1 im östlichsten Bereich Göppingens weisen zwei angedachte Äste in Richtung des Neubaugebietes Stauferpark, hier können noch keine genauen Verläufe festgelegt werden. Richtung Süden werden zunächst Bahn und Fils gequert und dann „Am Autohof“ und Reutlinger Straße bis zur L 1218 gefolgt auf der die Route dann weiter verläuft. Eine Alternative stellt die stillgelegte Bahntrasse der Voralbbahn dar, die jedoch zunächst umfangreich ertüchtigt werden müsste. Ein Nebenast führt außerdem als P5b vorbei am Polizeipräsidium Richtung Westen bis zur P7, ein weiterer als P5c aus Holzheim nach Eisingen. Der Hauptarm der Pendlerroute 5 führt jedoch weiter nach Süden entlang der L 1218 durch Manzen und vorbei an Ursenwang bis Göppingen in Richtung Schlat verlassen wird.

Abbildung 67 ist der Verlauf der Pendlerroute 5 zu entnehmen.

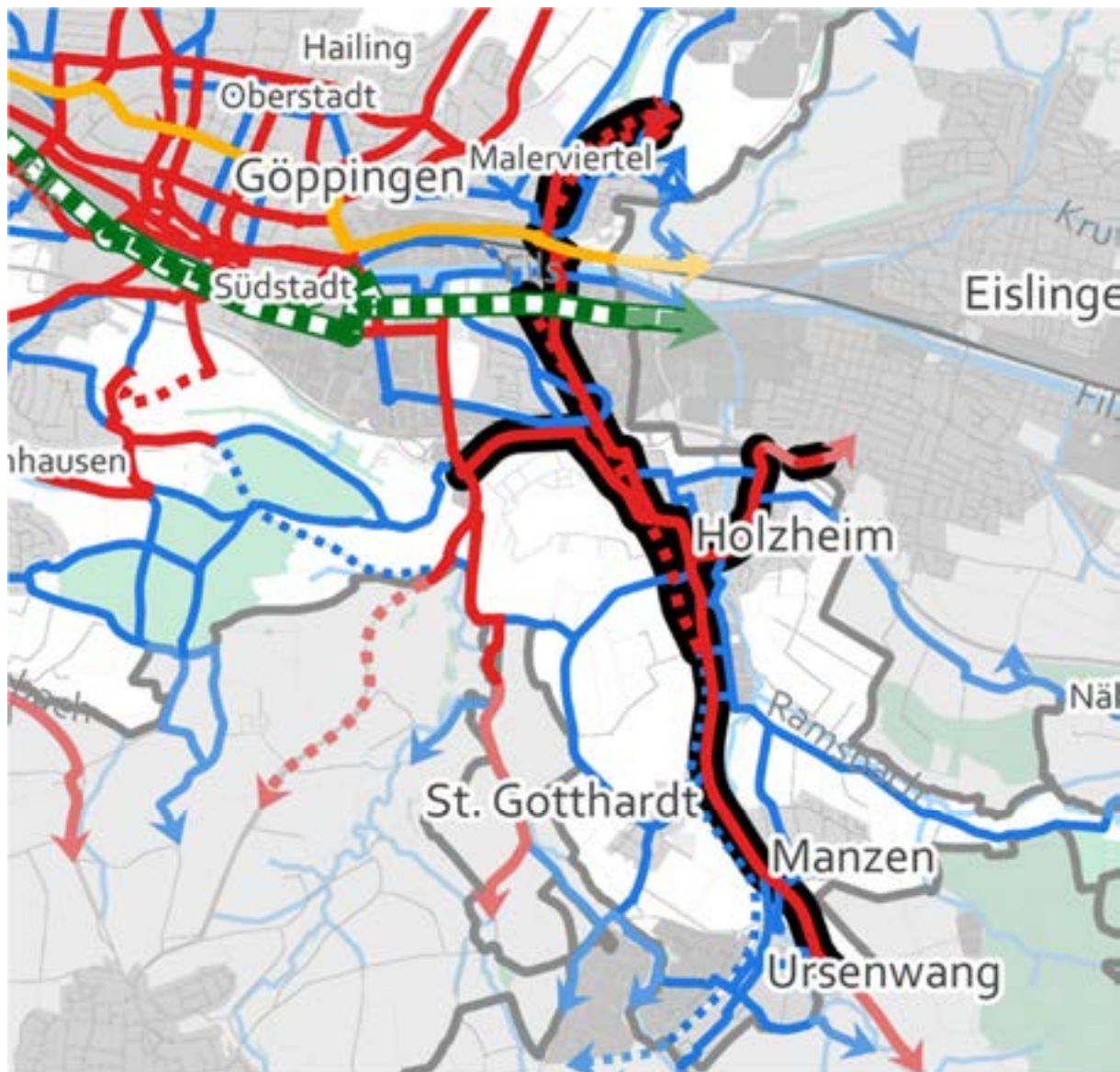


Abbildung 67: Verlauf Pendlerroute 5 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Pendlerroute 6 (P6)

Die P6 bildet eine Spange in West-Ost-Richtung, die das Zentrum Göppingsens nördlich umfährt und Reusch im Westen mit der Oberstadt und Hailing im zentralen Bereich sowie dem Malerviertel im Osten verbindet. Im Westen wie im Osten schließt P6 an die weitgehend parallel verlaufende Pendlerroute 2 an.

Von Westen aus startet die Route im Industriegebiet im Bereich der Bahnlinie und der Stuttgarter Straße (B 297). Der Bereich wird Richtung Norden entlang der Reuschstraße verlassen und dann eine Strecke in östlicher Richtung verfolgt. Ab der Nördlichen Ringstraße geht es konstant nach Osten bis die L 1075 (Hohenstaufenstraße) und damit die P2 als Anschluss erreicht wird.

Abbildung 68 ist der Verlauf der Pendlerroute 6 zu entnehmen.



Abbildung 68: Verlauf Pendlerroute 6 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Pendlerroute 7 (P7)

Die Pendlerroute 7 dient einerseits als Verbindung vom Zentrum in das südöstlich des Bahnhofs gelegene Gewerbegebiet und alle dortigen Ziele sowie im weiteren Verlauf in die Nachbarorte Eschenbach, Ursenwang und Heiningen.

Zunächst folgt die Route von der P6 und dem Rathenauplatz aus der Mörikestraße Richtung Süden bis zur Ü1 (Theodor-Heuss-Straße), deren Verlauf zunächst gefolgt wird. Von der Ü1 auf der L 1075 ausgehend wird auf dieser Straße die Bahn sowie Fils in Richtung Süden überquert. Hier erfolgt der Anschluss an den RS14, dessen Trasse in kurzen Abschnitten geteilt wird, bevor die Route weiter am Freibad vorbei Richtung Süden abzweigt. Nachdem das Polizeipräsidium passiert wurde, teilt sich die Trasse in zwei Arme auf. Der Arm, der aktuell schon befahren werden kann nutzt Strecken entlang des Heubachs nach Süden, die sich abseits des Straßennetzes befinden. P7a folgt hingegen dem Verlauf der L 1217 in Richtung Heiningen, wobei hier aktuell noch kein Radweg vorhanden ist.

Abbildung 6g ist der Verlauf der Pendlerroute 7 zu entnehmen.

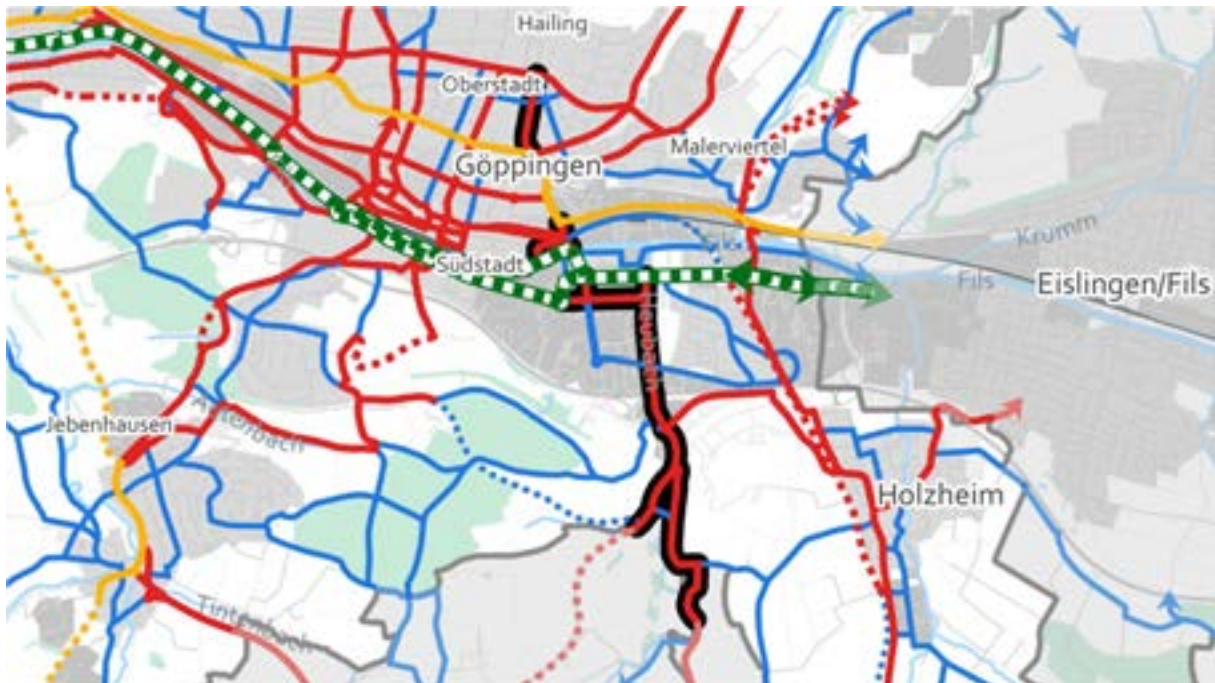


Abbildung 6g: Verlauf Pendlerroute 7 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Pendlerroute 8 (P8)

Die Strecke verbindet als wichtiger nordöstlicher Ast des Konzeptes die abseits des Filstals gelegenen Stadtteile mit dem Zentrum Göppingens. Beginnend an der Basisroute 1 in Hohenstaufen geht es, zunächst auf Wirtschaftswegen, später der K 1407, Richtung Südwesten. Es werden die Orte Hohrein und Lechenberg durchquert und auf der K 1407 schließlich in Bartenbach die Lorcher Straße (B 297) und damit die Pendlerroute 1, mittels der das Zentrum angebunden ist, erreicht.

Abbildung 70 ist der Verlauf der Pendlerroute 8 zu entnehmen.

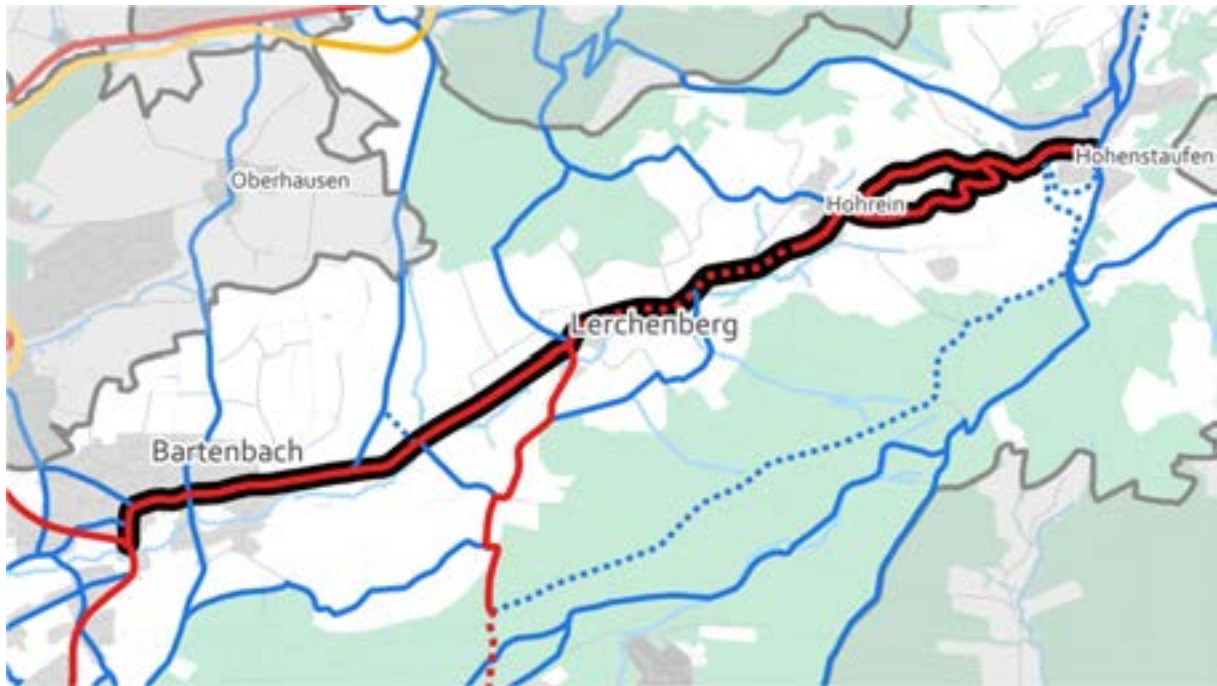


Abbildung 70: Verlauf Pendlerroute 8 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.0](http://dl-de-by-2.0))



### Pendlerroute 9 (Pg)

Die neunte Pendlerroute stellt eine Verbindung von der Südstadt/Bahnhof ins benachbarte UHINGEN südlich der Fils dar.

Die Route folgt konstant dem Verlauf der Fils am südlichen Ufer und nutzt die bestehenden Wege und Straßen, die dem Flussverlauf am nächsten folgen. Von UHINGEN kommend wird so zunächst FAURDAU in West-Ost-Richtung durchquert, bevor die Pendlerroute am Ostende auf Höhe des Christophsbads in der Trasse des RS14 aufgeht.

Abbildung 71 ist der Verlauf der Pendlerroute 9 zu entnehmen.



Abbildung 71: Verlauf Pendlerroute 9 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

## 5.2.4 Basisrouten

Auf Grund der Vielzahl der insgesamt 24 Basisrouten wird in diesem Abschnitt nur auf die Strecken der ersten vier Routen eingegangen. Die Verläufe der weiteren Basisrouten sowie des sind dem Netzplan zu entnehmen (Anlage 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz).

### Basisroute 1 (B1)

Die Basisroute B1 bildet neben der Pendleroute P8 die wichtigste Verbindung der nordöstlich gelegenen Stadtteile ins Zentrum Göppings. Vom Remstal im Norden verläuft die Route durch Maitis und Hohenstaufen und weiter am östlichen Rande der Gemarkung nach Süden. Durch den Stauferpark werden dann Göppingen und die Route P5 und damit die Routen im Filstal mit Ü1 und RS14 erreicht.

Abbildung 72 ist der Verlauf der Basisroute 1 zu entnehmen.



Abbildung 72: Verlauf Basisroute 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Basisroute 2 (B2)

Die B2 stellt eine Stadtteilverbindung der südlichen Bereiche des Gemarkungsgebietes mit dem Zentrum dar. Von der P6 in Hailing verläuft die Route in südlicher Richtung durch das Stadtgebiet und quert das Zentrum sowie die Bahnlinie und die Fils. Südlich der B 10 wird das Wohngebiet Bergfeld und Jebenhausen in südwestlicher Richtung durchquert. Mit Schopfenberg wird der südwestlichste Stadtteil angebunden und die Gemarkung in Richtung Hattenhofen und mit einem weiteren Arm in Richtung Sparwiesen und Albershausen verlassen.

Abbildung 73 ist der Verlauf der Basisroute 2 zu entnehmen.



Abbildung 73: Verlauf Basisroute 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Basisroute 3 (B3)

Die dritte Basisroute dient der Erschließung der südöstlichen Stadtteile und stellt zudem eine Alternative zur Pendlerroute 5 dar. Die Route verläuft durch Holzheim, Manzen und Ursenwang und gabelt sich im weiteren Verlauf in Richtung Eschenbach und nach Süßen auf.

Abbildung 74 ist der Verlauf der Basisroute 3 zu entnehmen.



Abbildung 74: Verlauf Basisroute 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), dl-de-by-2.0)

### Basisroute 4 (B4)

Die Route beginnt an der Fils in Faurndau und verläuft in südlicher Richtung immer entlang des Pfuhlbachs. Dabei wird der alte Ortskern von Jebenhausen in südlicher Richtung durchquert und das südlich gelegene Industriegebiet tangiert. Richtung Süden wird das Gebiet Göppingens weiter entlang des Bachlaufs in Richtung Dürnau verlassen.

Abbildung 75 ist der Verlauf der Basisroute 4 zu entnehmen.



Abbildung 75: Verlauf Basisroute 4 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verwaltungsgrenzen: LGL, [www.lgl-bw.de](http://www.lgl-bw.de), [dl-de-by-2.o](http://dl-de-by-2.o))

## 6 Maßnahmenkonzept

Mit diesem Maßnahmenkonzept werden der Stadt Göppingen eine Vielzahl konkreter Maßnahmen vorgeschlagen, um den Radverkehr zu fördern. Jede einzelne Vorschlag bedarf weiterer Untersuchungen und ist nach detaillierter Betrachtung anzupassen.

### 6.1 Strecken und Knotenpunkte mit hohem Handlungsbedarf

Das Gutachtertteam hat Strecken und Knoten, die eine hohe Priorität haben und somit einen hohem Handlungsbedarf ausweisen mit der Stadtverwaltung besprochen. Diese sind nachstehend aufgeführt.

#### 6.1.1 Steg Jahnstraße

Die Rad- und Fußgängerbrücke über den Bahnhof, mit Anbindung der Gleise, stellt eine wichtige Verbindung für den Radverkehr dar, wird ihm jedoch nicht gerecht. So ist der Steg Teil einer ruhigen Verbindung von Jebenhausen und Klinik am Eichert auf der einen Seite, zum Göppinger Bahnhof und zur Innenstadt auf der anderen Seite.

Der Steg selbst besteht aus einer Brücke über den Bahnhof, mit Anbindung der Gleise 4 bis 7 über Treppen und Aufzüge, die einzige Möglichkeit diese Gleise stufenfrei zu erreichen. Zur Jahnstraße und am Bahnhofsgebäude befinden sich ebenfalls Treppen und Aufzüge. Zusätzlich befindet sich am Bahnhofsgebäude eine Rampe, welche Radfahrenden den Aufstieg ermöglichen soll. Auf der Südseite wird der Steg weitergeführt über das Dach eines Gebäudes, welches auch das Parkhaus Jahnstraße beherbergt, bis zur Pappelallee. Der Steg weist viele schwierig zu Befahrene Stellen auf, insbesondere durch Schikanen, enge Kurvenradien und hervorstehende Gebäudeteile. Es gibt vermutlich viele Konfliktsituationen zu Fußgehenden und anderen Radfahrenden. Langfristig sollte dieser Weg so angepasst werden, dass eine Fahrt mit üblicher Fahrradgeschwindigkeit möglich ist. Ggf. könnten kurzfristig Randmarkierungen oder Hinweisbeschilderungen oder sogar ein Tempolimit mögliche Gefahrensituationen entschärfen.

