

**10. Juni 2015**

**Forderungskatalog**  
**zum**  
**Esslinger Radverkehr**



**Bündnis**  
**Esslingen aufs Rad**

Die Stadt Esslingen ist Gründungsmitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Baden-Württemberg. Der Gemeinderat hat deshalb im Jahr 2013 ein Radverkehrskonzept für die Stadt Esslingen beschlossen. Für die innerstädtische Mobilität hat das Fahrrad gegenüber dem motorisierten Verkehr entscheidende Vorteile: Die Emissionen von Abgas, CO<sub>2</sub>, Feinstaub und Lärm liegen bei Null, es wird ein Bruchteil der Fläche für Fahren und Parken benötigt und Radfahren fördert - wie auch das Zu-Fuß-gehen - die Gesundheit der Stadtbewohner durch Bewegung.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts verläuft bisher aber leider sehr schleppend. Dies wird der Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad im urbanen Raum leider nicht gerecht. Ein Großteil der Wege in der Stadt betragen unter fünf Kilometer und können mit dem Fahrrad schneller und flexibler zurückgelegt werden als mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto. Radverkehr benötigt, weniger Verkehrsfläche als der Kfz-Verkehr und weniger Parkierungsfläche, die zudem sehr kostenintensiv ist. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils entlastet somit den Kfz-Verkehr, macht diesen flüssiger und senkt den Parkdruck. Zudem verursacht der Radverkehr keine gesundheitsgefährdenden Emissionen wie Lärm und Abgase, ist also sehr klimafreundlich und stadtverträglich. Um diese positiven Eigenschaften des Radverkehrs zu befördern, müssen die vorhandenen Verkehrsflächen in Esslingen zugunsten von Fußgänger/innen und Radfahrenden neu geordnet und aufgeteilt werden. Die Entflechtung der oft unregelmäßig, zusammengeführten Fußgänger- und Radfahrverkehre führt zu mehr Sicherheit bei Fußgängern und Radfahrern. Eine Erhöhung attraktiver Angebote für Radfahrerinnen und Radfahrer reduziert aber auch den Kfz-Verkehr und macht diesen dadurch stressfreier und somit sicherer.

Bisher sind in Esslingen leider kaum Entwicklungen in diese Richtung zu beobachten. Auch weil die Praxis-Erfahrungen der Radfahr-Vertreter bei den Radverkehrsplanungen der Stadt wenig Berücksichtigung finden, wächst der Unmut bei den Vertretern in der städtischen AG Radverkehr.

Dass Esslingens Topografie auch für das Fahrradfahren geeignet ist, beweist das diesjährige STADTRADELN-Gewinnerteam „Esslinger/innen für eine fahrradfreundliche Stadt – aber pronto!“. Mehr als die Hälfte des mit 120 Teammitgliedern weitaus größten STADTRADELN-Teams, wohnt auf den Esslinger Höhen. Zudem lebt die Hälfte der Esslinger Bevölkerung im Tal – also so viele Menschen wie in einer normalen, mittelgroßen Stadt. Auch der Siegeszug des Pedelecs, also Fahrrädern mit elektrischem Hilfsmotor, trägt dazu bei, dass die Esslinger Höhen für immer weniger Radfahrerinnen und Radfahrer noch ein Hindernis darstellen.

Da Esslingen beim Fahrrad-Klimatest 2014 von ADFC und Bundesverkehrsministerium bei vergleichbar großen Städten in Baden-Württemberg den letzten Platz belegt, gründete sich das Bündnis **Esslingen aufs Rad**. Es setzt sich öffentlich für die Verbesserung der Esslinger Radverkehrsinfrastruktur ein und koordiniert eigene Aktivitäten der Mitgliedsorganisationen, die diesem Zwecke dienen.

Dieser Forderungskatalog zum Esslinger Radverkehr basiert auf dem Radverkehrskonzept der Stadt Esslingen 2013, das in einzelnen Punkten weiter entwickelt wurde. Der Forderungskatalog besteht aus drei Bereichen:

- Grundsätzliche Forderungen (Forderungen Nr. 1 – 6)
- Maßnahmen Innenstadt (Nr. 7 – 19)
- Maßnahmen Außenbereiche (Nr. 20 – 30)

Der Forderungskatalog wird kontinuierlich weiter entwickelt. Die interessierte Radfahrschaft ist aufgerufen, Verbesserungsvorschläge und Hinweise zu Gefahrenstellen am Esslinger (bisher nur lückenhaft vorhandenen) Radnetz an die Meldeplattform [EsslingenAufRad@yahoo.de](mailto:EsslingenAufRad@yahoo.de) zu senden – am besten mit Bild und Kommentar.

