

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Hier: Abschnitt Hülbener Straße, Sägmühlengasse, Am Hammerweg

Bürgerbeteiligung im Rahmen der AG Bürgermobilität

Ausgangsmail:

Liebe Arbeitsgruppe Bürgermobilität,
liebe Radverkehrsinteressierte,

wie Sie im Nachgang zu meiner untenstehenden Abfrage sicherlich mitverfolgt haben, konnte sich der Gemeinderat in der angekündigten Beratung am 10.12.2020 mithilfe ihres Inputs aus Workshop- und E-Mail-Beteiligung politisch auf die vorgeschlagenen Hauptradrouten festlegen.

Diese habe ich Ihnen als Gedankenstütze nochmals im Anhang beigelegt und betreffen demnach hauptsächlich unsere „Sammelstraßen“ wie Karlstraße, Metzinger Straße, Kappishäuser Straße, Am Hammerweg, Sägmühlengasse und Hülbener Straße.

Da, wie Sie sicher ebenfalls mitverfolgt haben, bald der Umbau der Kreuzung Gustav-Werner-Straße/Hülbener Straße ansteht, war es dem Gemeinderat dabei ein Anliegen, die Radverkehrsperspektive auch bei dieser Planung gleich mit zu bedenken. Wie Sie dem Sitzungsbericht im Amtsblatt beispielsweise entnehmen konnten, ging es dabei hauptsächlich um die richtige Positionierung und radfreundliche Ausgestaltung der Querungshilfen in diesem Kreuzungsbereich. Hierzu hat Herr Andreas Weber, welcher sich ja unseren Hauptradrouten planerisch widmet, gerne auch seinen Input zur Straßenbauplanung geliefert, sodass die Anbindung der Hauptradrouten von und nach Bad Urach in Zukunft noch besser funktioniert. Die Entwurfsplanung habe ich Ihnen zur Information ebenfalls nochmal an diese Mail angehängt. Als Ausfluss dieser Diskussion und der Betrachtung aus „Radverkehrssicht“ hat sich zudem ergeben, dass der nördliche Begleitweg der Hülbener Straße (mit roten Punkten im Plan markiert), auf dem mit hohem Radverkehrsaufkommen zumindest von und bis zur Schillerschule zu rechnen ist, nach Möglichkeit breiter ausgebaut werden soll, sodass ein Begegnungsverkehr möglich ist. Dies prüft derzeit das Ortsbauamt im Zuge der Umsetzung der Straßenbauplanung und erhebt die dafür notwendigen Kosten, über die der Gemeinderat dann nochmals zu entscheiden hat.

Bis hierhin wollte ich Sie einfach nochmals informativ auf den Stand der Dinge bringen, um nun zum eigentlichen Anliegen und der weitergehenden Planung der Hauptradrouten überzugehen:

Aufgrund der Betrachtung des außerorts liegenden Knotenpunkts Gustav-Werner-Straße/Hülbener Straße und der Verbindung von dort bis zur Schillerschule, erschien es nur logisch dort auch mit der weiteren Bearbeitung der innerörtlichen Hauptradrouten anzuknüpfen. Als ersten Abschnitt hat Herr Weber zwischenzeitlich die Strecke Hülbener Straße, Sägmühlengasse, Am Hammerweg bis zur Kreuzung Neuffener Straße unter die Lupe genommen und auf radverkehrstechnische Verbesserungen bzw. insbesondere die Machbarkeit von Radschutzstreifen hin untersucht. Beidseitige Radschutzstreifen sind leider

aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite nicht möglich. Andere Alternativen haben wir sodann auch vor Ort mit der Verkehrsbehörde und der Verkehrspolizei besprochen, wobei sich folgende umsetzbare Vorschläge ergeben haben:

- 1. Einrichtung eines Radschutzstreifens ortseinwärts + Markierung einer Piktogrammspur ortsauwärts** (siehe Darstellung im Anhang, Vorschlag 1)
 - ➔ Hieraus ergibt sich, dass das Parken am Straßenrand im Bereich des Schutzstreifens bereits gesetzlich verboten ist. In Fahrtrichtung der Piktogrammspur wird planerisch dringend empfohlen, das Parken mittels Haltverbots durch die Verkehrsbehörde eben manuell zu untersagen. Dies würde bedeuten, dass zugunsten einer flüssigen (Rad-) Verkehrsführung grundsätzlich nicht mehr am Straßenrand geparkt werden kann.
- 2. Markierung einer beidseitigen Piktogrammspur** (siehe Darstellung einer Piktogrammspur in Vorschlag 1)
 - ➔ Zur einheitlichen Gestaltung beider Fahrtrichtung, könnte auch beidseitig eine Piktogrammspur markiert werden. Hieraus ergibt sich ebenso die planerische Empfehlung, das Parken mittels Haltverbots durch die Verkehrsbehörde zu untersagen. Auch hier könnte somit zugunsten einer flüssigen (Rad-) Verkehrsführung grundsätzlich nicht mehr am Straßenrand geparkt werden.
- 3. Markierung von Rad-Piktogrammen (sporadisch) + Ordnung des ruhenden Verkehrs** (Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt, siehe bereits vorhandenes alternierendes Parken „Am Hammerweg“)
 - ➔ Einzelne Piktogramme sollen visualisieren, dass mit verstärktem Radaufkommen gerechnet werden muss und sensibilisiert so die anderen Verkehrsteilnehmer. Durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs entfielen im Vergleich zum Status Quo sicherlich auch einzelne Parkmöglichkeiten am Straßenrand.

Diese 3 Alternativen sollen nun dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 16.09.2021 zur Diskussion vorgelegt werden. Gerne dürfen Sie nun wieder vorab Ihre Meinung dazu äußern, sodass diese in die Beratungen bzw. in die Gemeinderats-Vorlage einfließen kann.

Antworten Sie mir hierzu einfach **bis zum Donnerstag, den 02.09.2021** auf diese Mail und lassen Sie uns wissen, welche Alternative Sie für am besten geeignet erachten!

Gerne stehe ich bis dahin auch für (telefonische) Rückfragen zur Verfügung.

P.S. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h zur Harmonisierung der verschiedenen Verkehrsarten (ohne größeren Entfall von Parkmöglichkeiten) hatten wir bereits angedacht, ist nach Auskunft der Verkehrspolizei rechtlich aber nicht zulässig und damit keine umsetzbare Alternative.

Mit freundlichen Grüßen

Manuel Höllwarth
Amtsleiter | Hauptamt

Rückmeldung 1:

Hallo Herr Höllwarth,

besten Dank für das Update.

Ich plädiere für Variante 1.

Bis wann ist mit einer effektiven Umsetzung zu rechnen?

Freundliche Grüße

Rückmeldung 2:

Sehr geehrter Herr Höllwarth,

ich bleibe dabei, wenn der Ansatz falsch ist kann das Ergebnis nur ungenügend sein. Fahrradfahren muss für die Menschen angenehmer sein als ins Auto zu sitzen. Das leistet der Vorschlag nicht. Die ganzen Maßnahmen schaden dem Radverkehr nicht, werden aber nicht zu der Zunahme an Radlern sorgen die nötig wäre.

Wer größere Strecken radelt fährt oft mit Navi, das zeigt den direkten Weg ohne die Umwege und Höhenmeter die die Planer mögen.

Innerorts fahren die meisten auch den direkten Weg, da sind nur teilweise Radwege und Schutzstreifen. Selbst wenn was derartiges vorhanden, ist die Breite nicht ausreichend für Fahrradanhänger.

Schutzstreifen...bisher funktionieren die nicht. Ohne, halten die meisten Kfz Abstand. Mit, fahren viele der Linie entlang. Also ohne den Mindestabstand.