Der Radweg auf der Nordseite der Jahnstraße, welcher Teil der Radschnellverbindung RS14 werden wird, ist lediglich mit Aufzug und Treppe an den Steg angeschlossen. Um eine zügige Fahrt zu ermöglichen, sollte eine Rampe hergestellt werden.

#### 6.1.2 Bahnunterführung am Autohof

Die Unterführung zwischen Großeislinger Straße und Fabrikstraße stellt einen Zwangspunkt für den Radverkehr dar, da in diesem Bereich sonst keine Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse existieren. Auch bildet diese Unterführung eine Zuführung zum Radschnellweg RS14.

Die sehr stark verwinkelte Anordnung von Unterführung und Rampen stört Sichtbeziehungen. Zum einen stört das den Blick in die Kurve. Zum anderen erzeugt das einen „Angstraum“, der möglichst gemieden wird. Insbesondere der Übergang zwischen Unterführung und Rampe auf der Südseite bietet keine Sicht in die Kurve. Ggf. sollte hier das Radfahren verboten werden. Niedrige Tempolimits (ggf. sogar Schrittgeschwindigkeit), Spiegel, Hinweisbeschilderung und Mittelmarkierungen könnten Konflikte verringern.

Langfristig sollte diese Unterführung umgestaltet werden. Idealerweise sollten Großeislinger Straße und Fabrikstraße Geradlinig verbunden werden, um Sichtbeziehungen möglichst wenig zu unterbrechen.

### 6.1.3 Unterführung Ulmer Straße

Im Bereich Bahnquerung Ulmer Straße gibt es aktuell zwei Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke. Zum einen kann die Bahn entlang der Ulmer Straße überquert werden, dabei muss jedoch ein ca. 350 m langer Umweg in Kauf genommen werden. Zum anderen gibt es dort eine Unterführung, welche jedoch nur über Treppen erreicht werden kann.

Diese Stelle stellt eine wichtige Verbindung z.B. von Holzheim zur Innenstadt dar. Auch der Radschnellweg RS14 wird angeschlossen.

Es sollte in diesem Bereich eine neue Unterführung entstehen, bzw. die bestehende ersetzt werden. Nord- und Südseite sollen direkt und möglichst steigungsarm verbunden werden. Zusätzlich könnte die Ulmer Straße auf der Nordseite unterquert werden. Die Vordere Karlstraße könnte somit direkt angeschlossen werden.

### 6.1.4 Anbindung Holzheim in Richtung Ulmer Straße

Um die Ulmer Straße mit Holzheim zu verbinden sind drei Routen vorgesehen:

#### Route P5

Auf der Reutlinger und Holzheimer Straße ist es vorgesehen, den Radverkehr auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen von der Ulmer Straße bis zur Wielandstraße zu führen. Durch eine aufwendige Verbreiterung der Straße und der Brücke über die B10 ließen sich auch höherwertige Lösungen, wie beidseitige Radwege herstellen.

#### Route P5a

Die stillgelegte Bahnstrecke in Richtung Bad Boll könnte als Radweg verwendet werden, siehe auch Kapitel 3.5.2 Stillgelegte Bahnstrecken. Mit Rampen würde man eine Verbindung von der Bahnstrecke herab zur Ulmer Straße herstellen. Der Radverkehr würde somit am westlichen Rand von Holzheim entlanggeführt. Mehrere Querstraßen würden den Radverkehr nach Holzheim reinführen, insbesondere Rigistraße, Reutenbergweg und ein Wirtschaftsweg am südlichen Ortsausgang von Holzheim.

#### Routen P5b und P7

Eine weniger direkte Variante stellt die Führung entlang des Polizeipräsidiums dar. Der Radverkehr wird zunächst über die Maybachstraße geführt, welche als Fahrradstraße umgestaltet wird. Danach wird der Weg am Heubach verwendet, welcher die B10 unterquert. Weiter auf dem Radweg nördlich des Polizeipräsidiums entlang der L1218. Um zuletzt über die Rigistraße nach Holzheim einzufahren.

### 6.1.5 Interimsnutzung „Boller Bahn“

Siehe Kapitel 3.5.2 Stillgelegte Bahnstrecken.

### 6.1.6 Optimierung Unterführung Hermannstraße

Die Unterführung zwischen Hermannstraße und Metzgerstraße stellt eine wichtige Zuführung zum Radschnellweg RS14 dar. Die Unterführung liegt tiefer als das Straßenniveau, auf beiden Seiten verbindet eine Rampe die Straße mit der Unterführung. Es ergeben sich dadurch vier enge 90° Kurven. Durch Mittelmarkierungen könnten Radfahrende geleitet werden, um Konflikte mit dem Gegenverkehr zu verringern. Außerdem könnten Spiegel angebracht werden. Ggf. können niedrige Tempolimits und Hinweisbeschilderungen Gefahrensituationen verringern.

Durch die verwinkelte Gestaltung werden die Sichtbeziehungen zur Straße zerstört. Es entsteht ein „Angstraum“. Langfristig könnte die Unterführung umgestaltet werden, um geradlinig die beiden Straßen zu verbinden.

### **6.1.7 Freigabe Einbahnstraßen Innenstadt**

Die Oberstadt, zwischen Nördlicher Ringstraße, Markstraße, Burgstraße und Lorcher Straße weist viele Einbahnstraßen auf, ohne dass diese für den Radverkehr freigegeben wären. Um diese Hindernisse aufzulösen, können die Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden. Die Zufahrt gegen die Einbahnstraße wird mit Markierungen besonders gestaltet, um auf die Freigabe hinzuweisen. Außerdem können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, insbesondere im Kreuzungsbereich die Regelung verdeutlichen.

Bei der Rosenstraße und Freihofstraße verläuft die Einbahnstraße in Richtung Norden, also bergauf. Durch den abschüssigen Verlauf würde der Radverkehr zügig, bergab gegen die Einbahnstraße fahren, die für ihn dann nicht mehr gelten würde. Da diese Freigabe nicht immer beachtet wird, könnte es zu gefährlichen Situationen mit Kraftfahrzeugführenden kommen, welche schnell bergab fahrende Radfahrende nicht beachten. Daher sollten diese Straßen besonders geprüft werden. Unproblematisch in dieser Hinsicht erscheinen die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen Ulrich-, Kant-, Christoph und Ziegelstraße.

Um den Radverkehr in diesem Bereich herauszuheben, wäre es außerdem möglich, eine Fahrradzone für den gesamten Bereich einzurichten, welche sich ähnlich wie eine Tempo-30-Zone verhält. Anlieger wird auch mit Kraftfahrzeugen weiterhin die Zufahrt ermöglicht.

### **6.1.8 Ost-West-Achse Fahrradstraße**

Viele Ost-West-Verbindungen in der Innenstadt weisen Nutzungskonflikte auf. So führt die Hauptstraße in die Fußgängerzone. Die Bahnhofstraße ist durch Busverkehr und Einbahnstraßenregelungen geprägt. Und die Stuttgarter Straße weist bisher nur schmale Radwege auf. Diese Straßen würden somit nur mit größerem Aufwand für den Radverkehr attraktiver gestalten lassen.

Die Straßenachse aus Karl-Kübler-, Beethoven-, Mozart-, Eberhard-, Burg-, Friedrich-Ebert- und Blumenstraße ließe sich vergleichsweise einfach und zügig umgestalten. Größtenteils würde man dazu Fahrradstraßenregelungen einrichten, wobei Anwohner die Straße weiterhin auch mit Kfz. befahren dürften. Den mittleren Teil aus Burg- und Friedrich-Ebert-Straße, würde man nicht als Fahrradstraße gestalten, sondern mit einer durchgängigen, nur leicht erhöhten, Mittelinsel ausstatten und somit den Verkehr beruhigen. Die dort vorhandenen, sehr schmalen Schutzstreifen würden wegfallen. Durch die Mittelinsel sollen enge Überholmanöver verhindert werden.

Somit entsteht auch im nördlichen Teil der Innenstadt eine attraktive und ruhige Ost-West-Verbindung. Sie bildet ein nördliches Pendant zur Radschnellverbindung RS14 entlang der Jahnstraße.



## 6.2 Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

Entlang der Routen des Radverkehrsnetzes wurden abschnittsweise Vorschläge erarbeitet, um eine sicherere, zügige und attraktive Fahrt mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Dabei wurde insbesondere auf Verkehrssituationen eingegangen, die stellvertretend für sich wiederholende Problemlagen stehen können.

Auf insgesamt 315 Maßnahmendatenblättern ist eine erste fachtechnische Einschätzung zur Umsetzung, verbunden mit einer überschlägigen Kostenschätzung sowie optional einem Alternativvorschlag dargestellt. Um diese Maßnahmenvorschläge umzusetzen, ist in der Regel eine weitere, detaillierte Betrachtung notwendig.

Als Voraussetzung für die Maßnahmenplanung wurden die linienhaften Routen zunächst in Streckenabschnitte gleicher Qualität sowie relevante Knotenpunkte unterteilt. Auf diese Weise können gleichförmige Abschnitte als Strecke mit einem Maßnahmenvorschlag versehen werden (d. h. weitgehend homogene Führungsform, Breite, Oberflächenqualität etc.). Grundsätzlich werden für die Planung drei Führungsformen abgewogen:

- I. Mischverkehr
- II. Teilseparation
- III. Separation

Soweit sinnvoll und möglich wurden wahlfreie Führungsformen für unterschiedliche Nutzergruppen mit einem Angebot im Seitenraum und markierten Fahrradpiktogramme geschaffen, wenn keine erforderliche Separation hergestellt werden kann. Es wurden dann z. B. Gehweg mit Zusatz Rad frei und eine Piktogrammreihe auf der Fahrbahn kombiniert. Zusätzlich wurden duale Führungsformen mit Schutzstreifen auf der Hauptstraße und parallel auf der Nebenstraße eine Fahrradstraße geplant.

### 6.2.1 Verwendete Regelwerke

Ausgehend von der Segmentierung wurden die einzelnen Strecken und Routen anhand ihrer verkehrstechnischen Parameter begutachtet und solche Radverkehrsanlagen bzw. Musterlösungen vorgeschlagen, die den verschiedenen Regelwerken entsprechen.

Zur Planung wurden die in Deutschland allgemein anerkannten folgenden Regelwerke verwendet:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. FGSV, 2010)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (vgl. FGSV, 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (vgl. FGSV, 2006)

Insbesondere wurden bei der Planung Vorschläge von den „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“ verwendet, die wiederum auf den oben genannten Regelwerken basieren.

Weitere rechtliche Grundlagen im Straßenbau, die bei der Planung berücksichtigt wurden, bilden die

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV zur StVO).

Aufgrund der Weiterentwicklung der Regelwerke wurden zusätzliche Maßnahmen nach dem derzeitigen Stand der Technik aufgenommen. Diese Maßnahmen sind teilweise „noch“ nicht in den Regelwerken der StVO/VwV-StVO oder ERA zu finden. Es handelt sich dabei um Sonderlösungen, deren Einsatz bereits in verschiedenen Kommunen erprobt wurde und die voraussichtlich zum Großteil in den anstehenden Neuauflagen der genannten Regelwerke (insbesondere der geplanten Neuauflage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ihren Niederschlag finden werden.

### 6.3 Maßnahmenkataster

Zur übersichtlichen Darstellung wurden alle sich aus dem Radverkehrskonzept ergebenden strecken- und knotenbezogenen Maßnahmenvorschläge in einer umfangreichen Maßnahmendatenbank zusammengefasst und in Katasterform dargestellt. Im **Maßnahmenkataster** befinden sich die **315 für die Stadt Göppingen entwickelten Maßnahmenvorschläge** (siehe Tabelle 23 und Anlage 2 – Maßnahmenkataster).

Tabelle 23: Anzahl der Maßnahmen differenziert nach Routenkategorie und Typ (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Routenkategorien	Maßnahmen	davon auf Strecken	davon an Knoten
Radschnellverbindung RS14*	-	-	-
Überregionale Routen	55	33	22
Pendlerrouen	227	189	38
Basisrouten	33	27	6
<b>Gesamt</b>	<b>315</b>	<b>249</b>	<b>66</b>

Tabelle 24: Anzahl der Maßnahmen differenziert nach Straßenklassifizierung und Routenkategorie (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Wirtschaftsstraßen	Sonstige	Summe
Radschnellverbindung RS14	-	-	-	-	-	-	-
Überregionale Routen	-	16	16	16	7	-	55
Pendlerrouen	15	35	29	137	8	3	227
Basisrouten	-	5	11	12	2	3	33
Summe	15	56	56	165	17	6	315

Die Maßnahmenplanung wurde in einem Geoinformationssystem, hinterlegt mit vielfältigen Hintergrundinformationen inklusive der von der Stadt Göppingen zur Verfügung gestellten Grundlagendaten (siehe Kapitel 3.6), vorgenommen.

Die einzelnen Maßnahmen wurden anschließend im Geoinformationssystem erarbeitet und verwaltet. Im nächsten Schritt, insbesondere für die Kostenschätzung, wurden die Daten mit einem Tabellenkalkulationsprogramm aufbereitet und die Berechnungen für die überschlägigen Kostenannahmen vorgenommen. Im abschließenden Schritt wurden zur Illustration und Orientierung Fotos mit Hilfe der Befahrungsvideos sowie Kartendarstellungen mit dem Geoinformationssystem erstellt und die Maßnahmendatenblätter mit einer Datenbankssoftware zusammengefügt. Begleitende Tabellen und Steckbriefe zu den einzelnen Routen runden das Maßnahmenkataster als eigenständiges Gesamtwerk ab.

Auf den Maßnahmendatenblättern sind alle planungsrelevanten Bestandsdaten aufgeführt, die vorgeschlagenen Musterlösungen dargestellt und mit der überschlägigen Kostenannahme hinterlegt. Im Einzelnen sind folgende Inhalte enthalten:

- Maßnahmennummer und Routenklassifizierung
- Angabe zur Lage und Länge
- Karten- sowie Luftbild
- Baulastträger (anhand der Straßenklassifizierung)
- Beschreibung des aktuellen-Zustandes
- Maßnahmenvorschlag (Musterlösung)
- Beschreibung der Maßnahme (optional)
- Alternativer Maßnahmenvorschlag (optional)
- Überschlägige Kostenannahme
- Priorität
- Foto der Situation vor Ort
- Abbildung der Musterlösung

Abbildung 76 ist beispielhaft das Muster eines Maßnahmendatenblattes inklusive aller zuvor aufgeführten Inhalte bzw. Erläuterungen zu entnehmen.

The data sheet includes the following fields and information:

- General Information:** Start (Ziel) and End (Anfang) points, Street name (Weg westlich des Friedhofes), From (Wegbrücke über Pflüßbach), To (Parkplatz Friedhof), Route (P4), and Length (Länge der Strecke: 100 m).
- Map Representation:** A street map and an aerial photograph showing the location of the segment.
- Current State:** Classification (G) and Description (Tempo-30-Zone).
- Measure Description:** Description (Fahrradstraße 'Tilcher' (DIN-Standard)), Justification (Erleichterung der Befahrung), Alternative (Markierung von Fuß- und Radfahrwegen nebeneinander um gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken).
- Photo and Model Solution:** A photo of the current site and a diagram showing the proposed model solution with a cycle lane, sidewalk, and road.

Abbildung 76: Beispiel Maßnahmendatenblatt (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Auf Hauptverbindungen sollen Radfahrende bevorrechtigt werden und bequem unterwegs sein können. Eine Trennung des Radverkehrs von Fuß- und Kfz-Verkehr macht die Hauptverbindungen sicherer und attraktiver. In Abbildung 77 ist eine konzeptionelle Darstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorrechtigter Straßenüberführung für den Radverkehr beispielhaft aufgezeigt.



Abbildung 77: Konzeptdarstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorrechtigter Straßenüberführung für den Radverkehr (vgl. BMDV, 2022, S. 7)

## 6.4 Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Zusätzlich zur Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollten weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen werden. Diese können dazu beitragen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsmittel im Umweltverbund attraktiver zu gestalten. Maßnahmen zur Optimierung der Fahrradabstellanlagen, wie die Möglichkeit sein Fahrrad sicher beim Arbeitgeber und an Bahnhöfen abstellen zu können, tragen beispielweise hierzu bei. Auch die Schnittstellenförderung von Rad und ÖPNV trägt zur Erfüllung der zukünftigen Anforderungen an die Multimodalität für den Radverkehr bei.

Um die wachsende Nachfrage nach elektrisch unterstützten Fahrrädern zukünftig zu begleiten ist der Aufbau eines E-Bike-Stationsnetzes zielführend. Weitere Serviceelemente können zudem dazu beitragen das Radfahren sowohl im Alltag als auch in der Freizeit attraktiver zu gestalten.

Nachfolgend werden weitere Handlungsfelder und verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erläutert. Diese sollten parallel weiterverfolgt und zur Umsetzung gebracht werden.

### 6.4.1 Maßnahmen zur Radwegweisung

Die Radwegweisung dient in erster Linie der Orientierung, ist aber auch Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit und ermöglicht es, das Radverkehrsnetz sichtbar zu machen. Als Grundlage für die Planung und allgemein anerkanntes gültiges Regelwerk hat die FGSV die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (HBR) herausgebracht.

#### Basiselemente

- Zielwegweiser, Größe: 25 cm x 100 cm / 20 cm x 80 cm
  - Pfeil- oder
  - Tabellenwegweiser
- Zwischenwegweiser, Größe: 30 bis 40 cm<sup>2</sup>
- Einschubplaketten, Größe: 15 cm x 15 cm

Eine Erläuterung der Schilderhalte am Beispiel eines Pfeilwegweisers ist zu Abbildung 78 entnehmbar.



Abbildung 78: Erläuterung der Schilderhalte am Beispiel eines Zielwegweisers (Typ Pfeilwegweiser) (vgl. HMWEVL, 2018)

Zusätzlich sind weitere vertiefende Elemente zweckmäßig und werden zum Einsatz empfohlen: Umleitungsbeschilderungen, Ortstafeln, Infotafeln und Objektbeschilderungen (für kulturelle Ziele mit braunem und für Freizeitziele mit grünem Hintergrund).

## Schilderinhalt und Anwendungshinweise

Damit den Nutzenden eine hohe Informationsdichte zur Verfügung gestellt werden kann, sollten an wichtigen Quell-, Ziel- und Entscheidungspunkten sowie an ÖPNV-Haltestellen Zielwegweiser zum Einsatz kommen. Die Rahmenkennung ermöglicht eine eindeutige Zuordnung zu einem Standort. Als Erkennungsmerkmal sind dort Fern- und Nahziele mit Kilometerangabe dargestellt. Diese können mit zusätzlichen Ziel- und Streckenpiktogrammen ausgestattet sein, um eine Überbeschilderung zu vermeiden und weitere Hinweise zu den Merkmalen der Strecke geben zu können.