### **Wichtige Forderungen für die schnelle Lektüre:**

1. **Esslinger Radverkehrskonzept weiterentwickeln und umsetzen.** Kompetenz und Praxiserfahrung der Radfahrverbände nutzen.
2. **Kostengünstige und wirkungsvolle Maßnahmen sofort umsetzen** (Bordsteine absenken, Einbahnstraßen öffnen, Engstellen entschärfen, Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Radfahrsymbol bei Fußgängerampeln, usw.).
3. **Lücken im Radnetz schließen.** „Radfahren Ende“-Schilder abbauen. Rechte von Radfahrer/innen stärken.
4. **Bahnhof radfahrgerecht anbinden** als zentrales Ziel im Radnetz.
5. **Radverkehr zwischen 19 Uhr und 11 Uhr einheitlich in allen Fußgängerzonen zulassen.**
6. **Radverkehr aus der Fußgängerzone Bahnhofstraße in die Berliner Straße verlagern** und dadurch Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern entschärfen. Die Umsetzung inklusive der Anbindung RSKN durch ein externes Fachbüro planen lassen.
7. **Hindenburg-Fahrradstraße über den Ring bis zur Rad-Achse Neckarstraße fortführen.** Die Anbindung über die Kiesstraße in die Vogelsangstraße bis zur Rad-Achse Neckarstraße durch ein externes Fachbüro planen lassen.
8. **Rad-Achse Neckarstraße ausbauen** zwischen Bahnhof und Charlottenplatz – und zwar radfahrgerecht.
9. **Wehrneckerstraße wird Fahrradstraße!** Maille sperren! Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern beenden.
10. **Radschulwegeplanung vorantreiben.**

## Der Forderungskatalog im Detail:

### Grundsätzliche Forderungen:

<p>1. Die Beteiligung von aktiven Radfahrer/innen (Bürgervertretung) muss bei Radverkehrsplanungen auf eine neue Basis gestellt werden.</p>	<p>Die Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) bedingt nach deren Satzung eine Beteiligungskultur zur Verbesserung des Radverkehrs. Die Stadtverwaltung muss bei Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur deshalb die Kompetenz und Praxiserfahrung der Rad fahrenden Bevölkerung konsequent nutzen wollen.</p> <p>Für eine erfolgreiche Arbeit der Esslinger AG Radverkehr wird deshalb eine „Geschäftsordnung“ mit u.a. folgenden Zielen notwendig:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. Neben dem Stadtplanungsamt, Ordnungsamt und Radfahrvertretern soll zukünftig auch das Tiefbauamt in der AG Radverkehr mitarbeiten. Die Ergebnisse der AG Radverkehr und Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs müssen besser als bisher bei Umgestaltungen im Straßenraum mit einfließen und realisiert werden.</li><li>b. Eine Vertretung der Polizei in der AG Radverkehr ist hingegen entbehrlich, da wichtige Fragen ohnehin in der Verkehrskommission (VK) unter Beteiligung der Polizei behandelt werden.</li><li>c. Die bei der AG Radverkehr teilnehmenden Personen sollten selbst regelmäßig mit dem Rad unterwegs sein, um Eindrücke zu den Esslinger Radverkehrsverhältnissen aus eigenem Erleben in die Planungsprozesse mit einfließen lassen zu können. Eine umfassende Kenntnis vom Radverkehrskonzept des Jahres 2013 ist dazu ebenfalls eine wichtige Voraussetzung.</li><li>d. Die Sitzungsthemen und Umfahrten der AG Radverkehr sind im Einvernehmen festzulegen.</li><li>e. Die Radfahrinitiativen haben in der städtischen AG Radverkehr kein verbindliches Mitbestimmungsrecht. In den Sitzungsprotokollen und Protokollen zu den Umfahrten sind deshalb Alternativvorschläge zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung sowie Kritikpunkte der Radfahrvertreter zukünftig vollständig zu dokumentieren.</li></ol>
---	---