Mir ist klar daß auf Grundlage von veralteten Gesetzen eine Verkehrsplanung wie in Holland nicht möglich ist, aber ich gehe davon aus daß die CSU die längste Zeit das Verkehrsministerium hatte.

Es muss viel mehr Verkehr klimaneutral werden. Dettingen könnte wie andere Kommunen 30 überall fordern. Wer radelt, kauft eher im Flecken als wenn er sowiso das Auto braucht.

Gruß

Rückmeldung 3:

Guten Abend Herr Höllwarth

keine der Lösungen bietet für Radfahrer wirklich eine sichere Lösung.

Weiterhin muss mit Tempo 40 gefahren werden. die Straße ist eng. Wo sollen die Anwohner parken? Radschutzstreifen sind in der Regel eng bemessen. Ich persönlich vermeide die Nutzung eines Radschutzstreifens, da ich in der Vergangenheit sehr schlechte Erfahrungen hatte.

Durch Dettingen kommt man als Autofahrer mit der kürzesten Strecke immer noch am Besten. Das wird auch rege genutzt.

Die Folge ist dass andere Verkehrsteilnehmer oft das Nachsehen haben.

Es ist für mich nicht bei verständlich, warum nicht ein echtes Konzept für die Zukunft entwickelt wird.

Für Verkehrskonzepte wurde in Dettingen sicher schon viel Geld ausgegeben.

Die Ergebnisse hingegen blieben sehr übersichtlich.

Warum nicht eine Erweiterung der Einbahnstraßenregelung in Erwägung ziehen um die Durchfahrt mit dem Auto weniger attraktiv zu gestalten? Im klimatisierten trockenen Auto ist ein längerer Weg sicher hinnehmbar. Und von Metzingen kommend muss man nicht quer durch den Ort fahren um die Buchhalde und den oberen Wolfgarten zu erreichen.

Der Verkehr durch Anlieger wird durch die Innenortverdichtung auch so zunehmen.

Wege mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen ist mit sicheren Wegen und als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer sicher eine gute Option.

Tempo 30 würde eine entspanntere Situation für alle mit sich bringen. Lohnt es sich nicht für den Grundsatz, das Regeln /Vorschriften das Miteinander regeln und nicht eine Gruppe bevorzugen sollen entschieden einzustehen?

Es wäre doch eine gute Entwicklung, wenn für Fußgänger angehalten wird, damit diese sicher die Straße queren können oder der PKW hinter er einem Rad bleibt, weil ihm das ja sowieso nur wenige Minuten - wenn überhaupt- kostet.

Mit freundlichen Grüßen

Rückmeldung 4:

Sehr geehrter Herr Höllwarth

Bezugnehmend auf Ihre e-mail der Arbeitsgruppe Bürgermobilität,gerichtet u.a. an XY (Schwiegersohn). Dort schreiben Sie: Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h sei nach Auskunft der Verkehrspolizei rechtlich nicht zulässig. Nun frage ich mich, warum in etlichen angrenzenden Gemeinden sogar in den Hauptdurchgangsstrassen (Das trifft meines Erachtens auch auf die Hülbener Strasse zu) Tempo 30 Standard ist (Das ganze Echaztal, Eningen, N'tenzlingen etc). Sicherlich wäre dies bei uns ebenso durchführbar, unter dem Aspekt "Lärmschutz". Dieser wäre in besagter Strasse durchaus berechtigt, zumal Lastwagen bzw. Traktoren beim jetzigen Tempo 30 einen erheblichen Lärm verursachen. Außerdem diene es für die Querung der Kinder in die Schillerschule am Zebrastreifen zur Sicherheit wenn die Autos langsamer an den Zebrastreifen heranfahren. Auch dem Fahrradverkehr würde es mehr Sicherheit bringen, wenn in der Hülbener Strasse Radschutzstreifen angebracht würden, wie im Vorschlag 1. angedacht. In diesem Sinne bitte ich Sie, alles mögliche zu veranlassen, daß die Geschwindigkeit auf 30 reduziert wird, egal welcher Vorschlag realisiert wird, im Interesse unserer Schüler und der Anwohner der Hülbener Strasse.