## Umleitungsbeschilderung

Zur Vermeidung von Gefahren an Bau- oder Störungsstellen können Umleitungen und deren Beschilderungen erforderlich werden. Dabei ist zu beachten, dass Radfahrende nicht unvermittelt auf die Fahrbahn wechseln oder längere Umwege in Kauf nehmen müssen. Grundlage bilden die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die Richtlinien für Umleitungsbeschilderung (RUB) und im Falle von Baustellen die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA). Es hat sich gezeigt, dass eine den Anforderungen des Radverkehrs entsprechende Ausführung zu einer hohen Akzeptanz führt. In Anlehnung an das Verkehrszeichen 442-23 Vorwegweiser sollte die Umleitungsbeschilderung für Hauptradrouten auch die Fern- und Nahziele aufführen.

## Hinweis-, Ortstafeln und Stationsmarken

Als weiteres Qualitätsmerkmal sollten zusätzliche Hinweise wie Ortstafeln und Höhenangaben als ergänzende Beschilderung zur Anwendung kommen (siehe Abbildung 79). Darüber hinaus empfiehlt sich Beschilderung zur Kennzeichnung von Schwachstellen und Vermittlung von Informationen an besondere Streckensituationen.



Abbildung 79: Hinweis-, Ortstafeln und Stationsmarken (vgl. HMWEVL, 2018)

## Knotenpunktwegweisung

In der auch touristisch geprägten Region der Schwäbischen Alb würde sich die Knotenpunktwegweisung anbieten (siehe Abbildung 80).

Das Knotenpunktsystem beinhaltet mehrere Knoten, sogenannte Point of Interest (POI's), die für individuelle Routen zusammengestellt werden.

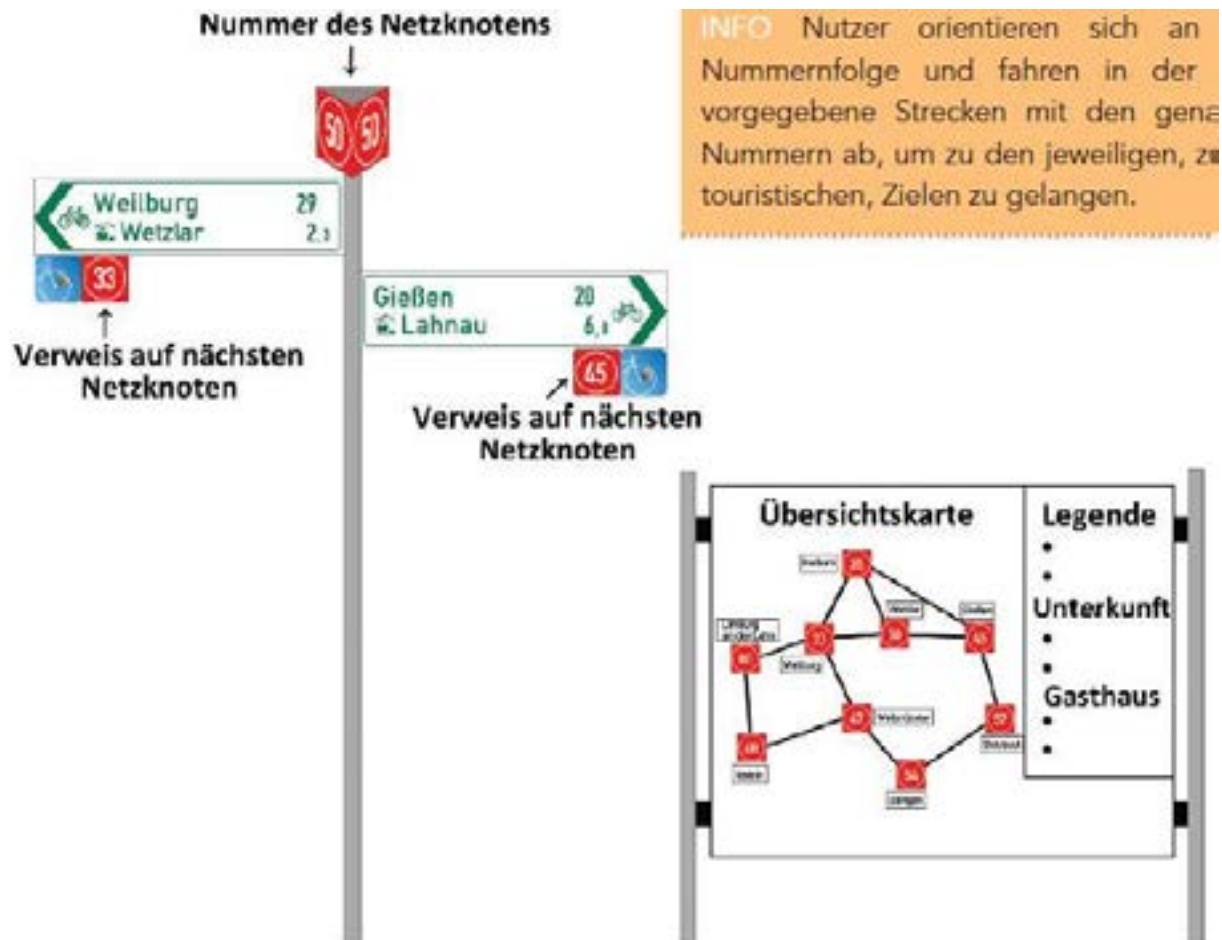


Abbildung 80: Knotenpunktwegweisung (vgl. HMWEVL, 2018)

Entsprechend der gewünschten Qualitätsmerkmale sollte das festgestellte Netz aus Radschnellweg, Überregionalen Routen und Pendler Routen in das Radwegweisungsnetz der Stadt Göppingen übernommen werden.

Aufgrund der im Handbuch zur Radwegweisung in Hessen vorliegenden Kostensätze für komplexe Netze wurde ein Wert von 750 € pro Kilometer für die Planung, Herstellung und Montage kalkuliert. Die bestehende Radwegweisung wurde aufgrund des hohen Anpassungsbedarfs ebenso berücksichtigt. Somit ergeben sich für die Stadt Göppingen mit einer Netzlänge (ohne Basisrouten) von 89,7 km Kosten in Höhe von 67.275 €.

## 6.4.2 Optimierung der Fahrradabstellanlagen

Attraktive und verfügbare Fahrradabstellanlagen stellen eine notwendige Bedingung für die Förderung des Radverkehrs dar. Besonders an wichtigen Start- und Zielpunkten müssen hochwertige Fahrradabstellanlagen mit Rahmenanschlussmöglichkeit vorhanden sein. Dies kann z. B. zunächst mit temporären Fahrradabstellanlagen geprüft werden, deren Lage im Anschluss im Detail gegebenenfalls fixiert wird und ein fester Einbau erfolgt. Als Indikator können Standorte mit frei (wild) abgestellten Fahrrädern zum Ausbau des Fahrradparkens genutzt werden. Zur Vermeidung von Falschparkern und Freihaltung wichtiger Querungsstellen und Sichtachsen können Fahrradbügel ebenso speziell an Knoten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eingebaut werden.



Abbildung 81: Fahrrad-Anlehnsystem „Anlehnbügel“ (Maluk GmbH, 2022)

Entsprechend der Nutzergruppen sind die geplanten Maßnahmen für:

- kurzfristiges Parken z. B. zum Einkaufen,
- langfristiges Parken z. B. am Arbeitsplatz und (nicht im Konzept berücksichtigt)
- dauerhaftes Parken am Wohnort (nicht im Konzept berücksichtigt)

zu berücksichtigen. Zusätzlich ist der Einsatz von temporären Fahrradabstellanlagen für Veranstaltungen oder Markttag einzuplanen. An Standorten mit Bedarf sollte ein Schwerpunkt auf die Schaffung von Abstellplätzen für hochwertige Fahrräder (z. B. Pedelecs / E-Bikes) gelegt werden.



### 6.4.3 Schnittstellenförderung – Rad und ÖPNV / (Bike + Ride)

#### Wichtige Bausteine für B+R Anlagen

##### A. Herstellung eines Basisangebots

Wichtig ist es für längerfristiges Parken überdachte Anlagen mit Anlehnbügel herzustellen. Für die Bahnhöfe gilt es, jeweils in Fahrtrichtung der Bahnlinie (möglichst an beiden Seiten der Bahnlinie) eine Anlage zu errichten, damit die Bahnlinie zum Erreichen des Einstiegsbahnsteigs nicht gequert werden muss. Es kann sich bei langen Bahnsteigen und komplexen Verkehrsräumen als sinnvoll erweisen, auf einer Bahnseite aus beiden Richtungen jeweils eine überdachte Anlage herzustellen.

##### B. Schaffung zusätzlicher Angebote wie z. B. für E-Bikes

An den Bahnhöfen sollte jeweils eine Fahrradeinhausung oder alternativ Fahrradboxen geschaffen werden. Dies beinhaltet ebenso eine Ladestation oder Steckdosen mit Gepäckaufbewahrung (siehe Abbildung 82).



Abbildung 82: Kombiniertes Leih- und Lademöglichkeit (Foto: Timo Theis)

##### C. Verbesserung der Anbindung der Abstellanlagen

Zum Auffinden und Erreichen der Fahrradabstellanlage im Zulauf ist geplant, den Streckenverlauf auf den „letzten Metern“ als Verbindung bis zur B+R Anlage sichtbar zu machen und zu markieren.

##### D. Grundausrüstung von Radabstellanlagen an ausgewählten Bushaltestellen

Die Stadt Göppingen sollte zusätzlich an wichtigen zentralen Bushaltestellen sowie an den Endbus-haltestellen Fahrrad-Anlehnbügel in Abstimmung mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft bereitstellen.

##### E. Digitalisierung des Bestandes der Radabstellanlagen

Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sollten dem lokalen Verkehrsbetreiber sowie der Bahn mit Foto gemeldet werden, damit diese im Web abgerufen und die Lage in einer Karte mit Foto dargestellt werden können.

### 6.4.4 Aufbau eines E-Bike-Stationsnetzes

In topografisch bewegten Regionen können Pedelec-Nutzende weitere Strecken und stärkere Höhenprofile ohne größere Kraftanstrengung überwinden, weshalb das Pedelec als Verkehrsmittel in der Stadt Göppingen berücksichtigt werden sollte. Abbildung 83 zeigt, wie sich in einer Region entlang eines topografisch bewegten Geländes zusätzliche pedelectaughliche Routen genutzt werden können und eine zusätzliche Netzdichte erreicht werden kann. So können auch auf längeren Strecken 6 Prozent Steigung bei der Netzplanung berücksichtigt werden (nach der ERA ist die Länge auf 65 Meter begrenzt). Breitenzuschläge sind in Erwägung zu ziehen.

Zum Aufbau eines E-Bike-Stationsnetzes im Stadtgebiet der Stadt Göppingen können weitere pedelectaughliche Verbindungen im Radverkehrsnetz eine wichtige Netzfunktion übernehmen (Radvorrangrouten).

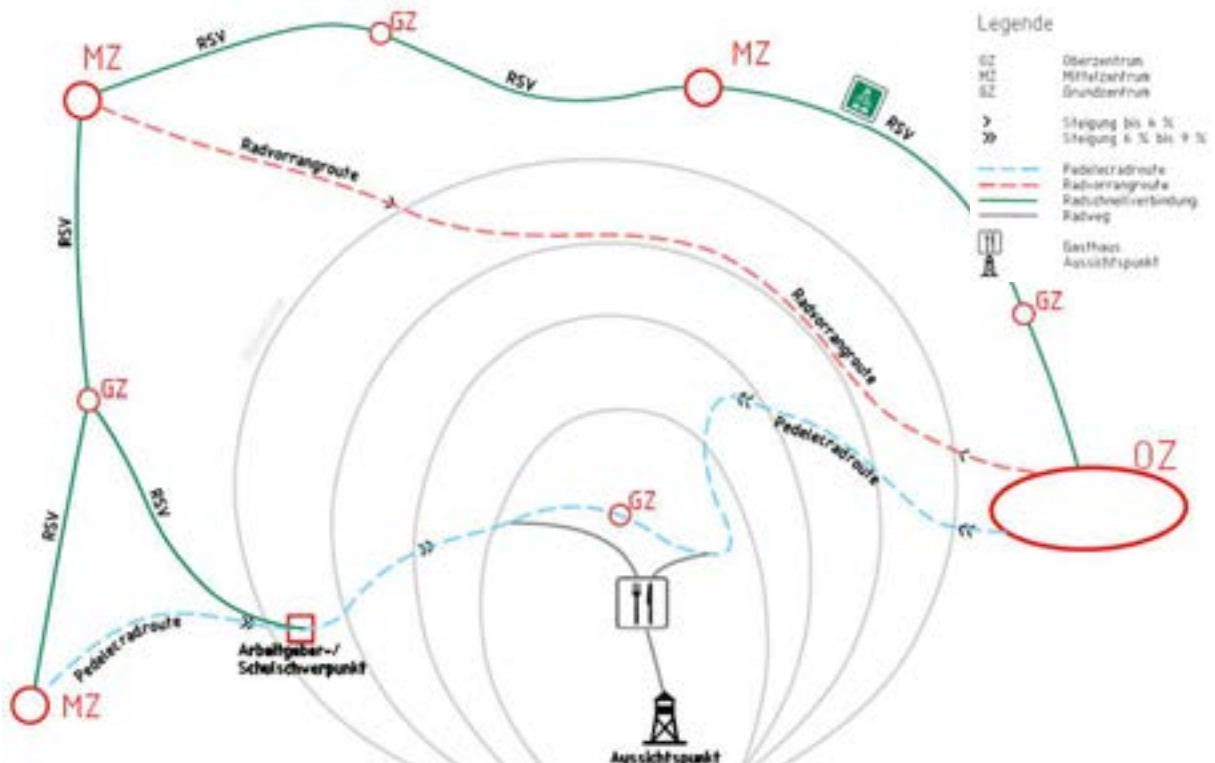


Abbildung 83: Pedelectaughliche Routen in topografisch bewegten Gebieten (vgl. FGSV, o. J. b)

In Abbildung 84 ist die „optimale“ Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Entfernung dargestellt.



Abbildung 84: Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Entfernung (vgl. Umweltbundesamt, 2014)

Für die Stadt Göppingen werden folgende Standorte zum Aufbau von E-Ladestationen vorgeschlagen:

- Bahnhof und Busbahnhof Göppingen
- Bahnhof Faurndau
- Markplatz Göppingen
- Berufliches Schulzentrum Göppingen
- Freibad Göppingen

Wichtig ist es diese Standorte mit den Kommunen abzustimmen. In einem ersten Schritt sollte für die 5 vorgeschlagenen Standorte ein Betreiberkonzept erstellt werden. Es bietet sich an, im Rahmen von Leasingverträgen zunächst für eine Laufzeit von drei Jahren zu vereinbaren. Je Station mit vier bis sechs Pedelecs sind Kosten pro Jahr von 12.000 Euro zu kalkulieren. Somit ergeben sich für die Stadt Göppingen 60.000 Euro pro Jahr. Das geplante Netz aus Bike-Sharing-Stationen soll auf die Belange des Freizeit- und Alltagsradverkehr abgestellt werden und frühzeitig entsprechende Kooperationspartner gesucht werden. Neben dem klassischen Bike-Sharing mit Stele und Funktionseinheit mit Touchdisplay (siehe Abbildung 85) sind weitere Module wie Infotafeln oder Stellplatz zum Carsharing optional zu prüfen.



Abbildung 85: Beispiel Bike-Sharing-Stationen (vgl. nextbike GmbH, 2022)

### 6.4.5 Serviceelemente

Für radfahrraffine Menschen sollte ein möglichst niederschwelliges Angebot bereitstehen, um diese an den Radverkehr heranzuführen und die Vorzüge erlebbar zu machen. Serviceelemente sind hier von besonderer Bedeutung.

Individuelle auf die Örtlichkeit angepasste Serviceangebote sollten in Kooperation mit den Betreibern der touristischen Infrastruktur abgestimmt, geplant und modular aufgebaut werden, damit diese möglichst flexibel eingesetzt werden können. Als zusätzliche Serviceangebote kommen folgende Elemente in Betracht:

- Rast- und Infoplätze (überdacht)
- Öffentliche Luftpumpe
- Ladestation
- Mobiles Werkzeug
- Regioautomat (mit regionalen Produkten lokaler Betriebe)
- Trinkwasser
- Tisch-Sitz/Bank Kombination
- Infotafeln
- Gepäckaufbewahrung

Auf Abbildung 86 sind beispielhaft die Hinweise für vorhandene Serviceelemente am Radweg Deutsche Einheit dargestellt.



Abbildung 86: Serviceelemente (vgl. BMVI, 2022)






In Abstimmung mit der Stadt Göppingen und weiteren Akteuren sind die gewünschten Module abzustimmen und der genaue Kostenumfang zu ermitteln.

In Anlehnung an den Planungsvorschlägen zur Ausstattung von touristischen Radrouten wie dem Lahntalradweg, der als Radweg Deutsche Einheit einen hohen nationalen Rang belegt, wird vorgeschlagen, in der Stadt Göppingen zwei Rastplätze herzustellen, bevorzugt an den touristischen Routen nach Bad-Boll und Schwäbisch Gmünd. Dafür sollten mit entsprechenden Ausstattungselementen geschätzte Kosten einer Station in Höhe von 60.000 Euro (Kostenschätzung aufgrund von Erfahrungswerten der Gutachterinnen und Gutachter) einkalkuliert werden.

## 6.5 Realisierung

Wichtig ist es, die geplanten Maßnahmen entsprechend der Realisierbarkeit einzuteilen, um die weiteren Arbeitsschritte und Abstimmungsverfahren frühzeitig einleiten zu können. Oftmals ist es vorteilhaft, Abstimmungstermine mit den Entscheidungsträgern mit Vorstellung der Maßnahme frühzeitig vor Ort durchzuführen. Das hat den großen Nutzen, dass an Ort und Stelle Details zur geplanten Maßnahme zum Beispiel mit Markierungsfarbe aufgesprüht und verdeutlicht werden können. Als Ergebnis der Diskussion aller Beteiligten vor Ort könnte dann die Vorplanung erfolgen. Dies kann helfen den Finanzierungs- und Umsetzungszeitplan zu optimieren, um zeitnah in die Umsetzungsphase eintreten zu können.

Nach Mittelbereitstellung sollten die konsensfähigen Maßnahmen verwaltungsintern zusammengestellt und beraten werden. Zum Beispiel könnten kostengünstige Maßnahmen ohne großen Abstimmungsaufwand teilweise als Sofortmaßnahmen vorgezogen werden. Folgende Punkte sind bei der Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen:

-  Klärung der bereitstehenden Haushaltsmittel
-  Beschlussfassung der zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen
-  Beantragung von Fördermitteln
-  Vorplanung und Prüfung der Realisierbarkeit (HOAI LV 1 bis 3)
-  Abstimmung und Baurechtschaffung (HOAI LV 4 bis 9)

Insbesondere sind die Vorlaufzeiten und Abstimmungsprozesse für Maßnahmen in Zuständigkeit weiterer Baulastträger und Betroffener zu beachten:

- ✓ für Kreisstraßen der Landkreis Göppingen
- ✓ für Landes- und Bundesstraßen das Regierungspräsidium Stuttgart
- ✓ für Maßnahmen, die Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung für Baden-Württemberg die jeweils zuständigen Fachbehörden nach dem Bundesnaturschutzgesetz
- ✓ Polizeipräsidium (Anhörung sofern möglich im Einvernehmen)
- ✓ Verkehrsbetriebe (Anhörung sofern möglich im Einvernehmen)

Ebenso können zusätzliche Umweltverträglichkeitsprüfungen und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen den Umsetzungsprozess erheblich verlängern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können anhand verschiedener Kategorien eingeordnet werden. Einerseits ist dies der zeitliche Horizont bis zur möglichen Umsetzung, der in den folgenden Unterkapiteln beschrieben wird.