	<p>f. Die Protokolle der AG Radverkehr sind zukünftig den Teilnehmenden zur Ergänzung, Korrektur und Freigabe zuzusenden. Die freigegebenen Protokolle sind dem Gemeinderat und den Bürgerausschüssen zur Verfügung zu stellen.</p> <p>g. Das Spektrum für die Radverkehrsplanung soll zukünftig um öffentliche und moderierte Workshops erweitert und verbessert werden.</p> <p>h. Der Gemeinderatsausschuss für Technik und Umwelt (ATU) führt zukünftig jährlich eine Radverkehrs-Umfahrt unter Beteiligung des Oberbürgermeisters und der AG-Radverkehr durch. Bezogen auf die Belange des Kfz-Verkehrs sind solche ATU-Umfahrten seit vielen Jahren üblich und erfolgreich.</p>
2. Beschwerde-, Verbesserungs- und Meldewesen für Evaluation einrichten.	Alle bei der Stadt eingehenden Beschwerden und Anregungen zum Radverkehr müssen fachlich aufbereitet, adäquat beantwortet und in die Arbeit der AG Radverkehr eingespeist werden. Alle Verbesserungsvorschläge zum Radnetz müssen zukünftig nachvollziehbar für zukünftige Statusberichte dokumentiert werden.
3. Sofortige Umsetzung von kostengünstigen Kleinstmaßnahmen mit großer Wirkung.	Sofort und ohne große Kosten umgesetzt werden kann beispielsweise das Absenken von Bordsteigen, das Öffnen von Einbahnstraßen, die Einrichtung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, die Entschärfung von brandgefährlichen Engstellen durch Mittelinseln (oder Barken auf der Fahrbahn), die Ausstattung von Fußgängerampeln mit dem Symbol „Radfahrer“ u.v.m.
4. Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz herstellen.	Der Ausbau und die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes muss endlich von Innen nach Außen gedacht werden. Das bedeutet, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Innenstadt intensiviert werden muss. Wem in der Innenstadt keine guten Radfahrmöglichkeiten angeboten werden, wird sein Rad in den Außenbezirken im Keller stehen lassen. Kostenreduzierende „Mitnahmeeffekte“ bei ohnehin im Straßenraum stattfindenden Maßnahmen in den Außenbereichen der Stadt sind trotzdem sinnvoll. Allein mit Stückwerk kann das Ziel eines durchgängigen Radnetzes jedoch nicht erreicht werden. Die unzähligen „Radfahren-Ende-Schilder“ in Esslingen müssen der Vergangenheit angehören. Die Stadt darf die Radfahrer/innen nicht weiter zum Absteigen zwingen, sie weiterhin großen Gefahren an Leib und Leben aussetzen und sie ohne Rechte im Verkehr zurücklassen. Es müssen für alle Verkehrsteilnehmer sichere und rechtlich einwandfreie Verkehrslösungen gefunden werden. Die Stadt muss ihrer Verantwortung für die Radfahrer/innen gerecht werden.
5. Radschulwegeplanung durchführen.	Die im Radverkehrskonzept vorgesehene Radschulwegeplanung für die weiterführenden Schulen wird von den Zuständigen bisher nicht in Angriff genommen. Obwohl die Kindheit das Mobilitätsverhalten prägt,

	<p>forciert die Stadt die Rad-Schulwegeplanung nicht und werden den Nachwuchs-Radlern nach der Fahrradprüfung (4. Klasse) keine sicheren Radverkehrsverbindungen zu den weiterführenden Schulen angeboten. Mit der Einbindung der Eltern in die Radschulwegeplanung, kann das die Verkehrssicherheit verursachende Problem der „Elterntaxis“ entschärft werden.</p>
<p>6. Öffentlichkeitsarbeit intensivieren.</p>	<p>Die Stadt soll sich zukünftig bei der Durchführung von Veranstaltungen zur Radverkehrsförderung mit anderen Gruppierungen und Veranstaltern vernetzen. Vorhandene Informationsmaterialien wie z.B. zur Hindenburg-Fahrradstraße sind unter die Leute zu bringen. Einseitige Pressemitteilungen und das „Schönreden“ des Esslinger Radverkehrs müssen der Vergangenheit angehören.</p>

