

**Stadt Vaihingen an der Enz
Landkreis Ludwigsburg
Gemarkungen Enzweihingen, Vaihingen und Kleinglattbach**

**Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung
des Bahnradwegs auf der WEG-Trasse 2020**



Anlagen

Plantitel	Anlage
Übersichtskarte M 1 : 25.000	1.0
Lageplan Süderweiterung mit Anbindung Wolfsberg M 1 : 2.500	2.0
Lageplan Norderweiterung M 1 : 2.500	3.0
Lageplan West Anbindung Roßwag-Bahnradweg M 1.2.500	4.0

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Randbedingungen	2
2	Südliche Erweiterung nach Enzweihingen	4
3	Nördliche Erweiterung nach Kleinglattbach.....	8
4	Zusätzliche Anbindungen zum Bestand	10
5	Zusammenfassung und Grobkostenschätzung.....	13

1 Aufgabenstellung und Randbedingungen

1.1 Überblick

Die Stadt Vaihingen an der Enz hat im Jahr 2020 nach langer Planungs- und Genehmigungsphase mit der Umwandlung eines rund 3,1 Kilometer langen ersten Bauabschnitts der ehemaligen Nebenbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft zwischen dem Vaihinger Bahnhof (Deutsche Bahn AG) und der Kehlstraße in einen Fahrradweg begonnen. Die Eröffnung der Bahnlinie war 1904, die Gesamtstreckenlänge beträgt 7,3 km mit Spurweite „Normalspur“. Im Jahr 2002 wurde der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen komplett eingestellt, nachdem zuvor bereits die Personenbeförderung aufgegeben wurde.

Am 20.11.2014 wurde im Gemeinderat Vaihingen die Untersuchung der Planungsgruppe Kölz GmbH zur Umwandlung der WEG-Trasse in einen Bahnradweg (D 282/14 und 282/1/14) vorgestellt. Der Gemeinderat hat daraufhin beschlossen, dieses Projekt als Maßnahme ins Radroutenkonzept aufzunehmen.

Am 29.04.2015 wurde das Radroutenkonzept vom Gemeinderat beschlossen. Erst in der Sitzung am 30.09.2015 wurde vom Gemeinderat schließlich eine Teilstrecke von 3,1 Kilometer des ursprünglichen Konzepts als erster Bauabschnitt beschlossen. Der Rückbau dieses Abschnitts wurde im Herbst/Winter 2019 durchgeführt, der Radwegbau im Oktober 2020 abgeschlossen.

1.2 Stand des Ausbaus

Aufgrund der übergeordneten Netzfunktion des Bahnradweges im Radwegenetz (vgl. Radroutenkonzept Planungsgruppe Kölz, März 2015) als Rückgrat bzw. Hauptradroute wurde weitestgehend eine befestigte Breite von 3,0 Metern umgesetzt. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen¹ wurde dieser Dimensionierung ein einseitiger Zweirichtungsradweg zugrunde gelegt für den ein Regellaß der Breite von 3,0 Metern inklusive der ggf. aufgebrachten Randmarkierung gilt. Damit ist auch der Begegnungsfall von Radfahrern mit Anhänger gefahrlos möglich. Der erste Bauabschnitt wurde in zweilagiger Asphaltbauweise mit Asphalttragschicht und Asphaltdeckschicht hergestellt und ist durchgehend mit Mastleuchten ausgestattet.

Der Ausbau endet im Süden an der Kehlstraße mit einem Poller an der Hinterkante des Gehwegs und im Norden mit dem Erreichen des ehemaligen Bahnsteigs der Nebenbahn nahe des Nordausgangs der Bahnsteigunterführung der Deutschen Bahn.

1.3 Untersuchungsumfang

Für vorliegende Machbarkeitsuntersuchung solle sowohl die Verlängerung des Bahnradwegs nach Süden bis Enzweihingen als auch nach Norden bis ins Zentrum von Kleinglattbach geprüft und mit einer Grobkostenabschätzung bewertet werden. Zusätzlich sollen zwei zusätzliche innerörtliche Anbindungen an

¹ Forschungsgesellschaft f. Str.- u. Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen f. Radverkehrsanlagen ERA, Ausg. 2010

den bereits gebauten Radweg geprüft und bewertet werden. Dabei handelt es sich um die Anbindung der Radverkehre aus Richtung Roßwag / westlicher Enz talradweg an den Bahnradweg im Bereich Köszeger Straße und um eine Anbindung der Radfahrer aus den Vaihinger Wohngebieten Wolfsberg II und III an den Bahnradweg im Bereich Kehlstraße.