PS: Außerdem würden viele Autofahrer, die aus Richtung Buchhalde ortseinwärts fahren, eher auf die B 28 Umgehungsstraße fahren, als mit Tempo 30 durch den Ort zu fahren zumal ja die Abbiegung in die Gustav-Werner Strasse zukünftig vorfahrtsberechtigt sein soll.

Mit freundlichem Gruß

Rückmeldung 5:

Sehr geehrter Herr Höllwarth,

ich wäre wenn ich die Drei Möglichkeiten sehe, vermutlich bei Version 1 oder 2 und Tempo 30.

Entscheidend hierfür wäre aber auch dass die Radspur dann so attraktiv wäre, dass die Eltern dann auch sagen dass Ihre Kinder und wir Erwachsene da fahren... Und das geht eben nur bei flüssigem Verkehr, der aber keine großen Geschwindigkeitsunterschiede.

Mit freundlichen Grüßen

Rückmeldung 6:

Lieber Herr Höllwarth,

vielen Dank für das Update.

Vorschlag 3:

Als Vielradfahrer kann ich von der alternierenden Parkmöglichkeit nur abraten. Sie führt meiner Erfahrung nach sehr häufig dazu, dass PKW versuchen, Fahrräder noch schnell vor dem nächsten parkenden Fahrzeug zu überholen, um anschließend das Fortkommen des Rades zu behindern. Diese Situation besteht bereits im Hammerweg und war schon häufig Grund für gefährliche Manöver.

Vorschlag 2 erscheint mir zu wenig konsequent und wird beim motorisierten Verkehr vermutlich nicht die erforderliche Rücksicht verursachen.

Mir erscheint Vorschlag 1 am sinnvollsten, da er - wenn ich das richtig verstehe - die Möglichkeiten zur Ausweisung eines Schutzstreifens bei den gegebenen Bedingungen bestmöglich ausnutzt und auch dem ortsauswärts fließenden Radverkehr einen gewissen Schutz zubilligt. Sollten beidseitige Schutzstreifen (wie z.B. in Neuhausen) möglich sein, wäre das natürlich mein Favorit.

Insgesamt würde die Umsetzung von Vorschlag 1 sicher auch dem Fluss des Autoverkehrs zugute kommen, da bei der heutigen Parksituation Begegnungsverkehr schon oft nicht möglich ist. Berücksichtigt man den Raum für ein Fahrrad (ca. 30cm Abstand zum Bordstein plus 50cm Fahrradbreite plus 1,5m seitlicher Abstand) ist das Überholen eines Fahrrades nur bei fehlendem Gegenverkehr überhaupt sicher und rechtlich zulässig möglich.

Nb.: Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit ab Ortsbeginn erscheinen mir nötig. Dies gilt im Übrigen auch für die Ortseinfahrt an der Uracher Straße.

Viel Erfolg bei der Diskussion. Bin gespannt auf das Ergebnis.

Freundliche Grüße

Rückmeldung 7:

Sehr geehrter Herr Höllwarth,

zuerst danke für Ihre Informationen. Leider sieht man in den Plänen nicht wie die Situation für die in die Ortsmitte fahrenden Radfahrer verbessert werden soll? Die Hauptroute für dieses Ziel führt durch die Schneckenhofengasse. Zu beobachten ist auch, dass in die Gegenrichtung ebenfalls gefahren wird.

Vorschlag von meiner Seite:

Schon bei der Auftaktveranstaltung zum Radverkehr hatte ich eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf max. 30 kmh vorgeschlagen. Dieses hätte gleich mehrere Vorteile: Mehr Sicherheit für die Radler, mehr Sicherheit für Fussgänger welche die Strasse queren, deutliche Lärmreduzierung für die Anwohner, weniger Durchgangsverkehr von der Promillesteige herkommend, da diese nicht mehr so schnell zum Anschluss B28 durchfahren könnten.