### **Forderungen Einzelmaßnahmen Innenstadtbereich:**

<p>7. Radfahren in Fußgängerzonen vereinheitlichen: Nichtbefahrung zwischen 11:00 Uhr und 19:00 Uhr!</p>	<p>Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern in den stark frequentierten Fußgängerzonen müssen entschärft werden. Dazu müssen Alternativrouten für den Radverkehr geschaffen werden. Der Radverkehr kann in den Fußgängerzonen jedoch in den schwach frequentierten Zeiten von 19:00 Uhr bis 11:00 Uhr zugelassen werden.</p> <p><u>Küferstraße:</u> Der Radverkehr ist hier bisher untersagt. Für die Öffnung muss wohl eine Bebauungsplanänderung eingeleitet werden. Die Küferstraße soll keine Rad-Durchgangsachse werden, deshalb ist mit der Anbindung der Hindenburg-Fahrradstraße über die Kiesstraße mit Stichstraßen an die Innenstadt eine Alternativroute zu schaffen (Näheres siehe unten).</p> <p><u>Bahnhofstraße:</u> Der Radverkehr ist hier zurzeit generell zugelassen, muss aber auf 19:00 Uhr bis 11:00 Uhr eingeschränkt werden. Zur Reduzierung des inzwischen großen Konfliktpotentials zwischen Radverkehr und Fußgängern muss der Durchgangs-Radverkehr auf die Berliner Straße verlagert werden (Näheres siehe unten).</p> <p><u>Pliensau-Straße:</u> Bisher ist hier Radfahren nicht erlaubt. Mit der Sirnauer Straße ist eine Alternativroute vorhanden. Zur Vereinheitlichung muss aber auch die Fußgängerzone Pliensau-Straße von 19:00 Uhr bis 11:00 Uhr für den Radverkehr freigegeben werden und müssen entsprechende Planungsschritte eingeleitet werden.</p>
--	---

	<p><u>Metzgerbach:</u> Auch hier sollte zur Vereinheitlichung der Radverkehr von 19:00 Uhr bis 11:00 Uhr zugelassen aber nicht weiter gefördert werden. Mit der Wehrneckerstraße muss eine Alternativroute geschaffen werden (Näheres siehe unten) – auch um die Maille vom Radverkehr frei zu bekommen.</p>
<p>8. Anbindung Bahnhof – Planung durch externes Fachbüro.</p>	<p>Den Bahnhof als zentrales Radverkehrs-Ziel über die Bahnhofstraße zu erreichen, funktioniert nicht mehr. Die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind für beide Gruppen nicht mehr akzeptabel.</p> <p>Ein externes Büro muss ein Konzept unter Einbindung der inzwischen Autoverkehr-reduzierten Berliner Straße (ggf. Mitnutzung Busspuren, Schutzstreifen, Radspuren) zur Verlagerung des Radverkehrs erarbeiten.</p> <p>Das externe Konzept bindet die Anbindung der Geiselbachstraße (RSKN) an die Berliner Straße und die Innenstadt/Marktplatz mit ein. Die bisherige Führung des Radverkehrs aus RSKN über die Mittlere Beutau als eigentliche Fußgängerbeziehung mit sehr grobem Pflaster Belag ist für den Radverkehr nicht geeignet.</p> <p>Das externe Konzept bindet ebenfalls die (trotz Neuplanung ZOB) sehr unbefriedigende Anbindung von Neckarstraße/Kronenhof sowie der Fleischmannstraße an den Bahnhof mit ein.</p> <p>Die Einfädelung der Neckarstraße am ehem. Württemberger Hof in den Kronenhof und der Übergang Berliner Straße kann bisher nur als Fehlplanung der Stadt verstanden werden.</p>
<p>9. Anbindung Hindenburg-Fahrradstraße an die Innenstadt über den Ring – Planung durch ein externes Fachbüro.</p>	<p>Die Hindenburg-Fahrradstraße muss bis an den Ring fortgeführt werden und an die Innenstadt und an das zentrale Ziel Bahnhof angeschlossen werden. Hierzu ist für eine Konzepterstellung ebenfalls ein externes Büro zu beauftragen.</p> <p>Denkbar sind dabei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radspuren auf der Kiesstraße (anderswo wird das unerlaubterweise auch bei zwei Fahrspuren gemacht).</li> <li>- oder Tempo 30 in diesem Bereich der Kiesstraße.</li> <li>- und – ganz wichtig - eine Anbindung über die Vogelsangstraße bis zur Radachse Neckarstraße.</li> <li>- notwendig könnte auch die Ausweisung des Bereichs des nördlichsten Gehwegs der Maille ausschließlich für den Radverkehr werden.</li> <li>- überirdische (oder unterirdische?) radfahrgerechte Gestaltung der Kieskreuzung zur Anbindung der Hochschule an die Innenstadt.</li> </ul>