Wie im ersten Bauabschnitt soll der kostengünstige Ausbau des Radwegs weitgehend auf der bestehenden Gleistrasse unter Übernahme der bestehenden Höhenlage erfolgen. Außer den Gleisen, deren Befestigungsmittel und den Holzschwellen erfolgt kein weiterer Rückbau. Der vorhandene Gleisschotter dient dem Radweg als Frostschutzschicht. Ein abweichender Aufbau kann sich im Bereich der Enzbrücke auf der Trasse nach Enzweihingen ergeben.

2 Südliche Erweiterung nach Enzweihingen

Der Radweg kann von der Kehlstraße aus auf der Bahntrasse weitergeführt werden. Mit der Verkehrsbehörde wäre abzustimmen, ob eine Bevorrechtigung des Radwegs gegenüber dem Verkehr auf der Kehlstraße analog zu den Querungen mit der Heiligkreuzstraße und der Bismarckstraße erfolgen kann oder ob der Radweg aufgrund der nicht optimalen Sichtverhältnisse eventuell durch die Kehlstraße unterbrochen wird.

Der im Lageplan Süderweiterung (Anlage 2) dargestellte Ausbau führt entlang des Baugebiets Schelmenhalde zu einer Parallelführung zum dort vorhanden Fußweg entlang des Spielplatzes. Aus Sicherheitsaspekten halten wir aber die Verschwenkung des Bahnradwegs auf diesem kurzen Abschnitt auf den Bestandsweg nicht für sinnvoll. Die Trennung des „Durchgangsverkehrs“ vom Fußweg im Bereich des öffentlichen Spielplatzes, der auch Aufenthaltsfunktionen erfüllt, ist vorteilhaft.

Die Querung der Enz erfolgt auf der vorhandenen Bahnbrücke nach Enzweihingen. Diese vorhandene Brücke ist in Lage und Höhe parallel zur Straßenbrücke, jedoch als separates Bauwerk ausgeführt. Nach erstem Augenschein müsste hier eine Weiterverwendung des Schotters bei gleichzeitiger Anbringung von höheren Geländern analog zur Brücke über die Franckstraße in Vaihingen möglich sein. Der Bauliche Zustand der Brücke (Überbau und Widerlager) wäre in jedem Fall im Zuge der Objektplanung genauer zu untersuchen.

In Enzweihingen sind aus unserer Sicht zwei Endpunkte für den Bahnradweg aus lokaler Sicht sinnvoll: Entweder endet der Radweg unmittelbar nach der Enzquerung und ist damit direkt an das Ende der Vaihinger Straße angebunden. Der Anschluss an den Enztalradweg und die Wohngebiete im Westen Enzweihingen wäre auf der anderen Straßenseite der Schwieberdinger Straße / Bundesstraße 10. Alternativ könnte der Bahnradweg auf der Gleistrasse fortgeführt werden bis zum Erreichen der Querung mit der Vaihinger Straße zwischen den Knoten mit der Gartenstraße und der Erich-Blum-Straße. Eine darüber hinausgehende Verlängerung durch das Gewerbegebiet bis zum Ende der Bahntrasse im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Enzweihingen wäre unter dem Ziel einer regionalen Anbindung in Richtung Unterriexingen (südlich der Enz) oder in Richtung Schwieberdingen und Stuttgart vorteilhaft. Die Vorfahrtsregelung an der Vaihinger Straße wäre in diesem Fall abzustimmen.