### **Sofortmaßnahmen (1 – 3 Monate)**

Sofortmaßnahmen sind Maßnahmen, die weitestgehend ohne Rücksprache und ohne Beteiligung zusätzlicher Akteure umgesetzt werden können und keinen hohen Planungsaufwand beinhalten. Beispiele hierfür können Anpassungen der Beschilderung sein, insbesondere zum Beispiel die Aktualisierung des Verkehrszeichens 357 (Sackgasse) durch eines der Verkehrszeichen 257-50/51/52 (durchlässige Sackgasse) um den tatsächlichen Begebenheiten vor Ort zu entsprechen. Auch kleinere Markierungsarbeiten wie die Markierung von Piktogrammketten können teils „von heute auf morgen“ umgesetzt werden. Ebenfalls schnell behoben werden können durch Poller oder zu enge Umlaufsperrern hervorgerufene Gefahrenpunkte durch die Beseitigung oder Anpassung dieser.

### **Kurzfristige Maßnahmen (3 – 6 Monate)**

Kurzfristige Maßnahmen können ähnlich wie Sofortmaßnahmen vor allem Fragen der Beschilderung oder von Markierungen sein. Hier können zum Beispiel verkehrsrechtliche Anordnungen wie die Aufhebung der Benutzungspflicht von Geh- und Radwegen genannt werden (durch Beschilderung Gehweg „Rad frei“). Auch die Öffnung von (voraussichtlich unproblematischen) Einbahnstraßen kommt teilweise kurzfristig in Frage.

Etwas weitergehende Markierungslösungen wie die Anlage von Schutzstreifen bei ausreichenden Fahrbahnbreiten oder die Schaffung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen an Lichtsignalanlagen können je nach Situation und Zuständigkeit der Straße ebenfalls relativ kurzfristig verwirklicht werden.

### **Mittelfristige Maßnahmen (6 Monate – 2 Jahre)**

Mittelfristig realisierbare Maßnahmen sind Vorhaben, die aus verschiedenen Gründen einen etwas längeren Vorlauf benötigen. Gründe können die Bereitstellung von Finanzmitteln, die Beantragung von Fördermitteln, ein erhöhter Planungsaufwand oder die Beteiligung mehrerer Akteure sein.

Verschiedene bauliche Anpassungen wie der Einbau von Querungshilfen, die Sanierung von Fahrbahndecken oder der Ausbau von Bestandswegen (z. B. im Wirtschaftswegenetz) können hier als Beispiele genannt werden. Auch der Neubau von unkomplizierten Radwegen, zum Beispiel entlang einer klassifizierten Straße kann mittelfristig umgesetzt werden.

Neben diesen mittelgroßen Baumaßnahmen können auch kompliziertere Markierungslösungen, die eine Neuordnung des Straßenraums erfordern, teils mehrere Jahre Vorarbeit beanspruchen, so zum Beispiel die Schaffung von Radfahrstreifen möglicherweise zu Lasten von Verkehrsraum des MIV oder des ruhenden Verkehrs. Auch Anpassungen an signalisierten Knotenpunkten benötigen einen eher längeren Vorlauf. Je nach Situation mittel- bis langfristig können auch Fahrradstraßen geschaffen werden.

### **Langfristige Maßnahmen (> 2 Jahre)**

Maßnahmen, die für gewöhnlich mehr als zwei, teilweise bis zu zehn oder 15 Jahre Vorlauf von der Idee bis zur Umsetzung benötigen sind beispielsweise große Baumaßnahmen wie die Neugestaltung von Ortsdurchfahrten, die Schaffung komplett neuer Wege, Neu- und Ausbauten von Wegen im Kontext von naturschutzrechtlich sensiblen Bereichen und besonders der Aus- oder Neubau von planfreien Querungsbauwerken, wie Brücken oder Unterführungen (insb. bei Bahnlinien). Hier müssen meist viele verschiedene Akteure beteiligt und berücksichtigt werden, was vielfach umfassende und komplexe Planungen und deren wiederholte Revision zur Folge hat.

## 6.6 Priorisierung der Maßnahmen und Lückenschlüsse

Für die Stadt Göppingen ist es sinnvoll, das vorliegende Maßnahmenkataster intern zu priorisieren. Nach Beschluss durch den Gemeinderat für die erforderlichen Mitteln sind die personellen Kapazitäten bereitzustellen und für die Baugenehmigungen weitere Abstimmungen mit Baulastträgern, Naturschutzrechtliche Fragen und in Einzelfällen auch Grunderwerbsfragen zu klären. Wichtig ist den zeitlichen Vorlauf zu berücksichtigen und grob einzuschätzen.

Entsprechend der Realisierungshorizonte sollte zunächst mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen begonnen werden. Das Team von VAR+ hat hierfür die zehn folgende Maßnahmengruppen ermittelt und vorab zur „schnellen“ Realisierung verschiedene Einzelmaßnahmen zusammengestellt:

1. Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
2. Busstreifen freigeben
3. Einbahnstraße freigeben
4. Fahrradstraße
5. Piktogrammreihe
6. Radfahrstreifen in überbreite Schutzstreifen
7. Schutzstreifen beidseitig
8. Schutzstreifen einseitig
9. Straßenraum-Umverteilung vierstreifige Fahrbahnen
10. Straßenraum-Umverteilung zweistreifige (oder mehrstreifige) Richtungsfahrbahnen

Im weiteren Verfahren sind diese Maßnahmen (siehe Anlage 2 – Maßnahmenkataster) zumeist Markierungs- aber auch Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu prüfen und in einem Zeitplan von ein bis drei (maximal fünf) Jahren zur Umsetzung zu kommen.

Die hiergenannten Maßnahmen sind als Anlage im Detail ausgearbeitet und dem Bericht beigelegt worden. Des Weiteren sind entsprechende Karten mit Kennzeichnung der Lage erstellt worden und ebenso als Kartenanlage beigelegt. Für die möglichen Fahrradstraßen ist eine gesonderte Karte erstellt worden.

Neben den kurzfristigen Maßnahmen sind die mittel- und langfristigen Maßnahmen ebenso weiter zu verfolgen und entsprechende Planungsvorbereitungen zur Ausschreibung und Vorgabe vorzubereiten, solange diese vom Fachpersonal in Eigenregie erstellt werden können.

Hohe Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz.

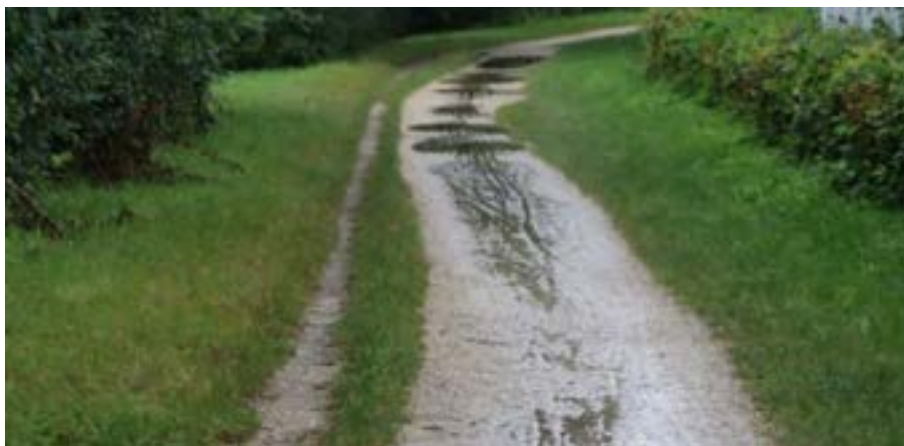


Abbildung 87: Radweg zwischen Göppingen und Uhingen (eigenes Foto (VAR+, 2021))

### 6.6.1 Priorisierung entsprechend der Klassifizierung

Zunächst stellt die Klassifizierung der Route eine Priorität dar:

- Höchste Priorität haben Maßnahmen für die geplante Radschnellverbindung und Überregionalen Routen
- Hohe Priorität haben Maßnahmen für die geplanten Pendler Routen
- Einfache Priorität haben Maßnahmen auf Basisrouten

Hier ist das Potential beziehungsweise die zu erwartenden Radverkehrsmenge ausschlaggebend. Damit der Bedeutung der Vielzahl von Maßnahmen Rechnung getragen werden kann, sollten jedoch parallel, aus den unterschiedlichen Klassifizierungsstufen, Maßnahmen zur Umsetzung kommen. Dies ermöglicht, dass den unterschiedlichen Handlungsbedarfen für mehrere Nutzergruppen Rechnung getragen werden kann. In diesem Zusammenhang hat sich bewährt, dass die Routen von einer Befahrungskommission befahren und die für eine Umsetzung der Maßnahmen erforderlichen Arbeiten und Lösungen vor Ort besichtigt und abgestimmt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen auf den klassifizierten Routen sollte möglichst eine durchgängige Befahrbarkeit über längere Streckenabschnitte ausgehend vom Stadtkern Göppingens ermöglichen sowie einen strategischen Netzzusammenhang herstellen.

### 6.6.2 Priorisierung der Einzelmaßnahmen

Zunächst haben Maßnahmen, die schnell realisierbar, kostengünstig und in eigener Regie z. B. auf allen Gemeindestraßen umsetzbar sind, hohe Priorität. Einzelmaßnahmen, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung genannt wurden, kommt ebenso eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund des hohen Interesses aus der Bevölkerung oder aus den Kreisen der Aktiven (z. B. dem ADFC-Göppingen) werden diese Maßnahmen entsprechend dem nachgenannten System aus drei Prioritätsstufen eine Prioritätsstufe hochgesetzt.

Des Weiteren für die kostenintensiven mittel- und längerfristigen Maßnahmen ist eine Priorisierung der Einzelmaßnahme sinnvoll. Es wurde jede Einzelmaßnahme bzw. jedes Segment auf dem Maßnahmenkataster (Maßnahmendatenblatt) bewertet. Somit kann gewährleistet werden, dass die Bearbeitung nicht ins „Stocken“ gerät, wenn sich die Umsetzung einer Maßnahme verzögert. Dann können die weiteren Maßnahmen einer Route mit hoher Priorität zur Umsetzung kommen.

Für die Priorisierung der Einzelmaßnahmen wurde ein dreistufiges System gewählt.

#### **Kategorie I – höchste Priorität**

Höchste Priorität haben Lückenschlüsse (siehe Kapitel 6.6.3), da durch diese erst eine durchgängige Befahrbarkeit von Routen hergestellt werden kann. Nicht jedoch Lückenschlüsse, für welche unweit bereits alternative Strecken vorhanden sind, auch wenn diese nicht so direkt verlaufen. Ebenso höchste Priorität hat die Beseitigung von Gefahrenstellen (z. B. mit Unfallauffälligkeit) und kostengünstiger Maßnahmen, die von der Stadt Göppingen in eigener Regie umgesetzt werden können.

#### **Kategorie II – hohe Priorität**

Hohe Priorität erhalten alle Maßnahmen, die ein Schwachpunkt darstellen, der sich z. B. aus einer Engstelle ergibt. Des Weiteren sind hier Maßnahmen mit hoher Netzfunktion zu nennen. Dies sind beispielsweise alle Pendler Routen. Des Weiteren sind hier Maßnahmen mit wichtiger Erschließungswirkung für Schülerverkehr bei hohen Kfz-Verkehrsstärke zu nennen.

#### **Kategorie III – einfache Priorität**



Mit der Kategorie III werden zunächst alle Basisrouten priorisiert. Des Weiteren Maßnahmen die aufgrund der hohen Kosten und geringen Chancen bei der Realisierbarkeit nur einen geringen Nutzen aufweisen.

### 6.6.3 Lückenschlüsse

Lückenschlüsse sind Strecken im geplanten Radverkehrsnetz die in den Karten gestrichelt dargestellt sind. Hier sind nach dem Stand der Technik auf Straßen außerorts oder innerorts mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Unterschiede bestehen zwischen den notwendigen Lückenschlüssen inner- und außerorts.

Außerorts ist in der Regel eine Trennung zwischen Kfz und Radverkehr ab 2.500 Kfz pro Tag anzustreben. Hier sind jedoch viele weitere Faktoren ausschlaggebend:

- Höchstgeschwindigkeit
- Querschnittsbreite
- Nutzergruppe (Schüler, Ältere, Freizeitradverkehr)
- Steigung
- Kurvenradien / Linienführung
- Randbebauung
- Schwerverkehrsanteil
- Witterung

Relevant und besonders zu berücksichtigen ist das Verkehrsgeschehen und insbesondere Verkehrsverhalten der am Verkehr Teilnehmenden vor Ort. Selbst bei geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen bereits einzelne „Raser“, um ein hohes Gefahrenempfinden und damit die Fahrradnutzung sehr negativ zu beeinflussen. Dies gilt insbesondere bei kurvigen Außerortsstraßen mit Gefälle und schmalem Straßenquerschnitt.

Wenn in der Öffentlichkeit die Meinung vorherrscht, dass Radfahren auf der Straße zum Nachbarort „lebensgefährlich“ ist, können auch Handlungsempfehlungen und eine Kommunikationsstrategie für die Bevölkerung notwendig werden.

Der teilweise nicht realisierbare und aber verständliche Wunsch nach einer getrennten Radverkehrsführung beruht zumeist auf dem subjektiv empfunden Unsicherheitsgefühl, beim Fahren im Mischverkehr und hierbei insbesondere mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Längsverkehr zu kollidieren. Diesem kann nicht immer im vollem Umfang Rechnung getragen werden. Objektiv betrachtet bestehen die Gefahren jedoch überwiegend beim Kreuzen und Abbiegen. Hier besteht zunächst wichtiger Aufklärungsbedarf. Die Wahlfreie Führungsform ermöglicht es unterschiedliche Nutzeransprüchen zu befriedigen, hier können Sicherheitsbedürftige und Verkehrserfahrene getrennte Spuren befahren.

Im Rahmen der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes Göppingen wurden insgesamt 31 Lücken identifiziert, deren Schließung besondere Priorität genießen. Nachstehend sind tabellarisch alle Lückenschlüsse in Tabelle 25 zusammengestellt.

Tabelle 25: Übersicht aller Lückenschlüsse im Stadtgebiet Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

Nr.	Maßn.- Nr.	Länge [m]	Bezirk	Lage
1	Ü3-11	1.956	Faurndau, Jebenhausen	K1410 von Ortsausgang Faurndau bis Boller Straße (L1214)
2	Ü3-18	1.413	Jebenhausen, Bezgenriet	L1214 von Ortsausgang Jebenhausen, Im Bühl bis Ortseingang Bezgenriet
3	Ü3-24	523	Bezgenriet	L1214 von Ortsausgang Bezgenriet Süd bis Gemarkungsgrenze Göppingen, Bad Boll
4	P1-29	382	Göppingen Kernstadt	L 1214 von Jebenhäuser Straße bis Keplerstraße
5	P1-38	32	Jebenhausen	Jebenhäuser Straße (K 1424) von Querungshilfe bis bestehender straßenbegleitender Weg
6	P2-31	554	Göppingen Kernstadt	L 1075 von Manfred-Wörner-Straße bis Lengling
7	P3-10	670	Göppingen Kernstadt	Weg zum Freihof von Weg zwischen Lessingstraße und Dr.-Pfeiffer-Straße bis Pappelallee
8	P3-20	65	Göppingen Kernstadt	Angedachte Rampe Jahnstraße hoch zum Steg
9	P4-01	2.071	Faurndau	K 1414 von Gemarkungsgrenze Uhingen bis Unterführung B 10
10	P4-14	217	Faurndau	Beckhstraße von Ludwigstraße bis Ortsausgang
11	P4-15	427	Faurndau	Beckhstraße von Ortsausgang bis Kreisverkehr Wehrstraße
12	P5-02	1.429	Göppingen Kernstadt	Angedachte Radverbindung von Neubaugebiet Stauferpark bis Roßbachstraße
13	P5-03	147	Göppingen Kernstadt	Weg, Unterführung von Großeislinger Straße (K1403) bis Fabrikstraße
14	P5-08	61	Göppingen Kernstadt	Ulmer Straße (L1214), Bahntrasse Voralbbahn
15	P5-09	2.073	Kernstadt Göppingen, Holzheim	Bahntrasse Voralbbahn von Ulmer Straße (L1214) bis Schlater Straße (L1218), Abzweig bei Nr. 50
16	P7-05	50	Göppingen Kernstadt	Angedachte Unterführung unter den Bahnanlagen von Ulmer Straße (L1075) nördlich der Bahnanlagen bis Ulmer Straße (L1075) südlich der Bahnanlagen
17	P8-11	1.190	Bartenbach, Hohenstaufen	K 1407 von Ortsein-/ausgang Lerchenberg bis Ortsein-/ausgang Hohrein
18	B1-01	1.774	Maitis	K1450 von Abzweig Sportplatz Hohenstaufen bis Gmünder Straße (K1444)

19	B1-04	668	Maitis	K1450 von Sportplatz Maitis bis Gemarkungsgrenze Göppingen, Schwäbisch Gmünd
20	B4-02	262	Faurndau	K1414 von Ortsausgang Faurndau bis Unterführung B10
21	B7-01	1.499	Göppingen Kernstadt	Eichertstraße von Abzweig Wirtschaftsweg nach Osten bis Heiningen Straße (L1217)
22	B7-03	127	Göppingen Kernstadt	Heiningen Straße (L1217) von Weingärten bis Knotenpunkt bei Möbel Rieger Logistikzentrum, L1217, L1218
23	B9-01	235	Bartenbach	Angedachter Weg von Krettenhofstraße bis K1407
24	B16-02	605	Faurndau	Rechberghäuser Straße (K1410) von Wiesenstraße bis Gemarkungsgrenze Göppingen, Rechberghausen
25	B20-01	954	Bezgenriet	K1419 von Gemarkungsgrenze Hattenhofen, Göppingen bis Ortseingang Bezgenriet
26	B20-03	170	Bezgenriet	K1419 von Ende begleitender Weg bei Pfuhlbach bis Gemarkungsgrenze Göppingen, Heiningen
27	B23-01	428	Göppingen Kernstadt	Bahntrasse Voralbbahn von Leonhard-Weiss-Straße bis Ulmer Straße (L1214)
28	B23-02	2.379	Holzheim	Bahntrasse Voralbbahn von Schlater Straße (L1218), Abzweig bei Nr. 50 bis Gemarkungsgrenze Eschenbach
29	B23-03	271	Göppingen Kernstadt	Angedachter Weg am Südufer der Fils von Im Bruckwasen bis Am Autohof
30	B24-01	4.593	Kernstadt Göppingen, Hohenstaufen	L1075 von Abzweig Lengling bis Ortseingang Hohenstaufen
31	B24-02	248	Hohenstaufen	L1075 von Ortsausgang Hohenstaufen bis Schottengasse

#### 6.6.4 Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit des Landkreises Göppingen

Für die Maßnahmen an Kreisstraßen ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Göppingen erforderlich. Im Folgenden sind die mit Priorität abzuarbeitenden Maßnahmen und Maßnahmengruppen aufgeführt. Das Gutachterteam schlägt für eine gemeinsame Abstimmung mit dem Landkreis Göppingen insgesamt fünf Top-Maßnahmen vor. Für die Auswahl der Maßnahme wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Gefahreinschätzung
- Netzbedeutung
- Zu erwartende Potenziale

Die Liste wurden entsprechend der Klassifizierung aufgereiht. Weitere Kriterien, wie eine mögliche zeitnahe Umsetzung, viele Bürgerrückmeldungen, wie Hinweise des ADFC Göppingen, wurden ebenso berücksichtigt.