Nun lese ich , dass polizeirechtlich dies nicht erlaubt ist ?? Ich frage mich wie in anderen Orten sogar Bundesstrassen die durch Orte führen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh einführen konnten.?

Gibt es vielleicht in Dettingen eine Autofahrerlobby? Ist es eine Frage des Nicht - Wollens?

Freundliche Grüße

Rückmeldung 8:

Sehr geehrter Herr Höllwarth,

besten Dank für die ausführliche Information. Nachfolgend möchte ich Ihnen einige Denkanstöße zu den geplanten Maßnahmen zukommen lassen:

- Wie ich von meinem Grundstück, Brühlgasse X beobachten kann, findet ein wesentlicher Radverkehr, insbesondere für Schüler zur Schillerschule über die Brühlgasse, Schnürackerweg, Gartenstraße, bzw. Birnbaumstraße statt. Wenn man dies entsprechend ausschildert, kann der Radverkehr auf diese Nebenstraßen gelenkt werden. Zumindest in der Birnbaumstraße und Gartenstraße gibt es Gehwege, so dass es zu weniger Berührungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr kommt.

- Trotz gelegentlicher Geschwindigkeitskontrollen in der Hülbenerstraße (Tempo 40 Zone) kann ich regelmäßig beobachten, dass diese Temporegelung wesentlich überschritten wird. Bedingt durch parkende Autos wird dieser Verkehr derzeit noch etwas ausgebremst. Wenn nun ein Halteverbot in der Hülbener Straße erlassen wird, kann der Kfz-Verkehr noch viel ungehinderter fließen. Man kann dies beobachten wenn weniger parkende Autos vorhanden sind.

- Wenn der KFZ-Verkehr besser fließen kann, wird dies weiteren Verkehr anziehen (Rebound-Effekt).

- Da viele Bewohner in den Hauptverkehrsachsen keine ausreichende Parkmöglichkeiten haben, wird sich der parkende Verkehr in die Nebenstraßen verlagern. Dadurch ist es nur bedingt möglich, diese sauber zu halten, Pflegearbeiten am Garten durchzuführen und der Räumspflicht nachzukommen, insbesondere wenn es keine Gehwege gibt. Ich bitte auch deshalb zu prüfen, in wie weit dort Gehwege angebracht werden können. Fast jeder Anwohner der Nebenstraßen ärgert sich immer wieder über parkende Autos und Schleichverkehr.

- Vielleicht könnte man mit geeigneten Maßnahmen noch mehr Mitbürger dazu bringen, auf das Auto (Zweitauto) zu verzichten. Vielleicht könnte man auch Ausweichparkplätze anbieten, auch für Dauerparker. Davon gibt es nicht wenige, unter anderem auch vermehrt Wohnmobilbesitzer.

- Sie die beauftragten Planer selbst Radfahrer? Sind diese selbst mit den örtlichen Verhältnissen vertraut?

- Die meisten Radfahrer orientieren sich bei der Verkehrsführung am PKW-Verkehr, unter anderem auch deshalb, weil sie ebenfalls ein Kfz besitzen. Eine alternative Durchfahrt durch Dettingen wäre unter anderem folgende Verkehrsführung:

Buchenweg, Lindenweg, Kantstraße, Königsberger Straße, Heerwegg, Neuffener Straße (am Feuerwehrmagazin vorbei), Badstubengasse.

Von dort gäbe es zwei Achsen: Achse 1: Kegelwasengasse, Kohlplattengasse, Die Neue Zeit bis zur Hülbener Straße;

Achse 2: Hülbener Straße bis Brühlgasse, Schnürackerweg, Gartenstraße bis Schulstraße, Hülbener Straße.