2.1 Trasse als Interimslösung vor der Verlegung der B10

Als Interimslösung bis zum Beginn der Bauarbeiten an der Ortsumgehung Enzweihingen im Zuge der Bundesstraße 10 (z. Zt. im Planfeststellungsverfahren) könnte der Radweg auf der alten Bahntrasse mit reduziertem Ausbaustandard (nur Schotter oder mit bituminöser Tragdeckschicht, mit oder ohne Beleuchtung) verlaufen. Der betroffene Abschnitt ist in Anlage 2 mit schwarzen Pfeilmarkierungen gekennzeichnet. Diese Verbindung müsste mit dem Baustart am „Knoten West“ unterbrochen und zurückgebaut werden.

2.2 Trasse unter Berücksichtigung der B10 Verlegung

Unter Berücksichtigung der aktuellen Fassung des Feststellungsentwurfs der Nordumgehung Enzweihingen (ist im Lageplan Anlage 2 dargestellt) würde der Radweg im Bereich nördlich der heutigen Straßenmeisterei nach Osten abknicken und rund 5 Meter Höhe verlieren (unterbrochene rote Linie). Nach einem kurzen Abschnitt auf dem Enztalradweg (grüne unterbrochene Linie) zweigt der Bahnradweg nach Süden ab und unterquert anschließend die neue Enzbrücke der Nordumgehung Enzweihingen und führt zunächst in westliche, dann südliche Richtung wieder 5 Höhenmeter hinauf zum nördlichen Wiedergelager der bestehenden Bahnbrücke über die Enz. Ab diesem Punkt entspricht die Trasse der unter 2.0 beschriebenen. Zusätzlich schafft das Regierungs-

präsidium eine straßennahe Radwegverbindung mit zwei gesicherten Übergängen vom nördlichen Ende der bestehenden Straßenbrücke über die Enz bis zum bestehenden Radweg westlich der Stuttgarter Straße.

2.3 **Anbindung Wohngebiet Steine / aus Richtung Strudelbachtal**

Sowohl für die Fahrradfahrer aus dem Strudelbachtal (Riet/Eberdingen) als auch für die Schüler aus dem Enzweihinger Wohngebiet Steine besteht die Notwendigkeit die stark befahrene Schwieberdinger Straße / Bundesstraße 10 zu überqueren, wenn sie die Bahnradtrasse nutzen wollen (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1

Um diese Querung sicher zu ermöglichen, bestehen primär zwei Möglichkeiten: Eine Furt mit Lichtsignalanlage oder eine Überführung mit Steg. Eine Unterführung im Bereich Bruckenwasen scheidet aufgrund der topografischen Verhältnisse unserer Meinung nach praktisch aus, weil das Gelände westlich der Bundesstraße stark ansteigt und damit zu enormen Rampenlängen führt. Auch eine Unterführung im südlichen Widerlagerbereich der Enzbrücke wäre aufgrund extremer Rampenneigungen östlich der Schwieberdinger Straße nicht durchgängig mit dem Rad befahrbar und damit abgesehen vom kritisch zu beurteilenden Eingriff in den Gewässerrandstreifen auch unattraktiv. Während

eine zusätzliche Lichtsignalanlage (zwischen den existierenden Anlagen an der Anschlussstelle Vaihingen/Enz-Ost und der Anlage in der OD Enzweihingen) vom Baulastträger vor der Umverlegung der Bundesstraße 10 kaum akzeptiert werden dürfte, wäre eine Überführung mit einem Steg vermutlich genehmigungsfähig, wenngleich sehr viel teurer. Für die Kostengrobschätzung gehen wir von einem 3 Meter breiten Steg aus Aluminium mit 18 Metern Spannweite aus. Das östliche Widerlager des Stegs wird von den Radfahrer aus dem Gebiet Steine und aus dem Strudelbachtal über die Sudentenstraße bzw. Brückenstraße bequem erreicht, weil das Gelände ohnehin rund 3 Meter über der Fahrbahn der Bundesstraße 10 liegt. Am östlichen Ende des Stegs müssen zum Höhengniveau der Bahntrasse rund 4,5 Meter über die in Anlage 2 dargestellte Rampe überwunden werden.