In Tabelle 26 sind die zehn TOP-Maßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises Göppingen aufgeführt.

Tabelle 26: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

TOP-Maßn.	Maßnahmennummer	Stadtteil	Lage	Länge [m]	Kosten [€]
1.	Ü1-22	Göppingen	Großeislinger Straße (K1403)	830	53.000
2.	Ü1-24	Göppingen	Großeislinger Straße (K1403)	395	620.000
3.	P1-38	Jebenhausen	Jebenhäuser Straße (K 1424)	30	26.000
4.	P4-01	Faurndau	K1414	2.070	1.780.000
5.	P8-11	Bartenbach, Hohenstaufen	K1407 von Lerchenberg nach Hohenstaufen	1.190	990.000



Abbildung 88: Landratsamt Göppingen - B297 Lorcher Straße (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

### 6.6.5 Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart

Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen an Bundes- und Landstraßen ist eine Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart erforderlich. Im Folgenden sind die hier mit Priorität abzuarbeitenden Maßnahmen und Maßnahmengruppen aufgeführt. Das Gutachterteam schlägt für eine gemeinsame Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart je fünf Top-Maßnahmen an Bundes- und Landstraßen vor. Für die Auswahl der Maßnahme wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Gefahreneinschätzung
- Netzbedeutung
- Zu erwartende Potenziale

Die Liste wurden entsprechend der Klassifizierung aufgereiht. Weitere Kriterien, wie eine mögliche zeitnahe Umsetzung, viele Bürgerrückmeldungen, wie Hinweise des ADFC Göppingen, wurden ebenso berücksichtigt.

Tabelle 27: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart - Landesstraßen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

TOP-Maßn.	Maßnahmennummer	Stadtteil	Lage	Länge [m]	Kosten [€]
1.	Ü1-18	Göppingen	Hohenstaufenstraße, Poststraße (L1075)	535	41.000
2.	Ü3-14	Jebenhausen	Boller Straße (L1214)	485	41.000
3.	P2-20	Göppingen	Hohenstaufenstraße (L1075)	575	62.000
4.	P5-18	Holzheim	Schlater Straße (L1218)	1.485	1.250.000
5.	P7-07	Göppingen	Heininger Straße (L1217)	130	10.500

Tabelle 28: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart - Bundesstraßen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

TOP-Maßn.	Maßnahmennummer	Stadtteil	Lage	Länge [m]	Kosten [€]
1.	P1-06	Göppingen	Lorcher Straße (B297)	135	6.500
2.	P1-08	Göppingen	Lorcher Straße (B297)	410	21.000
3.	P1-15	Göppingen	Lorcher Straße (B297)	285	32.000
4.	P1-17	Göppingen	Lorcher Straße, Willi-Bleicher-Straße (B297, L1214)	1.225	146.000
5.	P2-12	Göppingen	Stuttgarter Straße (B297)	525	48.000

### 6.6.6 Maßnahmen mit Priorität in Zuständigkeit der Stadt Göppingen

Nachstehend sind die mit Priorität abzuarbeitenden Maßnahmen und Maßnahmengruppen aufgeführt, die in Zuständigkeit der Stadt Göppingen stehen. In Abstimmung mit der Stadt Göppingen wurden fünf Top-Maßnahmen identifiziert. Für die Auswahl der Maßnahme wurden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Gefahreneinschätzung
- Netzbedeutung
- Zu erwartende Potenziale

Die Liste wurden entsprechend der Klassifizierung aufgereiht. Weitere Kriterien, wie eine mögliche zeitnahe Umsetzung, viele Bürgerrückmeldungen, wie Hinweise des ADFC Göppingen, wurden ebenso berücksichtigt.

In Tabelle 29 sind die fünf Top-Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Göppingen aufgeführt.

Tabelle 29: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

TOP-Maßn.	Maßnahmennummer	Stadtteil	Lage	Länge [m]	Kosten [€]
1.	Ü1-09	Göppingen	Beethovenstraße, Mozartstraße, Eberhardstraße	955	111.000
2.	P3-10	Göppingen	Weg bei Pappelallee	670	560.000
3.	P3-24	Göppingen	Markstraße, Fußgängerzone	390	2.000
4.	P5-02	Göppingen	Roßbachstraße zu Neubaugebiet Stauferpark	1.430	1.160.000
5.	P7-12	Göppingen	Maybachstraße	510	57.000

## 6.7 Kostenschätzung

Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung. Die Baupreise beziehen sich auf das erste Quartal 2023. Die Preissteigerung im Februar 2022 zu 2023 lag bei 17 Prozent und ist für die folgende dementsprechend zu berücksichtigen. Ebenso sind keine Baunebenkosten und Planungskosten enthalten.

Die für den Radverkehr investierten Mittel ergeben eine weitere Wertschöpfung und Lebensqualitätssteigerung, die vor allem den Wirtschaftsstandort der Stadt Göppingen stärken und für die Zukunft wettbewerbsfähig machen soll.

Der Bund rät den Kommunen im Rahmen des **Nationalen Radverkehrsplan 3.0** jährliche **30 Euro pro Einwohner** zur Förderung des Radverkehrs zu investieren (vgl. BMVI, 2021).

Für den Planungsraum der Stadt Göppingen ergibt dies pro Jahr zur Orientierung:

- 1.800.000 €

Bei der nachstehenden Kostenzusammenstellung handelt es sich um grobe Kostenannahmen, basierend auf pauschalen Kostensätzen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung. Entsprechend der Baulastträgerschaft (anhand der Straßenklassifizierung) teilen sich die Kosten auf. In Tabelle 30 sind die Kosten des Radverkehrsnetzes aufgegliedert nach Routenkategorien aufgeführt.

Tabelle 30: Kostenschätzungen für Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept nach Baulast und Routenkategorie gegliedert (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

Kostenschätzung [€]	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Wirtschaftsw.	Sonstige	Summe
RS14	-	-	-	-	-	-	-
Überregionale Routen	-	1.984.000	3.601.500	318.400	291.100	-	6.195.000
Pendlerrouuten	432.300	3.989.000	3.999.200	3.343.700	1.516.100	2.840.000	16.120.300
Basisrouten	-	4.178.000	3.918.000	1.723.900	200.600	2.497.000	12.517.500
Summe	432.300	10.151.000	11.518.700	5.386.000	2.007.800	5.337.000	34.832.800

Damit die erheblichen Kosten beschlossen und bereitgestellt werden können, wird ein 15-Jahres Umsetzungsplan vorgeschlagen. Dieser sollte in fünf Arbeitsprogramme (AP) bestehend aus 3-Jahresplänen unterteilt und entsprechend der umgesetzten Maßnahmen angepasst sowie für die drei Folgejahre fortgeschrieben werden können.

Neben den Infrastrukturkosten für den Ausbau des Radverkehrsnetzes sind weitere Kosten für zusätzliche Bausteine zur Förderung des Radverkehrs anzusetzen.

Als ein pauschaler Wert für die Öffentlichkeitsarbeit „Pro Radverkehr“ ist ein Euro pro Einwohner und Jahr üblich, der auch für die Stadt Göppingen angesetzt werden sollte. Für die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation werden somit jährlich 60.000 Euro angesetzt.

### Fördermittel zum Radverkehr

Das Radverkehrskonzept stellt als fachliches Gutachten eine wichtige Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln dar. Die in der Maßnahmendatenbank zusammengestellten Maßnahmen sollten entsprechend der genannten Priorität abgearbeitet und umgesetzt werden. Wichtig ist es mit der



Planung und Fördermittelbeantragung frühzeitig zu beginnen, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen vertieft und bis zur Genehmigungsplanung ausgearbeitet werden können. Für die Bewältigung und Koordinierung der Aufgaben ist ein entsprechendes Personal erforderlich, das gegebenenfalls durch externe Planungsbüros unterstützt werden kann.

Das Maßnahmenkataster stellt hierfür die Grundlage und belegt gleichzeitig den Handlungsbedarf für eventuelle Fördermittelgeber. Es handelt sich um Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen, für die unabhängig voneinander Förderanträge bei unterschiedlichen Fördermittelgebern gestellt werden können. Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs steht der Stadt Göppingen eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Verfügung. Es umfasst ein breit gestreutes Spektrum zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. In der Regel können 50 Prozent und mehr der investiven sowie teilweise Planungskosten gefördert werden durch

- europäische Programme,
- Fördermöglichkeiten des Bundes,
- Fördermittel des Landes Baden-Württemberg

sowie weitere Fördermöglichkeiten. Die Auflistung bildet einen Ausschnitt der vielfältigen Förderlandschaft und ist nicht abschließend.

Wichtig ist, dass die vorliegenden Maßnahmen und Projektkennblätter intern bewertet und gemeinsam mit den weiteren Baulastträgern (Kreis Göppingen und Regierungspräsidium Stuttgart) die in deren Zuständigkeit liegenden Maßnahmen gemeinsam abzustimmen und eine Reihenfolge „Rahmenplan Radverkehr Göppingen“ zur Umsetzung festzulegen. Diese für die weitere Umsetzung im „Rahmenplan Radverkehr Göppingen“ gesetzten Meilensteine können eine Grundlage für die weitere und Fördermittelbeantragung darstellen.

In Anlehnung an das Kapitel 6.5 Realisierung empfehlen die Gutachter, die vorliegende Kostenschätzung frühzeitig vor Ort mit den Entscheidungsträgern zu diskutieren. Neben Vorarbeiten, wie das Aufsprühen mit Sprayfarbe zur Verdeutlichung der geplanten Maßnahme kann dies helfen den Finanzierungs- und Umsetzungszeitplan zu optimieren, um zeitnah in die Umsetzungsphase einzutreten zu können.



## 7 Umsetzung und Wirkungskontrolle

Mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes der Stadt Göppingen soll der Radverkehr für unterschiedliche Nutzergruppen sicherer und komfortabler ermöglicht werden. Das als Strategie anzusehende Radverkehrskonzept der Stadt Göppingen enthält eine Vielzahl von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die mit den zuständigen Akteuren abgestimmt und zur weiteren Umsetzung geführt werden sollten. Entsprechend der festgestellten Klassifizierung und in Abhängigkeit von der Priorität sollten die Maßnahmen möglichst routenbezogen sukzessive realisiert werden.

Das Zusammenspiel unterschiedlicher Akteure ist bei der Entwicklung einer netzschlüssigen Radverkehrsinfrastruktur, die zum Radfahren einlädt, von entscheidender Bedeutung.

Ein wichtiges Ziel ist es, dass möglichst zeitnah mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen wird und dass bei der Stadt Göppingen dauerhaft finanzielle Mittel bereitgestellt und sukzessive, entsprechend den Handlungsbedarfen, aufgestockt werden. Maßnahmen mit geringfügigen Kosten bis zu 5.000 Euro sollten ad-hoc umgesetzt werden können, ohne dass dafür zusätzlich politische Beschlüsse erforderlich sind. Dazu zählen z. B.:

- Einfache Markierungsarbeiten
- Einfache Querungshilfen mit Recyclingelementen
- Bordsteinabsenkungen
- Anpassungen an die StVO-Beschilderung
- Fahrradabstellanlagen
- Temporäre Umgestaltung von Knotenpunkten

Des Weiteren sollten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen entsprechend den Vorlaufzeiten für die Baurechtschaffung bis zur Ausführungsplanung bearbeitet und in entsprechende Jahrespläne überführt werden.

Es wird empfohlen nutzergruppenübergreifend möglichst parallel zu den Maßnahmen für den zügig fahrenden Alltagsradverkehr Maßnahmen für den Schüler- und Einkaufsradverkehr umzusetzen.

In Abbildung 89 sind die unterschiedlichen Nutzergruppen des Radverkehrs bildhaft dargestellt.



Abbildung 89: Unterschiedliche Nutzergruppen (vgl. Landeshauptstadt Dresden, 2021)

## 7.1 Umsetzungsstrategie

Das Radverkehrsnetz Göppingen sollte entsprechend der definierten Routen in der vorliegenden Form entsprechend den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg nach den dort vorgegebenen Qualitätskriterien für die definierten Klassifizierungsstufen zur Umsetzung gebracht werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stellen Vorschläge zur Orientierung dar. Als Zielsetzung soll ein zusammenhängendes engmaschiges Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Schwerpunkte sind innerörtliche Maßnahmen, da hier aufgrund der hohen Zieldichte und das hohen Parkdrucks die Erfordernisse am größten sind. Dies schließt selbstverständlich die Kernbereiche der sieben Stadtbezirke mit ein.

Neben den erforderlichen Maßnahmen zum Wegeaus- bzw. Neubau, die frühzeitig mit den beteiligten Fachabteilungen und den Bezirksbeiräten abgestimmt werden sollten, um für die Umsetzung der Maßnahmen Fördermittel akquirieren zu können, ist eine Umsetzung von den nachstehenden kurzfristigen Maßnahmen sinnvoll. Diese kann im Rahmen der bereits begonnenen Umsetzung von Maßnahmen erfolgen.

Es bieten sich insbesondere schnell umsetzbare Beschilderungs- oder Markierungslösungen an, die in eigener Zuständigkeit in Rücksprache mit der Verkehrsbehörde umgesetzt werden könnten. Es handelt sich dabei um sogenannte ad-hoc-Maßnahmen, siehe dazu die umfangreichen Aussagen in Kapitel 6.6.

Im Folgenden werden vier niederschwellige konzeptbegleitende Handlungsansätze vorgeschlagen:

### I. Prüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen Innerortsstraßen

In diesem Zusammenhang hat im September 2021 eine Befahrung unter fachlicher und politischer Beteiligung der Stadt und des AFDC Göppingen stattgefunden. Es wurden zwölf Strecken bzw. Knoten vor Ort besichtigt und Lösungen abgestimmt. Diese wurden zur Umsetzung in einem Protokoll festgehalten. Dieser Vorgang sollte für die weiteren Pendler- und Basisrouten ebenso durchgeführt werden.

Wichtig ist es zukünftig den Erfordernissen mehrerer Nutzergruppen gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang ist eine Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht für den zügig fahrenden Alltagsradfahrer wichtig, um diesen, insbesondere auf den Pendler Routen möglichst komfortabel und gegebenenfalls wahlfrei führen zu können (siehe Abbildung 90 und Abbildung 91).

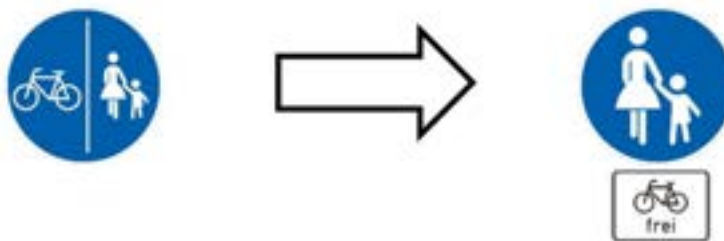


Abbildung 90: Umwidmung zur Aufhebung der Benutzungspflicht "gemeinsamer Geh- und Radweg" (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022))

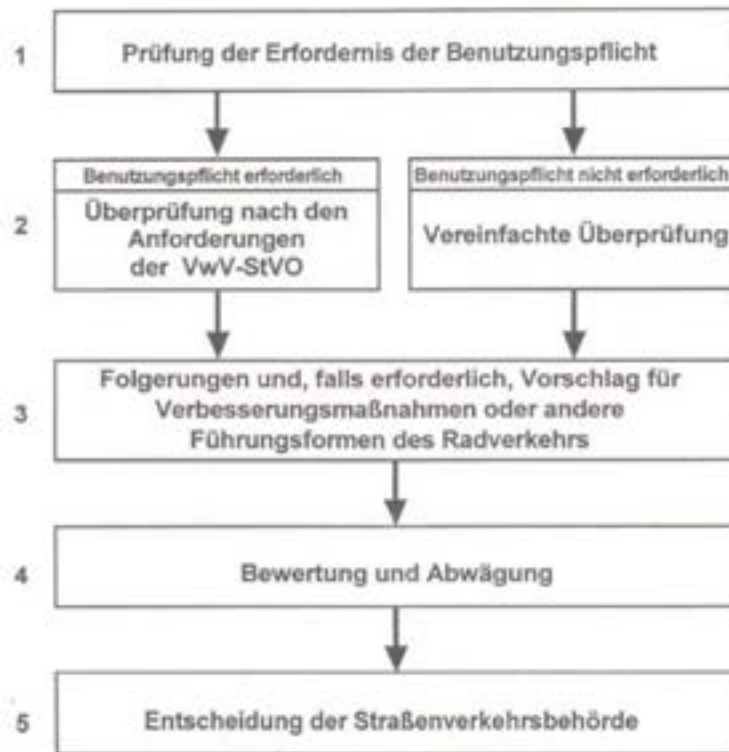


Abbildung g1: Arbeitsschritte zur Prüfung des Erfordernisses, laut FGSV (Quelle unklar, FGSV Regelwerk)

Als ein Beispiel zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, führt der Gutachter die Filsbrücke in Faurndau auf (siehe Abbildung g2).

Zunächst ist die Brücke mit einer Breite von 3,00 Metern breit genug, um eine Benutzungspflicht nach StVO anzuordnen. Jedoch wird der von Süden nach Norden fahrende Alltagsradfahrer hier von der K 1410 auf die sichtlich liegende Brücke gezwungen und muss sich im fließenden Verkehr auf der K 1410 links einordnen. Auch aufgrund der Oberflächenqualität und weil hier zeitweise mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden muss, sollte der Brückenbereich zukünftig wahlfrei mit Verkehrszeichen 239 Gehweg mit dem Zusatzzeichen Rad frei beschildert werden.



Abbildung g2: Faurndau - Filsbrücke vom Hirschplatz parallel zur K 1410 Bismarckstraße (Quelle (VAR+, 2021))

## II. Beschilderung durchlässiger Sackgassen

Als ein weiterer wichtiger Baustein, der auch der Öffentlichkeitsarbeit dient, sollten alle vorhandenen beschilderten Sackgassen überprüft werden, ob diese gegebenenfalls für den Rad- bzw. und oder nur den Fußverkehr als durchlässig freigegeben werden können (siehe Abbildung 93).

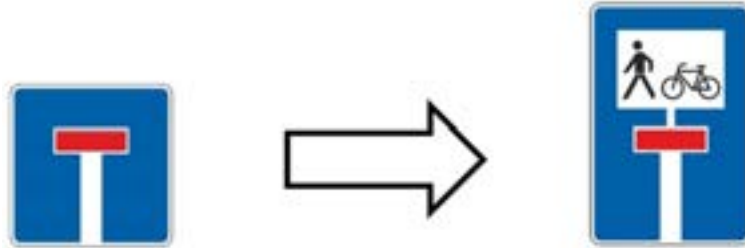


Abbildung 93: Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022))

## III. Öffnung von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen mit Verbindungsfunktion sowie verbotenen Einfahrten für den Radverkehr sollten flächendeckende überprüft, und soweit möglich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden (siehe Abbildung 94 und Abbildung 95).