Damit wird folgendes gewährleistet:

- Die Radverkehrsachsen beinhalten kaum Steigungen
- Es gibt relativ wenige Berührungen mit den Hauptverkehrsachsen.
- Der parkende Verkehr in den Verkehrsachsen kann bestehen bleiben

Den Radweg entlang der Bahnlinie (Vogelsang) finde ich super. Vielleicht könnte man diesen fortsetzen/verlängern vom Radweg von Metzingen (Saulbach) bis zum landwirtschaftlichen Weg entlang der B28 (ab/bis Ziegelhütte).

Unter anderem in Südtirol gibt es tolle Radwege mit hervorragender Beschilderung. Insbesondere wird der Radverkehr über die Beschilderung immer wieder auf die Radwege gelenkt,

- Es wäre eine Überlegung wert, in wie weit man den Verkehr über die Promillesteige reduzieren oder ganz abschaffen könnte. Die Promillesteige wird derzeit immer mehr von überörtlichen Verkehr und Durchgangsverkehr benutzt und bringt einen nicht unwesentlichen Anteil in die örtlichen Durchgangsstraßen. Der Anteil der Dettinger, die diese Straße benutzen ist im Vergleich zum gesamten Verkehrsaufkommen relativ gering. Ich kenne viele PKW-Fahrer, die auf der Alb wohnen und in Metzingen/Reutlingen arbeiten und diese Abkürzung über die Promille und die örtlichen Durchgangsstraßen benutzen. Die Benutzung als Radfahrer ist nur sehr Geübten möglich. Zwischenzeitlich gibt es Verkehrsteilnehmer, die jeden Meter der Steige kennen und genau wissen, wie sie am schnellsten jede Kurve fahren können. Am Wochenende gibt es auch Motorradfahrer, die die Neuffener Steige nicht mehr fahren können. Gleichzeitig wäre der Schleichverkehr über die Kühsteige und diverse Nebenstraßen reduziert.

- Man sollte überlegen wie der Verkehr von Urach bzw. der Buchhalde Richtung Schillerschule/Schillerhalle reduziert oder wesentlich verlangsamt werden könnte. Dazu genügt nicht nur die Änderung der Vorfahrtsregelung an der Gustav-Werner Straße, sondern auch weitere Maßnahmen, z.B. höchstens Tempo 20(überwacht) im Bereich der Schillerschule/Schillerhalle.

- Der Radwegübergang von der Hülbener Straße Richtung Radwege nach Bad Urach an den neuen Kreuzung Gustav-Werner-Straße wird unbefriedigend sein. Der Radverkehr wird immer nachgeordnet sein. Schon heute hält kein Fahrzeug an, wenn ein Radfahrer die Gustav-Werner Straße überquert. Schauen Sie sich die Radwegsituation von Metzingen nach Grafenberg an. Am Kreisel Grafenberg geht der Radweg über die Straße. Kaum ein Autofahrer nimmt auf die Radfahrer Rücksicht. Dafür hat man 100 m weiter Richtung Nürtingen eine schmale Brücke gebaut, die kaum benutzt wird.

- Ich denke, dass ich die Situation etwas beurteilen kann, da ich ca. 30 Jahre lang täglich mit dem Rad nach Metzingen gefahren bin (4 x jeden Tag Mo- Fr.) und auch mehrmals die Woche in die Dettingen Bäder fahre, sowie wöchentlich nach Urach und Grafenberg (ca. 8000 Radkilometer pro Jahr). Wir haben dadurch auf einen Zweitwagen verzichtet und haben etwas für die Gesundheit getan.

Auf den Innerortsstrecken habe ich so manche kritische Situation erlebt, wenn PKW-Lenker oder auch LKW-Lenker bei Gegenverkehr sehr knapp an einem vorbeifahren um dann 100 m weiter anhalten um den Gegenverkehr vorbeizulassen.

Es würde mich freuen, wenn diese Gedanken in die weiteren Überlegungen einfließen würden und wenn ich mich weiterhin die kommunalen Pläne mit meinen Anregungen bereichern könnte.