Von Süden sind die Radfahrer aus Eberdingen und Riet zurzeit auf parallel zur K1688 verlaufenden Wirtschaftswegen bis zum Ortseingang Enzweihingen geführt. Um die Fa. Krempel herum verläuft die Trasse bis zur Papierfabrikstraße auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Ab der Papierfabrikstraße werden die Radfahrer auf die Fahrbahn der Rieter Straße (K1688) entlassen und weiter über die Karl-Blessing-Straße, ohne besondere Schutzeinrichtungen, bis zur B10 geführt. Im Planungsszenario des Radroutenkonzepts vom Büro Kölz wird der Radweg über den Mühlwiesenweg, Hochdorfer Straße und Pfarrgasse zur Karl-Blessing-Straße umgeleitet (violett gepunktete bzw. gestrichelte Trasse in Anlage 2). Die für Radfahrer gefährliche Strecke auf der K1688 wird durch eine auch nicht ganz unproblematische Führung auf der Hochdorfer Straße ersetzt. Der weitere Verlauf auf der Fahrbahn der Karl-Blessing-Straße ist für Radfahrer keine sichere Strecke.

Ein alternative Lösung im Zuge der oben angedachten sicheren Querung der Bundesstraße 10 (durch Lichtsignalanlage oder Steg) kann über das Schulgelände und das Baugebiet Steine führen (vgl. rot gepunktete bzw. gestrichelte Linie im Lageplan in Anlage 2).

Diese Trasse verläuft außerhalb stark befahrener Straßen teilweise auf neu auszuweisenden Geh- und Radwegen (rot gestrichelt) und auf Straßen in der der Tempo-30-Zone (rot punktiert). Nachteil dieser Führung ist der Höhenunterschied aus dem Strudelbachtal (ca. 210m üNN) über den Hochpunkt beim

Schulgelände (ca. 230m üNN) hinunter zur Schwieberdinger Straße (ca. 204m üNN).

3 Nördliche Erweiterung nach Kleinglattbach

Vom Ende des aktuellen Radwegausbaus beim ehemaligen WEG-Haltepunkt am Fernbahnhof der Deutschen Bahn erreicht die Trasse in Nordöstlicher Richtung nach rund 450 Metern Länge die Ensinger Straße in Kleinglattbach (vgl. rote Trasse in Lageplan Norderweiterung Anlage 3). Für die Querung der Fahrbahn halten wir hier aufgrund der Verkehrsbelastung als Gemeindeverbindungsstraße und in Gemengelage mit dem Feuerwehrgebäude und dem schräg gegenüber liegenden Anschluss des Schul- und Sportgeländes eine technische Sicherung in Form einer Lichtsignalanlage für erforderlich (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2

Da aufgrund der Klassifikation der Straße als Landesstraße eine Vorfahrtsregelung wie an der Vaihinger Heilig-Kreuz- und Bismarckstraße nicht möglich ist und ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse nicht angeordnet werden kann, wäre lediglich das freie Queren die Alternative zur Lichtsignalanlage. Das halten wir insbesondere in der Dämmer-

ung der herbstlichen und winterlichen Morgen- und Abendstunden für zu gefährlich.