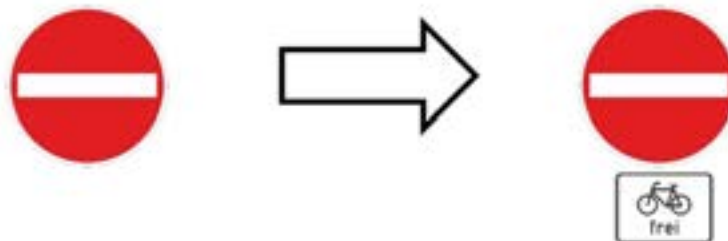


Abbildung 94: Öffnung verbotener Einfahrten für den Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022))

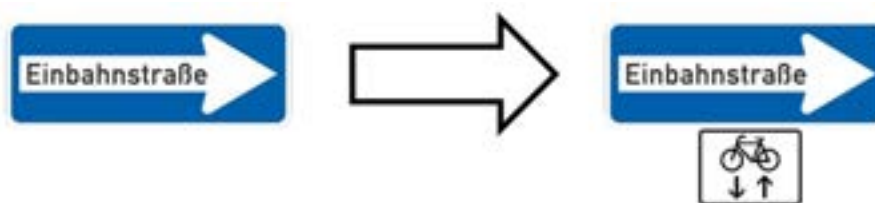


Abbildung 95: Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022))

Im Kapitel 6.1 und 6.6 und sind hier bereits Beispiele genannt. Hervorzuheben sind die in der Oberstadt bislang noch nicht geöffneten Einbahnstraßen. Hier sollten wegen den Steigungs- bzw. Gefällstrecken zunächst die in West- Ostrichtung verlaufenden Straßenzüge für den Radverkehr freigegeben werden.

Des Weiteren könnten, laut Einschätzung des Gutachterteam, die Marienstraße und die Liutbrandstraße in Faurndau für den Radverkehr ebenso zeitnah in Gegenrichtung freigegeben werden.

#### IV. Markierung von Fahrradpiktogrammen

Für den Radverkehr besteht insbesondere an Knoten aufgrund der Überlagerung der Fahrlinien mit dem Kfz-Verkehr eine hohe Gefahrenlage. Hier können insbesondere Fahrradpiktogramme helfen den Radverkehr sichtbar zu machen (siehe Abbildung 96).



Abbildung 96: Fahrradpiktogramm im Knotenpunktbereich (Quelle Foto: VAR+)

Markierungslösungen helfen dem Radverkehr. Unter Verwendung des Fahrradpiktogramms wird für eine bessere Akzeptanz und Sicherheit des Radverkehrs gesorgt. Es wird an Zwangspunkten und großräumigen Knotenpunkten die Markierung von Fahrradpiktogrammen vorgeschlagen.

Für die Umsetzung von Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes sollte die Stadt Göppingen als Initiator auftreten und im nächsten Schritt die gewünschten Maßnahmen mit dem zuständigen Baulastträger abstimmen sowie weitere Maßnahmen bündeln, sodass für die Projekte Fördermittel beantragt werden können.

In Abbildung 97 ist eine Musterlösung zur Gestaltung einer Fahrradstraße dargestellt.

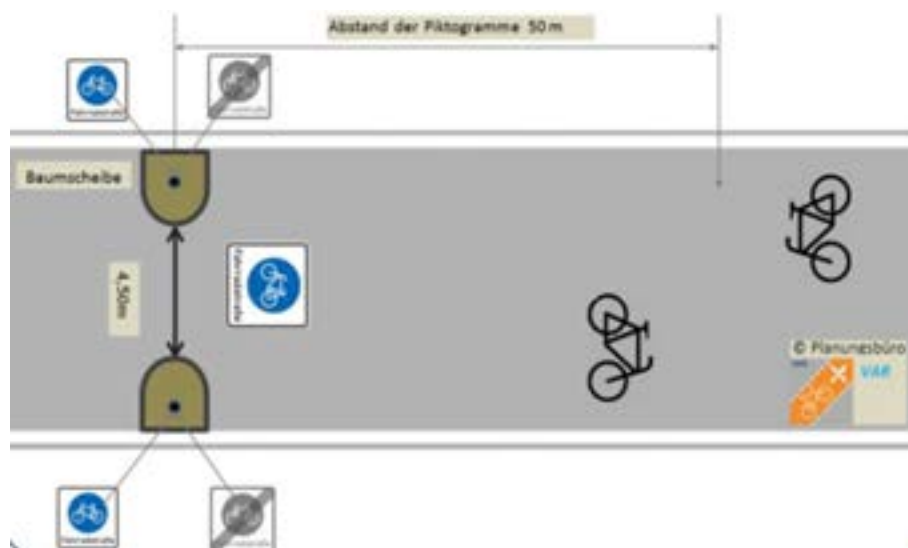


Abbildung 97: Musterlösung zur Gestaltung einer Fahrradstraße (eigene Darstellung VAR+)

### 7.1.1 Zeitplan der Umsetzung

Damit die erheblichen Kosten beschlossen und bereitgestellt werden können, wird ein 15-Jahres Umsetzungsplan vorgeschlagen. Dieser sollte in fünf Arbeitsprogramme (AP) bestehend aus 3-Jahresplänen unterteilt und entsprechend der umgesetzten Maßnahmen angepasst sowie für die drei Folgejahre fortgeschrieben werden können (siehe Abbildung 98).

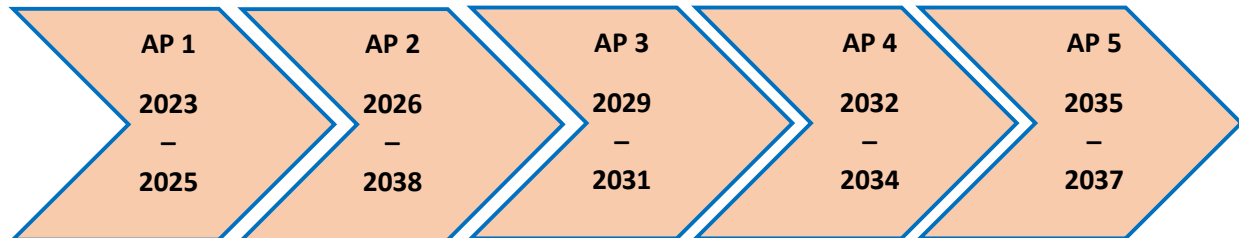


Abbildung 98: 15-Jahres Umsetzungsplan inkl. fünf Arbeitsprogrammen (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

Für die Finanzierung wird vorgeschlagen, die erforderlichen Mittel kontinuierlich in den ersten zehn Jahren zu steigern. Bei einem Umsetzungszeitraum von 15 Jahren, die sich in fünf mal drei Jahre Umsetzungszeiträume aufteilen ergibt sich folgende Verteilung:

- |      |                                |                                 |
|------|--------------------------------|---------------------------------|
| I.   | Umsetzungszeitraum 2023 - 2025 | = 10 Prozent des Gesamtvolumens |
| II.  | Umsetzungszeitraum 2026 - 2028 | = 15 Prozent des Gesamtvolumens |
| III. | Umsetzungszeitraum 2029 - 2031 | = 20 Prozent des Gesamtvolumens |
| IV.  | Umsetzungszeitraum 2032 - 2034 | = 25 Prozent des Gesamtvolumens |
| V.   | Umsetzungszeitraum 2035 - 2037 | = 20 Prozent des Gesamtvolumens |
| VI.  | Umsetzungszeitraum ab 2038     | = 10 Prozent des Gesamtvolumens |

Hintergrund ist, dass die Maßnahmen erst geplant und zur baureife geführt, sowie Fördermittel beantragt werden müssen. Vom Grundsatz wird von einer Förderung der Maßnahmen von jeweils 50 Prozent ausgegangen. Danach sollten die Investitionen auf 10 Prozent sinken.

Zur Herstellung von kostenintensiven Maßnahmen wird für die jeweils auf drei Jahre angesetzten Zeitfenster folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Jahr: Abstimmung und Vorplanung mit Kostenschätzung und Fördermittelbeantragung
2. Jahr: Ausführungs- und Genehmigungsplanung mit nachfolgender Ausschreibung
3. Jahr: Umsetzung

Entsprechend der bereitgestellten Haushaltsmittel sind die zum Ausbau vorgesehenen Maßnahmen in einen jährlichen Rahmenplan aufzunehmen. Dabei können Fördermittel berücksichtigt werden. Aufgrund des Vorlaufs zur Baurechtschaffung sind möglichst frühzeitig Abstimmungen mit Beteiligten durchzuführen.

## 7.1.2 Etappenziele und Indikatoren

Für die Förderungen des Radverkehrs kommen auch weitere Träger wie Energieversorger, Baugenossenschaften, das lokale Gewerbe und der Einzelhandel oder Firmen in Frage. Gemeinsam mit den weiteren Partnern könnten ebenso Projekte pro Rad gemeinsam angeschoben und mit flankierenden Fördermitteln aus weiteren Töpfen z. B. vom Kreis, Land, Bund oder der EU unterstützt zur Umsetzung gebracht werden.

### **Umsetzungsstrategie: Ausbau Radverkehrsnetz**

Ein Radverkehrskonzept dient als Richtschnur und **Strategiepapier**, um Maßnahmen mit den lokalen Entscheidungsträgern vorzubesprechen. Ziel ist die Erstellung eines Radverkehrsrahmenplans entsprechend der Realisierbarkeit, der mit einem Zeitplan hinterlegt ist. Die Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehrsnetz dient der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

### **Umsetzungsstrategie: Fahrradparken**

In den Hinweisen zum Fahrradparken der FGSV von 2012 sind Orientierungswerte angegeben, um entsprechend des Bedarfs und den Nutzeransprüchen Fahrradabstellanlagen herzustellen. Zum Thema Fahrradparken sollte die Stadt Göppingen eine Zielsetzung erarbeiten und den Bestand an hochwertigen Fahrradabstellanlagen sukzessive in folgenden Handlungsfeldern ausbauen und koordinierend begleiten.

- Schulen
- Öffentliche Einrichtungen
- Sport- und Spielplätze
- Einkaufszentren

### **Umsetzungsstrategie: Radwegweisung und Service**

Das Aufgabengebiet umfasst folgende Themen.

- Bike + Ride
- Ausbau des lokalen Radwegweisungsnetzes unter Berücksichtigung der Alltagsziele und Schulen
- Aufbau eines Knotenpunktsystems
- Kontinuierliche Qualitätssicherung
- Einrichtung von Rast- und Infoplätze
- Weitere Serviceeinrichtungen (Ladestation, Öffentliche Luftpumpe und Mobiles Werkzeug)

### **Umsetzungsstrategie: Öffentlichkeitsarbeit**

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein Schlüsselfaktor. Um die heute noch nicht Radfahrenden an das Thema heranzuführen, sollte, ganz nach dem Motto „tue Gutes und rede darüber“, eine kontinuierliche Berichterstattung erfolgen und z. B. über die Amtsblätter Anreize und Beispiele zum Umstieg vom Kfz auf das Rad erfolgen.

- Mobilitätstage in der Stadt Göppingen, Benennung eines Fahrradbotschafters
- Bürgerbefahrungen mit Angeboten für Neubürgerinnen und Neubürger
- Berichterstattungen (Homepage, Presse)
- Mobilitätsbildung (Schulen, Bürgerschaft, Einzelhandel, Arbeitgeber)

## Umsetzungsstrategie: Mobilitätsmanagement und Multimodalität

Die Vorzüge des Fahrradfahrens tragen nicht nur wesentlich zur Gesunderhaltung bei, sondern sorgen auch für eine monetäre Entlastung. Damit ein Umstieg bei den heute noch nicht Radfahrenden erreicht werden kann, ist das Mobilitätsmanagement von besonderer Bedeutung, um insbesondere bei den sich verändernden Lebensumständen Mobilitätsangebote zu platzieren. Dafür sind besondere Bausteine zu entwickeln, um die unterschiedlichen Nutzergruppen gezielt anzusprechen.

- **Schulisches Mobilitätsmanagement**  
→ Hier sind insbesondere regelmäßige Veranstaltung an den Schulen zielführend. Eine weitere Möglichkeit stellen erarbeitete Schülerradrouten-Netze dar.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**  
→ Hier sollte mit der Wirtschaftsförderung die Daten aus den Projekten Jobrad und Stadtradeln genutzt und die Projekte weiterverbreitet werden.
- **Kreis und kommunales Mobilitätsmanagement**  
→ Ein Lastenradverleih und eine Mobilitätsdatenbank sowie ein kostenloses Angebot zur Routenplanung sollten dauerhaft etabliert werden.
- **Ausbau der Schnittstelle „Rad und ÖPNV“ und Einrichtung von Mobilitätspunkten**  
→ Gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft und der DB ist ein Programm zu erarbeiten, um zukünftig optimale Wegeketten unter Berücksichtigung des ÖPNV herzustellen.
- **Bau von Multifunktionswegen**  
→ Gemeinsam mit den weiteren Nutzenden sollten insbesondere die Wirtschaftswege im Land- und Forstbereich ausgebaut und soweit möglich asphaltiert werden. Hier können erhebliche Synergien z. B. mit der Forst- und Landwirtschaft erzeugt werden. Erholungssuchende und Mobilitätseingeschränkte können hiervon gleichermaßen profitieren.

In Abbildung 99 ist ein Beispiel einer Radwegeverbindung, die nach Forstarbeiten nur noch eingeschränkt nutzbar ist, dargestellt.



Abbildung 99: Beispiel einer Radwegeverbindung, die nach Forstarbeiten nur noch eingeschränkt nutzbar ist (eigenes Foto (VAR+, 2021))



## 7.2 Controlling-Konzept

Das Controlling-Konzept ist ein Gradmesser der Fortschritte von Radverkehrskonzepten, mit dessen Hilfe gegebenenfalls in einzelnen Punkten nachgesteuert werden kann, wenn sich keine positiven Entwicklungen im Verkehrssektor abzeichnen.

Bestehende Instrumente wie der ADFC-Fahrradklimatest sollten genutzt und gefördert werden, so dass in der Stadt Göppingen die erforderlichen Rückmeldungen eingehen, um Tendenzen und Zuordnungen zu den Stärken und Schwächen sowie die Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Göppingen ableiten zu können und den Stellenwert des Radverkehrs mit den regionalen Unterschieden darzustellen.

Das Benchmarking ermöglicht ebenso eine vergleichende Analyse. Die in Abbildung 100 dargestellten Handlungsstrenge sind, neben den nachstehend genannten Vorschlägen, als mögliche Ansätze zu verstehen, die intern genutzt und auf Bedarf weiterverfolgt werden können.



Abbildung 100: Beschreibung des Prozesses Benchmarking (vgl. Wikimedia Foundation Inc., 2009)

Entsprechend den Regelwerken (ERA 2010) sollten die sechs folgenden Schritte systematisch abgearbeitet und nach einem Jahreszustandsbericht zum Radverkehr jährlich wiederholt werden (siehe Abbildung 101).

Schritte	Leitfragen	Verfahren/Methoden
1. Erhebung des Zustandes und der Anforderungen	Wo stehen wir?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ermittlung und Messung objektiver Kenngrößen</li> <li>- Benchmarking</li> <li>- Bewertung durch Experten</li> <li>- Befragung von Nutzern</li> <li>- Auswertung von Beschwerden und Mängelhinweisen</li> </ul>
2. Festlegung von Qualitätszielen	Wohin wollen wir?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung eines Leitbildes</li> <li>- Formulierung messbarer Ziele</li> </ul>
3. Festlegung von Prozessen und Verantwortlichkeiten	Wie machen wir es?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definition von Aufgaben und Kompetenzen innerhalb der Verwaltung</li> <li>- Beschreibung von Verfahrensabläufen</li> <li>- Festlegung eines Kommunikations- und Koordinationskonzeptes</li> <li>- Formulierung eines Maßnahmenplans mit Prioritätenliste und Zeitplans</li> </ul>
4. Bereitstellung von Ressourcen	Womit machen wir es?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereitstellung von Personalmitteln</li> <li>- Bereitstellung von Sachmitteln</li> <li>- Qualifizierung der Mitarbeiter</li> <li>- Sicherstellung der Finanzierung</li> </ul>
5. Kontrolle der Prozesse und Leistungen	Machen wir es richtig?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufende Kontrolle von Projekten</li> <li>- Wirkungsermittlung von Maßnahmen</li> <li>- Beschwerdemanagement</li> <li>- Zustandserhebungen (wie im Schritt 1)</li> </ul>
6. Verbesserung	Wie machen wir es besser?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualitätsberichte</li> <li>- Analyse der Kontrollergebnisse</li> <li>- Weiterentwicklung der Schritte 1 bis 5</li> </ul>
Weiter mit Schritt 1		

Abbildung 101: Vorgehen zur Qualitätskontrolle nach ERA 2010 (vgl. FGSV, 2010)

### 7.2.1 Evaluation im Bereich des Mobilitätsmanagements

Das Mobilitätsmanagement bietet sich als ein entscheidender Erfolgsfaktor bei der Förderung klimaneutraler Mobilität an. Akteursabhängig sollte dies auf die großen singulären Verkehrserzeuger zugeschnitten werden. In das Controlling einbezogen werden können kleinräumige abzufragende Veränderungen und Wahrnehmungen im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagements.

#### Kommunales Mobilitätsmanagements (KMM)

- Wohnortwechsel
- Schwangerschaft
- Beginnenden Elternzeit
- Kindergarten / Krippe

Die Kommunen könnten gezielte Neubürgerpakete mit optional nutzbaren Angeboten herausgeben. Diese Zielgruppe kann dann gezielt auf die Wirkung und ihre individuelle Verkehrsmittelnutzung angesprochen und befragt werden. Die Kommunen sollten federführend in den zuständigen Fachbereichen tätig werden und z. B. Aktionen zur Gesundheitsförderung oder zum Standortmarketing bei den Firmen initiieren. Das Kommunale Mobilitätsmanagement und die verschiedenen Handlungsfelder sind in Abbildung 102 schematisch dargestellt.



Abbildung 102: Mobilitätsmanagement in verschiedenen Handlungsfeldern (vgl. FGSV, o. J. a)

### Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

- Arbeitsplatzwechsel
- Studium
- Rad-Check
- Bike-Leasing
- Sternfahrt zum Betrieb mit Frühstückspaketen

Speziell beim betrieblichen Mobilitätsmanagement haben Arbeitgeber gute Möglichkeiten z. B. gekoppelt mit dem Gesundheitsmanagement Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden herbeizuführen und könnten diese regelmäßig überprüfen. Die Stadt Göppingen kann hier eine wichtige Scharnierfunktion und Schnittstelle zwischen den Akteuren (z. B. im Bereich des Standortmarketings und ADFC Göppingen) sowie den lokalen Betrieben und Institutionen als Vermittler, Koordinator und Multiplikator übernehmen.

### Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)

- Zum Schulstart
- Beim Schulwechsel

Regelmäßig sollten Schulprojektstage mit individuellen Zielsetzungen entsprechend des Einzugsbereichs und der Topografie zum Thema Klima und Mobilität mit Feststellung, wie sich die schulische Mobilität im Laufe der Jahre verändert, durchgeführt werden.

Weitere Evaluationsmöglichkeiten im Bereich des Mobilitätsmanagements ergeben sich durch Aktivitäten in Kooperation mit dem Einzelhandel bzw. den Gewerbevereinen. Diese lokalen Partner können ebenso wie die Firmen einbezogen werden, um z. B. ein Lastenradverleihsystem einzurichten. Die Zugriffszahlen und Nutzungen können hier evaluiert und als Gradmesser für das Radverkehrsinteresse in den Kommunen verwendet werden. Das Mobilitätsmanagement lebt durch die Öffentlichkeitsarbeit, ermöglicht insbesondere eine bewusste Auseinandersetzung mit der Mobilität und führt zu einer Reflektion des persönlichen Mobilitätsverhaltens. Letztendlich können alle vorgenannten Maßnahmen als Teil des Controlling-Konzepts evaluiert werden. Zum einen sind die Teilnahmezahlen zu ermitteln und im Rahmen der Erfolgskontrolle die Entwicklung festzustellen, um als Gradmesser den Fortschritt des Radverkehrs zu dokumentieren. Zum anderen sollen die Rückmeldungen der Teilnehmenden mittels einheitlicher Fragebogen die Wirkung der Maßnahmen und die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens ermitteln, z. B. von Pilotprojekten mit Fahrradmarkierungen zur Stärkung des Radverkehrs beim Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn (siehe Abbildung 103).



Abbildung 103: Maßnahme von VAR+, die von VAR+ derzeit evaluiert wird (eigenes Foto (VAR+, 2022))

## 7.2.2 Bausteine im Controlling-Konzept

Die folgenden geplanten Bausteine der Controlling-Konzeption sollen helfen, die vorgenannten gedanklichen Modelle in einen weiteren Sachzusammenhang zu bringen und den erforderlichen Daten Grundbegriffe zuzuordnen, bevor daraus Ableitungen getroffen und weitergehende Schlüsse konstruiert werden können. Hier sind alle Akteure einzubeziehen.

Es soll ein mehrdimensionales Verfahren angewendet werden. Die subjektive Beurteilung der Verkehrssicherheit beim Fahrradfahren spielt eine große Rolle bei der Frage zur Verkehrsmittelwahl im Alltag. Menschen fahren meist aus Angst vor Unfällen nicht Fahrrad. Deshalb sollen im ersten Baustein die Auswirkungen von Maßnahmen ermittelt und Aussagen zur möglichen Beeinflussung auf die Verkehrsmittelwahl getroffen werden.

### 1. Fragen zur Verkehrsteilnahme und -sicherheit

Über ein auf der Homepage der Stadt Göppingen leicht zugreifbares Web-Portal „Mein-Radverkehr in Göppingen“ können viele Bürgerinnen und Bürger erreicht und Informationen, Termine sowie Fortschritte bei der Radverkehrsplanung kommuniziert werden. Wichtig sind Antworten zu den Fragen:

- Welche Zielgruppen wurden erreicht?
- Welche Zielgruppen sind offen für individuelle Entscheidungen bei der Verkehrsmittelwahl?
- Sind Verbesserung der Verkehrssituation für den Radverkehr eingetreten?

In diesem Zusammenhang sollen die Teilnehmenden bei den Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement einbezogen werden und einen kurzen webbasierten Fragebogen erhalten (siehe Abbildung 104).

2. Wie fahrradfreundlich ist Hösbach? In Hösbach ...

	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	Trifft eher zu	Trifft vollkommen zu	Weiß ich nicht
...macht Radfahren Spaß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gibt es kaum Konflikte mit dem Kfz-Verkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...gibt es kaum Konflikte mit zu Fuß Gehenden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...können Kinder ab 10 Jahren sicher alleine fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Angaben zum Fahrradklima in Hösbach

Abbildung 104: Muster eines Fragebogens zur Ermittlung des Radverkehrsklimas (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

## 2. Feststellung zur Steigerung der Nahmobilität

Hier ist eine Modal-Split-Erhebung erforderlich. Die politischen Gremien sollten hier einen Zielwert für die künftige Verkehrsaufteilung festschreiben, damit entsprechende Maßnahmen getroffen werden können, um gegebenenfalls nachzusteuern.

Eine Zusammenarbeit mit den regionalen / lokalen Verkehrsbetreiber, der in Kooperation mit der Stadt Göppingen arbeitet, könnten hier hilfreich und sinnvoll sein. Wegeketten und Schnittstellen mit dem ÖPNV sind für die Haus zu Haus Verbindungen insbesondere wegen der „letzten Meile“ zu berücksichtigen.

Als Zielwert sollte für die Stadt Göppingen ein Anteil von 30 Prozent Radverkehr für 2035 angesetzt werden. Wenn dieser Zielwert nicht erreicht wird, können weitergehende Maßnahmen wie Zuschüsse beim Kauf von Pedelecs oder Lastenrädern oder die Umwandlung von Kfz- zu Radstellplätzen im Kernbereich der Stadt Göppingen beschlossen werden, um die angestrebte Verlagerung vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu erzeugen.

## 3. Radverkehrsmengen / Teilnahme an Aktionen

Die vorhandenen Aktivitäten „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“ werden überprüft und als Gradmesser genutzt, um im Prozess des Controllings festzustellen, ob die erfassten Aktivitäten aus den Verwaltungen im Themenbereich nachhaltige Mobilität auf Fortführung und Nutzung für Öffentlichkeitsarbeit zugenommen haben und die Teilnehmerzahlen steigen.

Als ein wichtiges Instrument könnten Dauerzählstellen des Radverkehrs dienen. Hier können die Daten tagesaktuell abgerufen und Steigerungen festgestellt werden.

## 4. Wirkung der Maßnahmen

Neben Befragungen und Verkehrsbeobachtungen sind Unfallauswertungen und Verkehrszählungen probate Mittel, um sowohl die sub- als auch objektive Verbesserung und Stärkung des Radverkehrsanteils feststellen zu können. Hierzu wurden für die Planung der Maßnahmen zur verbesserten Führung des Radverkehrs die vom Unfallatlas offiziell erfassten Daten zu Radverkehrsunfällen aus den Jahren 2016 bis 2020 berücksichtigt (siehe Kapitel 3.8).

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrerer Unfallschwerpunkte bzw. Problemstellen benannt, die zeitnah mit Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur hinterlegt werden sollten. Nach Errichtung der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Infrastruktur ist durch die Stadt Göppingen zu prüfen, ob die Unfallschwerpunkte bzw. Problemstellen beseitigt sind. Wenn nicht, ist eine weitere Analyse zu veranlassen. Die Aussagen im Controlling-Konzept umfassen den Personalbedarf, notwendige Investitionen, Zeitpläne und Möglichkeiten zur Datenerfassung und -auswertung. Das Ziel dieses Controlling-Konzeptes ist es, vor und nach der Umsetzung von Maßnahmen Radverkehrserhebungen durchzuführen. Dadurch können die unmittelbaren lokalen und regionalen Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen bewertet und in den zukünftigen Planungen berücksichtigt werden. Dies sind beispielsweise Befragungen der Nutzerinnen und Nutzer.

## 5. Grad der Umsetzung der Maßnahmenvorschläge / Wirkung bei der Bevölkerung

Ergänzend zum ersten Handlungsbaustein sollen auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes und der der Stadt Göppingen vorliegenden Handlungsfeldern überprüft werden, ob und in welcher Form die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept aufgenommen werden können und welche weiteren Schritte zur Umsetzung getroffen werden konnten. Hierzu wird empfohlen, dass die Stadt Göppingen die Notwendigkeit jeder einzelnen erkannten Maßnahmen selbst beurteilt und prüft, welche Maßnahme zeitnah in Angriff genommen werden kann.

Im Rahmen einer Abfrage kann zudem die bzw. der Radverkehrsbeauftragte, sofern eine Radverkehrsbeauftragte bzw. ein Radverkehrsbeauftragter in der Stadt Göppingen existiert, oder weitere Aktive aus der Bevölkerung beteiligt werden. Sinnvoll ist ein Zeitplan zur Maßnahmenumsetzung. Kann dieser nicht eingehalten werden, sollten die Gründe hierfür genannt werden.



Abbildung 105: Beispiel einer Diagonalsperre mit Pflanzkübeln, Schattenspender und einer Sitzbank (eigenes Foto (VAR+, 2022))

## 8 Fazit

Radverkehr ist substanzieller Bestandteil einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur und das Radverkehrskonzept der Stadt Göppingen soll dazu beitragen, dass

- die Lebensqualität und Gesundheit gestärkt werden,
- die Soziale Teilhabe verbessert wird,
- die Verkehrssicherheit erhöht wird,
- wichtige innerstädtischer Flächen effizient genutzt werden und
- eine Optimierung des Gesamtverkehrssystems erfolgen kann.

Des Weiteren kann ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung sowie des Landes Baden-Württemberg zur CO<sub>2</sub>- und Energieeinsparung (fossiler Brennstoffe) geleistet werden.

Als Strategie der Radverkehrsförderung wird somit ein substanzieller Bestandteil einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur und entsprechend der Bestrebungen zur Verkehrswende wird die Basis einer strategischen Mobilitätsförderung gelegt.

Die Förderung des Radverkehrs mittels organisatorischer und infrastruktureller Maßnahmen erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass sich Menschen bei der Verkehrsmittelwahl für das Fahrrad entscheiden. Vor allem ist dies auf den alltäglichen Wegen aber auch in der Freizeit sinnvoll.

Entsprechend den Zielen, die bereits im Rahmen der Radverkehrsstrategie von 2012 formuliert wurden, möchte die Stadt Göppingen den Radverkehrsanteil erheblich zu erhöhen. Die hier vorliegende Konzeption legt dafür einen Grundstein und gute Voraussetzungen damit zukünftig eine gerechte Verkehrsteilnahme für alle ermöglicht werden kann.

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils soll helfen, die Straßen zu entlasten, gleichberechtigt zum Kfz-Verkehr durchgängige Führungen für Radverkehr herzustellen und, aufgrund der hohen Flächeneffizienz des Fahrrades, dazu beitragen, die in den Kerngebieten bestehenden Probleme mangelnder Kfz-Parkplätze zu entschärfen. Der stetig wachsende und derzeit bei über 50 Prozent liegende Anteil von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht es, ohne große Kraftanstrengung, Distanzweiten von zehn bis 15 Kilometern auch in topografisch bewegten Regionen zurückzulegen.

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept Stadt Göppingen bietet dafür ein breites Spektrum bestehend aus unterschiedlichen Maßnahmen. Neben dem kontinuierlichen Ausbau des Radverkehrsnetzes als Kernelement sollten ebenso die Bereiche wie Fahrradparken, Schnittstellenförderung zum ÖPNV (Bike+Ride), Bike-Sharing, Radwegweisung und weitere Serviceelemente als wichtige Bausteine der nachhaltigen Radverkehrsförderung betrachtet werden.

Ein Zusammenwirken aller Entscheidungsträger mit weiteren Akteuren im regelmäßigen Austausch mit der Öffentlichkeit ist erforderlich, damit das Radverkehrskonzept realisiert und akzeptiert wird.

Auf der einen Seite sind Pendler- und Schnellradverbindungen für zügiges Fahren auszubauen, um die neuen Qualitätsstandards erlebbar zu machen und Sicherheit zu schaffen (siehe Abbildung 106). Auf der anderen Seite sollen parallel und zeitgleich Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs auf Basisrouten für den Schüler- und Einkaufsradverkehr zur Umsetzung kommen.





Abbildung 106: Radschnellverbindung mit sichtbar hoher Qualität für den Radverkehr (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Göppingen gehört nicht nur der Ausbau eines lückenlosen Radwegenetzes. Ebenso wichtig sind die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas und die Etablierung einer Fahrrad Kultur, die die Akzeptanz der Radnutzung verbessern. Bestandteile dieses Klimas sind radnetzbegleitende Baumaßnahmen, aber auch vielfältige Aktivitäten der Stadtverwaltung, der lokalen Presse, und der engagierten Bürger Göppingens.

Die Stadt Göppingen sollte eine Vorreiterrolle in Baden-Württemberg einnehmen und als Vorbild für andere Kommunen wirken. Insbesondere Göppingen ist die Stadt der Radfahrstreifen und kann mit dem Slogan werben, um zum Nachahmen anzuregen. Es können reichhaltige Fördermittel genutzt werden. Zum Wohle aller können viele Radverkehrsmaßnahmen kostengünstig realisiert werden.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Radverkehrsnetz Göppingen Innenstadt. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> .....	1
Abbildung 2: Exemplarische Darstellung eines Mobility Hubs (vgl. Dilks, 2021).....	2
Abbildung 3: Darstellung der Radwegweisungselemente (vgl. HMWEVL, 2018).....	4
Abbildung 4: Das Radverkehrskonzept als Teil der Nahmobilitätsstrategie (vgl. HMWEVW, 2019)....	5
Abbildung 5: Bausteine eines Radverkehrskonzeptes (eigene Darstellung (VAR+, 2023)).....	8
Abbildung 6: Lage der Stadt Göppingen ( (vgl. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2021), Kartengrundlage: GfK GeoMarketing GmbH, Karte erstellt mit RegioGraph).....	9
Abbildung 7: Topografische Karte Göppingen (vgl. Unbekannter Autor, o. J.).....	10
Abbildung 8: Modal Split im Landkreis Göppingen (Bendias & Gebel, 2018).....	11
Abbildung 9: Modal Split im Teilraum I (Bendias & Gebel, 2018) .....	11
Abbildung 10: Schema zum Ablauf der Radverkehrsstrategie Göppingen (geänderte Darstellung nach (Stadt Göppingen, 2012)) .....	12
Abbildung 11: Trassenverlauf Filstalbahn ( (vgl. Reichert, 2023); <a href="http://openrailwaymap.org">openrailwaymap.org</a> ; Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	15
Abbildung 12: Klassifizierte Straßen in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	17
Abbildung 13: Alb-Neckar-Radweg.....	18
Abbildung 14: Filstalroute Nord.....	18
Abbildung 15: Route der Industriekultur Filstal .....	18
Abbildung 16: 3 - Kaiserbergroute .....	18
Abbildung 17: Obstroute .....	18
Abbildung 18: Stauferschleife.....	19
Abbildung 19: Stauferroute .....	19
Abbildung 20: Voralbroute .....	19
Abbildung 21: E-Bike-Region Stuttgart: Nebenroute 6 – Stauferschleife.....	19
Abbildung 22: Östliche Schurwaldroute .....	19
Abbildung 23: Radrouten des RadNETZ Baden-Württemberg dargestellt im Radroutenplaner Baden-Württemberg ( (vgl. VM BW, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	20
Abbildung 24: Ausschnitt aus dem Radwegeplan Göppingen 2013 (vgl. Stadt Göppingen, 2013) .....	22
Abbildung 25: Schulradwegenetz 2017 (nach Stadt Göppingen, 2017) Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0.....	22
Abbildung 26: Real gefahrene Radverkehrsverbindungen – Gemarkung Göppingen (vgl. Strava, 2023) .....	23
Abbildung 27: Quellen und Ziele in der Stadt Göppingen – Innenstadtausschnitt (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> .....	25
Abbildung 28: Wunschliniennetz Göppingen im Bereich Innenstadt, Faurndau und Jebenhausen (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	26
Abbildung 29: Lage der Unfälle in Göppingen von 2016 bis 2020 (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-	



Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	27
Abbildung 30: Radverkehrsunfälle mit Personenschäden in Göppingen im Jahresverlauf nach Monat, Jahre 2016 bis 2020 (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023)).....	28
Abbildung 31: Unfälle überlagert mit Radverkehrsnetz Göppingen (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	29
Abbildung 32: Heatmap auf Basis der Unfälle in Göppingen (Intensivere Einfärbung bedeutet mehr oder schwerere Unfälle) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	29
Abbildung 33: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Stuttgarter Straße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	30
Abbildung 34: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Ulmer Straße, Vordere Karlstraße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	30
Abbildung 35: Lage der Unfälle am Unfallschwerpunkt Hohenstaufenstraße, Poststraße (Rote Kreuze: Unfälle mit Schwerverletzten, Gelbe Kreuze: Unfälle mit Leichtverletzten) (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	31
Abbildung 36: Durchgeführte Befahrungen durch VAR+ (eigene Darstellung (VAR+, 2023); Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	32
Abbildung 37: Lage der Zählstellen. Eigene Darstellung. Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0.....	33
Abbildung 38: Anzahl Antworten nach Alterskohorte (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	38
Abbildung 39: Vergleich erwartete und tatsächliche Antworten nach Alterskohorte (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	39
Abbildung 40: Anzahl Antworten nach Geschlecht (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	40
Abbildung 41: Anzahl Antworten nach Wohnort (eigene Darstellung).....	40
Abbildung 42: Anzahl Antworten nach Göppinger Bezirken (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	42
Abbildung 43: Anzahl Antworten außerhalb von Göppingen (eigene Darstellung).....	43
Abbildung 44: Beurteilung spezieller Aspekte (eigene Darstellung).....	44
Abbildung 45: Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	45
Abbildung 46: Fahrradfahrten in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	47
Abbildung 47: Thementisch 1 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2021), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	52
Abbildung 48: Thementisch 2 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , dl-de-by-2.0).....	52

Abbildung 49: Thementisch 3 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	53
Abbildung 50: Thementisch 4 – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	54
Abbildung 51: Klebepunkte – Forum Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	55
Abbildung 52: Ausschnitt Anmerkungen vom Forum Radverkehr 2022 (Eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> ).....	56
Abbildung 53: Entwicklung der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen im Zeitverlauf (vgl. ADFC, 2021) .....	57
Abbildung 54: Vergleich der Fahrradfreundlichkeit der Stadt Göppingen mit anderen Städten (vgl. ADFC, 2021) .....	57
Abbildung 55: Pendlerroute/Radschnellverbindung mit Zubringerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	58
Abbildung 56: Schaubild Pendlerrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021)).....	59
Abbildung 57: Schaubild Basisrouten (eigene Darstellung (VAR+, 2021)).....	59
Abbildung 58: Klassifiziertes Radverkehrsnetz Göppingen (schematisch) (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	63
Abbildung 59: Verlauf Radschnellverbindung RS14 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	64
Abbildung 60: Verlauf überregionale Route 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	65
Abbildung 61: Verlauf überregionale Route 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	66
Abbildung 62: Verlauf überregionale Route 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	67
Abbildung 63: Verlauf Pendlerroute 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	68
Abbildung 64: Verlauf Pendlerroute 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	69
Abbildung 65: Verlauf Pendlerroute 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	70
Abbildung 66: Verlauf Pendlerroute 4 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	71
Abbildung 67: Verlauf Pendlerroute 5 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de">www.lgl-bw.de</a> , <a href="http://dl-de-by-2.o">dl-de-by-2.o</a> ).....	72