Vielen Dank

Mit freundlichen Grüßen

Rückmeldung 9:

GutenTag Herr Höllwarth,

Ich habe vor über 35 Jahren mit anderen zusammen die TSV/Radabteilung gegründet bin seid dieser Zeit sehr aktiver Radler und fahre zusammen mit [Bürger 8] und anderen viel und regelmäßig. Ich kann das von ihm geschriebene voll unterstützen und habe noch Vorschläge , wie die Einhaltung der Radspuren auf den Geh/Radwegen nach Bad Urach und Metzingen visuell mit geringem Aufwand viel besser gestaltet werden kann , da es speziell nach Ende der Schule durch ignorante und freche Schülergruppen , die über die ganze Breite entgegen kommen und auf klingeln oder Rufe überhaupt nicht reagieren , außer mit Rufen „ hey Alter , was hast du“ zusätzlich noch beleidigen .

Wir können im letztem Moment noch ausweichen und reagieren ,aber die vielen , oft sehr unsicheren Neueinsteiger und Ältere , speziell mit Pedelecs sind überfordert .

Vorbildlich sind z.b. Mallorca , Südtirol , Trentino und Gardasee Region .Dort sind dieSpuren vor Kurven mit Pfeilen und bei Gefahrenstellen oder starkem Gefälle mit einem Achtung Schild und durchgehendem weißem Mittelstrich gekennzeichnet , so fahren zumindestens alle , die nicht gänzlich ignorant sind , auf der richtigen Seite ,und das klappt sehr gut und am Gardasee fahren viel mehr Gruppen und schnelle Rennradler als bei uns , ich kann das sehr gut beurteilen , da ich mehrmals im Jahr dort und viel unterwegs bin .

Auch der Metallpfosten , es gibt aus welche aus Kunststoff ,hinter der Unterführung nach Metzingen ist dann unnötig , zur Zeit für Radgruppen gefährlich , da die hinten fahrenden ihn zu spät sehen .

Anbei die Fotos als Anregung .

Mit freundlichen Grüßen



Rückmeldung 10:

Sehr geehrter Herr Höllwarth,

vielen Dank für die Information und die Möglichkeit, ein Votum abzugeben!

Die beste Konzeption wäre ein beidseitiger Radschutzstreifen. Weil dies wegen der zu kleinen Fahrbahnbreite nicht möglich ist, sollte aus der Sicht eines radfahrenden Verkehrsteilnehmers **Vorschlag 1** verwirklicht werden. Ein Schutzstreifen bringt für den Radfahrer die notwendige Sicherheit. Die Stadt Metzingen hat dieses Konzept bei der Ortsdurchfahrt Neuhausen bis hinein nach Metzingen umgesetzt. Dann sollte es auch in Dettingen möglich sein!

Gegen Vorschlag 2 spricht die Lösung, wie sie in der Kreuzgasse ortsauwärts praktiziert wird. Ich fühle mich bei der Befahrung der **nur** mit Piktogrammen markierten Spur als Radfahrer nicht sicher.

Entgegenkommende Autofahrer nehmen den nur mit Piktogrammen gekennzeichneten Streifen oft nicht als "legalen Radweg" wahr. Ich wohne in der Neuffener Straße X und fahre in der Kreuzgasse regelmäßig mit dem Fahrrad.

Vorschlag 3 lehne ich ab. Es kann vor allem Grundschulern nicht zugemutet werden, immer wieder beim Überholen von parkenden Fahrzeugen die notwendige Sorgfalt aufzubringen und zu schauen, ob ein hinter ihnen fahrendes Fahrzeug auch zum Überholen ansetzt. Die Unfallgefahr ist viel zu hoch und die Sicherheit der Radfahrer ist nicht erfüllt. Ich bezweifle, "dass nicht radfahrende Verkehrsteilnehmer genügend sensibilisiert werden".

Diesen Vorschlag als Radfahrkonzept zu bezeichnen, halte ich für ungenügend. Möge der Gemeinderat sich gegen das Votum der Anlieger durchsetzen!

Mit freundlichen Grüßen