Neben der in Anlage 3 rot dargestellten Grundvariante wäre auch eine Verlängerung um weitere und 90 Meter bis in den Parkplatzbereich der Halle im See denkbar. Das kann noch im Zuge der Objektplanung entschieden werden und hat keine großen Auswirkungen auf Nutzbarkeit und Kosten. Eine Verlängerung über den Bereich der Halle im See hinaus bis zum ehemaligen Fernbahnhof Vaihingen (Enz) Nord, wie sie im Radroutenkonzept aus dem Jahr 2015² dargestellt war, wäre im Wesentlichen unter regionalen Gesichtspunkten sinnvoll. Die Verbindung würde über die Industriestraße und einen Feldweg den direkten Anschluss an die Landesradfernweg-Verbindung Vaihingen-Bietigheim-Bissingen herstellen (ebenfalls Bestandteil der „RadNETZ“-Route des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg³, vgl. rot gepunktet bzw. gestrichelt dargestellte Trasse im Anlage 3). Aus dieser Sicht wäre sogar eine Verlängerung des Radwegs von der Querung „An der Bahnschranke“ hinaus über den ehemaligen Bahnhof Vaihingen-Nord bis an die nordöstliche Kurve der Industriestraße sinnvoll, wo das Bahn-Flurstück direkt an die Straße angrenzt. Die Radfahrer müssten dann nicht den unübersichtlichen Knotenpunkt Bahnhofstraße / Stephanstraße / Industriestraße befahren. Die im Abschnitt zwischen der Halle im See und der Bahnschranke vorhandene Parallelstruktur auf Fuß-/Rad- und Wirtschaftswegen ist entweder umwegig oder weist für kombinierte Geh- und Radwege nicht die ausreichende Breite auf. Die Alternative zu dem rund 700 Meter langen Weg auf der WEG-Trasse für den örtlichen Radverkehr ist eine ortsnahe Verbindung über den Fußweg südlich der Karl-Bausch-Straße und den Osterwiesenweg sowie den Fußweg zwischen Bahnhof- und Fasanenstraße bis zum Berglesweg (teilweise eingeschränkte Breite, unterbrochene rote Markierung in Anlage 3). Als ortsferne Verbindung für schnelle überörtliche Radfahrer gibt es eine Verbindung über die Straßen „An der Bahnschranke“ und „Bartenbergstraße“ bis zum „Berglesweg“ und der Straße „Im See“ bis zum Schul- und Sportgelände (deutlich umwegig, unterbrochene grüne Markierung in Anlage 3).

² Planungsgruppe Kölz GmbH: Fortschreibung Radroutenkonzept, Stand 03-2015

³ Ministerium f. Verkehr u. Infrastruktur Baden-Württemberg: Das RadNETZ Baden-Württemberg, Stand 12/2015

Die in der Zusammenfassung in Kapitel 5 genannten Grobkosten von rund 313.000 Euro netto beziehen sich auf die in Anlage 3 rot dargestellte Vorzugsvariante und beinhaltet den Rückbau der Gleise und Schwellen sowie die Erstellung des Radwegs inklusive Beleuchtung und der Lichtsignalanlage an der Ensinger Straße. Die Verlängerung von der Halle im See bis zur Bahnschranke würde zusätzlich rund 307.000 Euro netto kosten.

4 Zusätzliche Anbindungen zum Bestand

4.1 Aus Richtung Roßwag / Enztalradweg von Westen

Für Schüler- und Freizeitverkehr aus Richtung Westen aus Roßwag (Enztalradweg) bzw. Illingen (straßenparalleler Radweg zur B10) ist eine Anbindung an den Bahnradweg prinzipiell über zwei Roten denkbar. Im „Lageplan West“ (Anlage Nummer 4) sind die Routen als unterbrochene rote bzw. rosa Linie dargestellt. Einerseits können die Radfahrer von den Radwegen im Schmietal aus Illingen⁴ und Roßwag⁵ am Knotenpunkt „Vaihingen/Enz West“ der Bundesstraße 10 am westlichen Ortseingang von Vaihingen über die Köszeger Straße ins Wohngebiet „Unterm Schlossberg“ fahren und dort über die Anbindung am Friedrich-Abel-Gymnasium / Sporthalle zum Radweg gelangen (rosa Linie im Plan). Alternativ wäre der Radweg über die Anbindung entlang der Dirtbahn erreichbar (grüne unterbrochene Linie), das ist aber nur für die Fahrtrichtung zum Fernbahnhof vorteilhaft. Dieser ist aber aus Richtung Roßwag und Illingen bequemer über den Radweg im Glattbachtal entlang der Landestraße L1125 erreichbar, so dass diese Anbindung keine große Rolle spielen dürfte.

Andererseits gibt es die Möglichkeit über den für Kraftfahrzeuge im westlichen Abschnitt gesperrten „Alten Postweg“ bis zur Köszeger Straße zu fahren und von dort über die Anbindung des Friedrich-Abel-Gymnasiums / Sporthalle den Bahnradweg zu erreichen (rote unterbrochene Linie im Plan).