Abbildung 68: Verlauf Pendlerroute 6 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	73
Abbildung 69: Verlauf Pendlerroute 7 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	74
Abbildung 70: Verlauf Pendlerroute 8 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	75
Abbildung 71: Verlauf Pendlerroute 9 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	76
Abbildung 72: Verlauf Basisroute 1 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	77
Abbildung 73: Verlauf Basisroute 2 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	78
Abbildung 74: Verlauf Basisroute 3 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	79
Abbildung 75: Verlauf Basisroute 4 (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende <a href="http://www.openstreetmap.org/copyright">www.openstreetmap.org/copyright</a> , Verwaltungsgrenzen: LGL, <a href="http://www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0">www.lgl-bw.de, dl-de-by-2.0</a> ).....	80
Abbildung 76: Beispiel Maßnahmendatenblatt (eigene Darstellung (VAR+, 2022)) .....	86
Abbildung 77: Konzeptdarstellung einer exemplarischen Maßnahme mit bevorzogter Straßenüberführung für den Radverkehr (vgl. BMDV, 2022, S. 7).....	87
Abbildung 78: Erläuterung der Schilderhalte am Beispiel eines Zielwegweisers (Typ Pfeilwegweiser) (vgl. HMWEVL, 2018) .....	88
Abbildung 79: Hinweis-, Ortstafeln und Stationsmarken (vgl. HMWEVL, 2018).....	89
Abbildung 80: Knotenpunktwegweisung (vgl. HMWEVL, 2018) .....	90
Abbildung 81: Fahrrad-Anlehnsystem „Anlehnbügel“ (Maluk GmbH, 2022).....	91
Abbildung 82: Kombierter Leih- und Lademöglichkeit (Foto: Timo Theis).....	92
Abbildung 83: Pedelectaugliche Routen in topografisch bewegten Gebieten (vgl. FGSV, o. J. b) .....	93
Abbildung 84: Verkehrsmittel in Abhängigkeit der Entfernung (vgl. Umweltbundesamt, 2014).....	94
Abbildung 85: Beispiel Bike-Sharing-Stationen (vgl. nextbike GmbH, 2022) .....	94
Abbildung 86: Serviceelemente (vgl. BMVI, 2022).....	95
Abbildung 87: Radweg zwischen Göppingen und Utingen (eigenes Foto (VAR+, 2021)) .....	98
Abbildung 88: Landratsamt Göppingen - B297 Lorcher Straße (eigene Darstellung (VAR+, 2021))	103
Abbildung 89: Unterschiedliche Nutzergruppen (vgl. Landeshauptstadt Dresden, 2021) .....	108
Abbildung 90: Umwidmung zur Aufhebung der Benutzungspflicht "gemeinsamer Geh- und Radweg" (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022)).....	109
Abbildung 91: Arbeitsschritte zur Prüfung des Erfordernisses, laut FGSV (Quelle unklar, FGSV Regelwerk) .....	110
Abbildung 92: Faurndau - Filsbrücke vom Hirschplatz parallel zur K 1410 Bismarckstraße (Quelle (VAR+, 2021)) .....	110
Abbildung 93: Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022)) .....	111



Abbildung 94: Öffnung verbotener Einfahrten für den Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022)).....	111
Abbildung 95: Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (ADAC, 2022)) .....	111
Abbildung 96: Fahrradpiktogramm im Knotenpunktbereich (Quelle Foto: VAR+).....	112
Abbildung 97: Musterlösung zur Gestaltung einer Fahrradstraße (eigene Darstellung VAR+) .....	112
Abbildung 98: 15-Jahres Umsetzungsplan inkl. fünf Arbeitsprogrammen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	113
Abbildung 99: Beispiel einer Radwegeverbindung, die nach Forstarbeiten nur noch eingeschränkt nutzbar ist (eigenes Foto (VAR+, 2021)).....	115
Abbildung 100: Beschreibung des Prozesses Benchmarking (vgl. Wikimedia Foundation Inc., 2009) .	116
Abbildung 101: Vorgehen zur Qualitätskontrolle nach ERA 2010 (vgl. FGSV, 2010) .....	117
Abbildung 102: Mobilitätsmanagement in verschiedenen Handlungsfeldern (vgl. FGSV, o. J. a)....	118
Abbildung 103: Maßnahme von VAR+, die von VAR+ derzeit evaluiert wird (eigenes Foto (VAR+, 2022)) .....	119
Abbildung 104: Muster eines Fragebogens zur Ermittlung des Radverkehrsklimas (eigene Darstellung (VAR+, 2022)) .....	120
Abbildung 105: Beispiel einer Diagonalsperre mit Pflanzkübeln, Schattenspender und einer Sitzbank (eigenes Foto (VAR+, 2022)).....	122
Abbildung 106: Radschnellverbindung mit sichtbar hoher Qualität für den Radverkehr (eigenes Foto (VAR+, 2021)) .....	124

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Modal Split bzw. Fahrradanteil im Landkreis Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2022) nach (Bendias & Gebel, 2018)).....	11
Tabelle 2: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Kommunikation und Verkehrssicherheit“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012)).....	13
Tabelle 3: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Fahrradfreundliche Innenstadt“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012)).....	13
Tabelle 4: Radverkehrsstrategie 2012 - Projekte zum Leitthema „Radverkehr in den Stadtbezirken“ (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Stadt Göppingen, 2012)).....	14
Tabelle 5: Unfällen mit Fahrradbeteiligung und Personenschäden in Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023) nach (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2023)).....	28
Tabelle 6: Zählwerte der Radverkehrszählungen (Wert vor der Klammer = Gesamtzahl der Radfahrenden an der Zählstelle wieder; Werte in der Klammer = Zählwerte in Richtung 1 bzw. 2) (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	35
Tabelle 7: Übersicht Rückmeldungen Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	37
Tabelle 8: Anzahl Antworten nach Alterskohorte - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	38
Tabelle 9: Anzahl Antworten nach Geschlecht - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	39
Tabelle 10: Anzahl Antworten nach Wohnort - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	40
Tabelle 11: Anzahl Antworten nach Bezirken - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	41
Tabelle 12: Anzahl Antworten außerhalb von Göppingen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	42
Tabelle 13: Beurteilung spezieller Aspekte - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	44
Tabelle 14: Fahrradfahrten in den warmen Monaten (von April bis September) - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	46
Tabelle 15: Fahrradfahrten in den kalten Monaten (von Oktober bis März) - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	46
Tabelle 16: Gefährliche bzw. schlecht gestaltete Strecken/Abschnitte/Kreuzungen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	48
Tabelle 17: Sichere bzw. gut gestaltete Strecken/Abschnitte/Kreuzungen - Online-Befragung zum Radverkehr in Göppingen (eigene Darstellung).....	49
Tabelle 18: Klassifikation der Routen nach RIN 2008 und VAR+ (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7).....	60
Tabelle 19: Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr inklusive angestrebter Fahrgeschwindigkeit (vgl. FGSV, 2008, S. 18; vgl. FGSV, 2010, S. 7).....	60
Tabelle 20: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Routenkategorie.....	61
Tabelle 21: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Route.....	61
Tabelle 22: Länge des Radverkehrsnetzes differenziert nach Routenkategorie und Bezirk.....	62
Tabelle 23: Anzahl der Maßnahmen differenziert nach Routenkategorie und Typ (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	85
Tabelle 24: Anzahl der Maßnahmen differenziert nach Straßenklassifizierung und Routenkategorie (eigene Darstellung (VAR+, 2022)).....	85



Tabelle 25: Übersicht aller Lückenschlüsse im Stadtgebiet Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	101
Tabelle 26: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	103
Tabelle 27: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart - Landesstraßen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	104
Tabelle 28: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart - Bundesstraßen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)).....	104
Tabelle 29: Übersicht Top-Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt Göppingen (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	105
Tabelle 30: Kostenschätzungen für Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept nach Baulast und Routenkategorie gegliedert (eigene Darstellung (VAR+, 2023)) .....	106



## Literaturverzeichnis

- ADAC. (2022). *Verkehrszeichen und ihre Bedeutung*. (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)) Abgerufen am 02. Februar 2023 von ADAC: <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrszeichen/>
- ADFC. (12. 03 2021). *ADFC-Fahrradklima-Test 2020. Auswertung Göppingen*. Von [https://fkt.object-manager.com/data/2020/Goeppingen\\_8117026\\_FKT2020.pdf](https://fkt.object-manager.com/data/2020/Goeppingen_8117026_FKT2020.pdf) abgerufen
- Aktiv-Region Stuttgart. (2017). *E-Bike-Region Stuttgart: Nebenroute 6 - Stauferschleife, von Göppingen nach Schwäbisch Gmünd*. Abgerufen am 12. April 2023 von E-Bike-Region Stuttgart: <https://www.e-bike-region-stuttgart.de/de/tour/e-bike/e-bike-region-stuttgart-nebenroute-6-stauferschleife-von-goeppingen/9834510/>
- Bendias, G., & Gebel, F. (13. 12 2018). *Modal-Split-Erhebung im Landkreis Göppingen und Evaluation der Radverkehrsentwicklung*. Von Landratsamt Göppingen: [https://www.landkreis-goeppingen.de/site/LRA-GP-Internet/get/params\\_E1494379399/15662638/19.01.08\\_Weitergabe\\_Mobilit%C3%A4tsbefragung.pdf](https://www.landkreis-goeppingen.de/site/LRA-GP-Internet/get/params_E1494379399/15662638/19.01.08_Weitergabe_Mobilit%C3%A4tsbefragung.pdf) abgerufen
- BMDV. (2022). *Einladende Radverkehrsnetze - Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“*. Berlin: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV).
- BMVI. (2021). *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).
- BMVI. (2022). *Radweg Deutsche Einheit*. (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Herausgeber) Abgerufen am 13. Juni 2022 von Radweg Deutsche Einheit: <https://www.radweg-deutsche-einheit.de/home/>
- Dilks, R. (2021). *Why mobility hubs are crucial to making transport more sustainable*. Abgerufen am 24. Februar 2023 von Intelligent Transport: <https://www.intelligenttransport.com/transport-articles/120069/mobility-hubs-uk/>
- Fehling, T. (2020). *Fahrradklima-Test 2020*. Abgerufen am 12. August 2022 von Forum Verkehrswende Groß-Gerau: [https://www.verkehrswende-gg.de/?Aktuelles\\_\\_\\_Fahrradklima-Test\\_2020](https://www.verkehrswende-gg.de/?Aktuelles___Fahrradklima-Test_2020)
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [FGSV-Nr.: 200]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [FGSV-Nr.: 121]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [FGSV-Nr.: 284]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2012). *Hinweise zum Fahrradparken [FGSV-Nr.: 239]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (2020a). *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [FGSV-Nr.: R 050]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.



- FGSV. (2020b). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) [FGSV-Nr.: R 051]*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- FGSV. (o. J. a). *Mobilitätsmanagement in verschiedenen Handlungsfeldern*. o. O.: FGSV AK 2.5.5 Pedelectaughliche Infrastruktur.
- FGSV. (o. J. b). *Pedelectaughliche Routen in topografisch bewegten Gebieten*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) - AK 2.5.5.
- Gwiasda, P., Reuter, F., & Tönnies, D. (07 2011). *Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen*. Von [https://www.landkreis-goepingen.de/site/LRA-GP-Internet/get/params\\_E740916981/20315296/Radverkehrskonzeption\\_Landkreis\\_Goepinge\\_n11.11.15\\_Band\\_%201.pdf](https://www.landkreis-goepingen.de/site/LRA-GP-Internet/get/params_E740916981/20315296/Radverkehrskonzeption_Landkreis_Goepinge_n11.11.15_Band_%201.pdf) abgerufen
- HMWEVL. (2018). *Handbuch zur Radwegweisung in Hessen (HBR-HE)*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.
- HMWEVW. (2019). *Nahmobilitätsstrategie für Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).
- Kuhnimhof, T., & Nobis, C. (2018). *Mobilität in Deutschland MiD 2017 Ergebnisbericht*. Ergebnisbericht der Studie von infras, DLR, IVT und infras 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn: Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).
- Landeshauptstadt Dresden. (2021). *Dresden*. Abgerufen am 13. Juni 2022 von Dresden: [www.dresden.de](http://www.dresden.de)
- Landkreis Göppingen. (2022a). *Voralbroute*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplaner LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/voralbroute/25878888/>
- Landkreis Göppingen. (2022b). *Östliche Schurwaldroute*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplaner LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/oestliche-schurwaldroute/25879072/>
- Landkreis Göppingen. (2023a). *Ergebnisse zur Machbarkeitsstudie Nebenbahnen (Pressemitteilung vom 06.03.2023)*. Abgerufen am 11. April 2023 von Landkreis Göppingen: [https://www.landkreis-goepingen.de/start/\\_Aktuelles/ergebnisse+zur+machbarkeitsstudie+nebenbahnen.html](https://www.landkreis-goepingen.de/start/_Aktuelles/ergebnisse+zur+machbarkeitsstudie+nebenbahnen.html)
- Landkreis Göppingen. (2023b). *Filstalroute Nord*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplaner LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/filstalroute-nord/25921916/>
- Landkreis Göppingen. (2023c). *3-Kaiserbergrouete*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplaner LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/3-kaiserbergrouete/25878434/>
- Landkreis Göppingen. (2023d). *Obstroute*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplander LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/obstroute/25878698/>
- Landkreis Göppingen. (2023e). *Stauferrouete*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourenplaner LK Göppingen: <https://www.tourenplaner.lk-gp.de/de/tour/radfahren/stauferrouete/25879041/>
- Landkreis Göppingen. (o. J.). *Route der Industriekultur Filstal*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourismus-BW: <https://www.tourismus-bw.de/touren/route-der-industriekultur-filstal-cf6348d74b>



- Maluk GmbH. (2022). *Anlehnparksystem Track - Töbring*. Abgerufen am 22. September 2022 von Maluk: <https://www.maluk.at/659-anlehnparksystem-track-toebring.html>
- nextbike GmbH. (2022). *Bike-Sharing-Station*. (nextbike GmbH, Herausgeber) Abgerufen am 13. Juni 2022 von nextbike - original bike sharing: <https://www.nextbike.de/de/>
- NVBW. (o. J.). *aktivmobil BW*. (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Herausgeber) Abgerufen am 8. März 2022 von Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/landesauszeichnung/fahrradfreundliche-kommune/>
- PTV Transport Consult GmbH. (2020). *Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg - Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials*. Stuttgart: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW).
- Reichert, M. (2023). *Göppingen*. Abgerufen am 11. April 2023 von OpenRailwayMap: <https://www.openrailwaymap.org/>
- Staatsministerium Baden-Württemberg. (2022). *Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ab Dezember 2022 in Betrieb*. (Staatsministerium Baden-Württemberg, Herausgeber) Abgerufen am 11. April 2023 von Baden-Württemberg: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neubaustrecke-wendlingen-ulm-ab-dezember-2022-in-betrieb/>
- Stadt Göppingen. (2012). *Radverkehrsstrategie - Göppingen auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune*. Göppingen: Stadt Göppingen, Planungsbüro VIA eG.
- Stadt Göppingen. (09 2013). *Radwegeplan Haupt- und Nebenwege*.
- Stadt Göppingen. (01 2017). *Schulradwege*.
- Stadt Göppingen. (2022). *Die Stadtbezirke*. (Stadtverwaltung Göppingen, Herausgeber) Abgerufen am 12. April 2023 von Stadt Göppingen: <https://www.goepingen.de/start/kennenlernen/stadtbezirke.html#:~:text=Die%20Stadt%20G%C3%B6ppingen%20besteht%20eben,%2C%20Holzheim%2C%20Jebenhausen%20und%20Maitis.&text=Zusammen%20leben%20etwa%20die%20H%C3%A4lfte,drei%20Vierte%20oder%20Markungsfl%C3%A4c>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. (2019). *Stadt Göppingen*. Abgerufen am 12. April 2023 von Statistik Baden-Württemberg: <https://www.statistik-bw.de>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. (2021). *Bevölkerung und Gebiet im Überblick: Stadt Göppingen*. Abgerufen am 12. April 2023 von Statistik Baden-Württemberg: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/Bevoelkerung/99025010.tab?R=GS117026>
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. (2023). *Unfallatlas*. (Statistisches Bundesamt, Herausgeber) Abgerufen am 10. April 2023 von Statistikportal - Statistische Ämter des Bundes und der Länder: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>
- Strava. (2023). *Strava Global Heatmap*. (Strava Inc., Herausgeber) Abgerufen am 12. April 2023 von Strava: [www.strava.com/heatmap](http://www.strava.com/heatmap)
- Touristik und Marketing GmbH Schwäbisch Gmünd. (o. J.). *Stauferschleife*. Abgerufen am 12. April 2023 von Tourismus BW: <https://www.tourismus-bw.de/touren/stauferschleife-a7ec815dac>
- Umweltbundesamt. (2014). *E-Rad macht mobil*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt (UBA).



- Unbekannter Autor. (o. J.). *Topografische Karte Göppingen*. (topographic-map.com, Herausgeber) Abgerufen am 12. April 2023 von topographic-map.com: <https://de-de.topographic-map.com/map-hdgmt/G%C3%B6ppingen/>
- VAR+. (2021). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2022). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2022). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2023). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VM BW. (2018). *LGVFG-Programm für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur 2018 – 2022*. Stuttgart: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW).
- VM BW. (2021). *Radschnellweg im Filstal: Erster Abschnitt steht*. (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW), Herausgeber) Abgerufen am 12. April 2023 von Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/radschnellweg-im-filstal-erster-abschnitt-steht/>
- VM BW. (2023). *Radroutenplaner Baden-Württemberg*. (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW), Herausgeber) Abgerufen am 12. April 2023 von Radroutenplaner Baden-Württemberg: <https://www.radroutenplaner-bw.de/radroutenplaner>
- VM BW. (o. J.a). *Radpolitik - Rad - das urbane Verkehrsmittel*. (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW), Herausgeber) Abgerufen am 8. März 2022 von Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/radverkehr/radpolitik/>
- VM BW. (o. J.b). *Der Metropolexpress: die Abk. nach Stgt.* (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW), Herausgeber) Abgerufen am 11. April 2023 von bwegt – Mobilität für Baden-Württemberg: <https://www.bwegt.de/metropolexpress>
- VMI BW. (2016b). *Landesradnetz Baden-Württemberg (RadNETZ BW)*. Stuttgart: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (VMI BW).
- Wikimedia Foundation Inc. (2009). *Benchmarking-Projekt-Ablauf*. Abgerufen am 11. August 2022 von Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Benchmark#/media/Datei:Benchmarking\\_Projekt.svg](https://de.wikipedia.org/wiki/Benchmark#/media/Datei:Benchmarking_Projekt.svg)
- Wikimedia Foundation Inc. (2014). *Göppingen*. (Wikimedia Foundation Inc., Herausgeber, & Statistisches Landesamt Baden-Württemberg) Abgerufen am 12. April 2023 von Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6ppingen>
- Wikimedia Foundation Inc. (2021). *Alb-Neckar-Radweg*. Abgerufen am 12. April 2023 von Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Alb-Neckar-Radweg>



## Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz

Anlage 2 – Maßnahmenkataster

Anlage 3 – Maßnahmen Übersichtskarten

Anlage 4 – Wunschliniennetz und Zielorte

Anlage 5 – Radverkehrsunfälle

Anlage 6 – Bestand

Anlage 7 – Zählungen Radverkehr 2022