Die Anbindung über den Alten Postweg scheint aus zwei Gründen vorteilhaft: Die Umwegigkeit ist geringer als bei der Variante über die Köszeger Straße und sie ist auch touristisch attraktiver. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist der Abschnitt zwischen der 1-2-3-Sporthalle und dem Sportgelände problematisch, weil viele Senkrechtstellplätze existieren, die speziell bezüglich des Rück-

⁴ Württemberger Weinradweg / Stromberg-Murratal-Weg

⁵ Enztalradweg

wärtsausparkvorgangs kritisch sind. Hier könnte ein Radangebotsstreifen oder der Ausbau des Gehwegs zum Geh- und Radweg (nach entsprechender Verbreiterung) eine Verbesserung bringen.

4.2 Aus Richtung Wohngebiete Wolfsberg II und III

Für die Schülerradverkehre aus dem Wohngebiet Wolfsberg ist der Bahnradweg nicht optimal erreichbar, weil er jenseits der beiden innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Stuttgarter Straße und Hans-Krieg-Straße liegt.

Während die Schüler aus dem Wohngebiet Wolfsberg I vermutlich auch zukünftig in jedem Fall die Route über die Fußgängerzone (westl. Stuttgarter Straße) und Heilbronner Straße wählen werden, könnte eine sichere Anbindung der Bereiche Wolfsberg II und Wolfsberg III den Bahnradweg attraktiv für die Fahrt zur Schule machen. Wir sehen für die Radfahrer aus dem mittleren und westlichen Wolfsbergareal drei Optionen, den Bahnradweg zu erreichen (vgl. Lageplan Süderweiterung in Anlage 2):

1. Anfahrt über Tulpenweg / Hexenpfädle auf dem Fußweg zur Stuttgarter Straße. Querung auf Höhe Gutenbergstraße und Nutzung dieser bis zum Kreisverkehrsplatz Hans-Krieg-Straße / Kehlstraße. Von dort entweder entlang des Fußwegs östlich des REWE Martes zum Anschluss „Zeppelinstraße Ost“ (über private Fläche) oder über die Kehlstraße zum Anschluss am aktuellen Ende des Bahnradweg.

Hierbei ist sowohl die Querung der Stuttgarter Straße als auch die Querung der Hans-Krieg-Straße im Bereich des Kreisverkehrsplatzes kritisch.

2. Anfahrt über die Salzäckerstraße und Hans-Krieg-Straße in die Kehlstraße mit Anschluss an den Bahnradweg beim REWE-Markt. Da es sich bei der Hans-Krieg-Straße um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße handelt, wäre hier ein zusätzlicher Schutz der Radfahrer durch einen Radangebotsstreifen auf der Fahrbahn zu prüfen. Ungünstig für den Angebotsstreifen sind die vielen stark frequentierten Grundstückszufahrten zum Lebensmittelhandel, der Autowaschanlage und dem Baustoffhandel. Außerdem müssten vermutlich die Längsparker im nördlichen Abschnitt der zwischen Planckstraße und Kehlstraße entfallen, weil die Fahrbahnbreite für den in diesem Fall zusätzlich erforderlichen seitlichen Abstand zum Radangebotsstreifen nicht ausreicht.

3. Anfahrt vom Wohngebiet Wolfsberg über Rotkleeweg / Sonnenwirtleweg auf den Geh- und Radweg Richtung Enzweihingen. Auf Höhe des Kreisverkehrsplatzes am Globus Baumarkt kann die Stuttgarter Straße im Bereich eines Fahrbahnteilers als Mittelinsel gequert werden. Von dort gibt es einen öffentlichen Fußweg zwischen den Grundstücken der Firmen Mahle und Globus-Baumarkt bis zur Planckstraße. Gegenüber dieser Stelle in der Planckstraße beginnt ein Geh- und Radweg der im Bereich des Wohngebietes „An der Schelmenhalde“ auf die Süderweiterung des Bahnradweges trifft. Solange dieser Abschnitt nicht umgesetzt ist, kann auf Fußwegen und einem Anliegerweg bis zur Kehlstraße gefahren werden, wo der erste Bauabschnitt des Bahnradweges beginnt.

Diese Trasse ist im Moment nicht durchgängig befahrbar, weil im Bereich des Globus-KVP nur eine Treppe zur Stuttgarter Straße hinunter führt und der Weg im Bereich des Mahle-Mitarbeiterparkplatzes so schmal ist, das eine gemeinsame Nutzung von Fußgänger- und Radverkehr ausscheidet. Außerdem ist die Streckenführung insgesamt recht umwegig, so dass fraglich ist, ob sich die Herstellung einer Rampe zwischen dem Radweg südlich der Stuttgarter Straße und dem Kreisverkehrsplatz beim Globus-Baumarkt und der bauliche Verbreiterung des Abschnittes zwischen Baumarkt und der Planckstraße lohnen würden.

Zusammenfassen lässt sich sagen, dass es eine sichere, einfach umzusetzende und effektive Anbindung für Schülerverkehre des Wohngebietes Wolfsberg an den Radweg auf der ehemaligen WEG-Trasse nicht gibt.

5 Zusammenfassung und Grobkostenschätzung

Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass eine Verlängerung des bestehenden kombinierten Geh- und Radwegs auf der Trasse der ehemaligen WEG-Bahnlinie sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung sinnvoll und technisch machbar ist.

Über die **südliche Erweiterung** nach Enzweihingen können vor allem Schülerverkehre mit dem Fahrrad aus Enzweihingen selbst aber auch aus dem Strudelbachtal sicher zur Vaihinger Schlossbergschule, Ferdinand-Steinbeis-Realschule und zum Friedrich-Abel-Gymnasium stattfinden. Auch als Anbindung des Fernbahnhofs in Vaihingen für Radfahrer macht die Verlängerung Sinn. Weniger attraktiv dürfte die Verbindung als touristische Alternativroute zum Enztalradweg durch die Vaihinger Ortslage sein. Dafür führt die Strecke zu weit am historischen Zentrum mit Fußgängerzone, Marktplatz und Stadtkirche entfernt durch die Stadt.

Mit überschaubarem zusätzlichem finanziellem Aufwand kann eine „Sofort-Lösung“ vor der mittelfristig geplanten Umverlegung der Bundesstraße 10 hergestellt werden, nach dem Umbau ist die Strecke etwas umwegiger, bleibt aber möglich. Die dafür erforderlichen Strecken sind größtenteils Bestandteil des Planungs- und Bauumfangs der Bundesstraße.

Grobkostenschätzung bis zum Knoten Vaihinger Straße am Ortseingang inkl. koordinierter Lichtsignalanlage über die Schwieberdinger Straße (rote Trasse Anlage 2): **450.000 Euro netto** (reine Baukosten ohne ggf. erforderliche Brückensanierung). Wenn für die Querung der Schwieberdinger Straße anstelle der Lichtsignalanlage der Steg erforderlich wäre, ist mit Zusatzkosten in Höhe von 75.000 Euro netto zu rechnen. Die nicht befürwortete Verlängerung bis zur Vaihinger Straße in der Ortsmitte würde ca. 100.000 Euro netto zusätzliche Baukosten verursachen, die Verlängerung darüber hinaus bis zum ehem. Bahnhof Enzweihingen nochmals rund 80.000 Euro netto.

Die **nördliche Erweiterung** bis zur Ottmar-Mergenthaler-Realschule ermöglicht vor allem die Anbindung für den Schülerverkehr aus Kleinglattbach an die Schlossbergschule und das Friedrich-Abel-Gymnasium und die Verbindung zum Vaihinger Fernbahnhof aus Richtung Sersheim und Ensing. Für den Freizeit-

verkehr wird eine attraktive Verbindung zwischen Kleinglattbach und Vaihingen und eine Anbindung zum Enztalradweg aus Richtung Sersheim ermöglicht.

Grobkostenschätzung bis in den Bereich des Sportgeländes Im See inkl. Einzel-Lichtsignalanlage zur Querung der Ensinger Straße (rote Trasse Anlage 3): **313.000 Euro netto** reine Baukosten. Die Verlängerung zum Landesradfernweg über die Halle im See hinaus bis zur Bahnschranke würde zusätzliche 310.000 Euro netto kosten.

Aufgestellt: Vaihingen an der Enz, 12.01.2021

Schwarzingenieure GmbH

gez.

Dr.-Ing. Henrik Schwarz

gez.

Stefan Hinderer