<p>10. Wehrneckerstraße muss Fahrradstraße werden.</p>	<p>Die Wehrneckerstraße ist die geborene Innenstadtachse als Verbindung der Hindenburg-Fahrradstraße (Oberesslingen) über die Kieskreuzung mit der Schelztorstraße (Mettingen). Die Gefahrenstelle „Pfofen unter der Inneren Brücke“ ist zu beseitigen.</p> <p>Die Anbindung des Neckartalradwegs über die Fabrikstraße an diese Achse existiert bereits.</p>
<p>11. Maille für den Radverkehr sperren.</p>	<p>Die Maille inklusive der Stege ist für den Radverkehr zu sperren.</p> <p>Bedingung: Schaffung der durchgängigen Verbindung Hindenburg-Fahrradstraße über die Kieskreuzung hinweg bis in die Einbahnstraßen-geöffnete Wehrneckerstraße.</p>
<p>12. Neckarstraße durchgängig für den Radverkehr gestalten.</p>	<p>Die Neckarstraße muss über die Maillestraße hinweg bis zur Blumenstraße (Charlottenplatz) radverkehrsgerecht gestaltet werden. Der sogenannte „Bus-Boulevard“ mit Fahrradachse besteht nur zwischen Bahnhofstraße und Maillestraße und muss deshalb bis zum Charlottenplatz durchgängig angebunden werden. Dies ist bei der aktuellen Neugestaltung des Charlottenplatzes zu berücksichtigen. Obwohl im Radverkehrskonzept 2013 und im Landesradwegeplan vorgesehen, wurde der Radverkehr bei der Belags-Neugestaltung der Neckarstraße zwischen Charlottenplatz und Maillestraße nicht berücksichtigt.</p>
<p>13. Die Blumenstraße als Verteilerstraße nutzen.</p>	<p>Die Blumenstraße hat für die östlich an die Innenstadt angebundenen Stadtteile eine wichtige Verteilerfunktion. Dazu muss die Blumenstraße durchgängig in beide Richtungen für den Radverkehr befahrbar sein. Es schließen sich an die Blumenstraße an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bergaufwärtiger Gehweg auf der Mülbergerstraße. Dieser muss für den Radverkehr bergauf als Verbindung in die obere Mühlbergerstraße freigegeben werden (Hohenkreuz).</li> <li>- Landenberger Straße (Hegensberg, Liebersbronn, Krankenhaus).</li> <li>- Urbanstraße (Krankenhaus, Bereich Hirschlandstraße).</li> <li>- Richard-Hirschmann-Straße (Übergang am Ring zum Ottilienplatz muss ertüchtigt werden).</li> <li>- Hindenburg-Fahrradstraße (Oberesslingen, Gartenstadt).</li> <li>- Plochinger Straße.</li> <li>- Neckarstraße.</li> <li>- Heilbronner Straße (Schulen).</li> </ul>

<p>14. Tal-Längsachse fertigstellen.</p>	<p>Von Ost nach West:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hindenburg-Fahrradstraße bis zur Katharinenschule fortsetzen (ist geplant).</li> <li>- Hindenburg-Fahrradstraße über den Ring (Kiesstraße) im Zweirichtungsverkehr über die Vogelsangstraße an die Neckarstraße anschließen.</li> <li>- Anbindung Neckarstraße/Bahnhofstraße/Kronenhof an den Bahnhof übersichtliche gestalten. „Radfahr-Ende“-Beschilderung ist nicht akzeptabel.</li> <li>- Anbindung Bahnhof über Berliner Straße radverkehrsgerecht herstellen.</li> <li>- Fleischmannstraße fertigstellen (Näheres siehe unten).</li> <li>- Anschluss Neckartalweg durch Bahnunterführung an Mündung Wehrneckar an Hengstenberg-Areal herstellen (geplant).</li> <li>- Radweg Hengstenberg-Areal zwischen neuer Wehrneckarbrücke und Mettinger Straße an der Volkshochschule fertigstellen (geplant).</li> <li>- Einschleifung Radweg Hengstenberg-Areal auf die Mettinger Straße radfahrgerecht gestalten.</li> <li>- Mettinger Straße ab Einschleifung Radweg Hengstenberg-Areal bis zum östlichen Ausgang Mettingen mit Radspuren (Fahrbahnbreite ist immens) gestalten.</li> </ul>
<p>15. Weststadt: Fleischmannstraße muss Fahrradstraße werden.</p>	<p>Die bisherigen Vorstellungen des Wettbewerbs zur Verkehrsraumgestaltung neue Weststadt lassen in punkto Möblierung der Fleischmannstraße (Baumbeete, Bänke, Papierkörbe, Parkierung) eine schlimme Hindernisfahrt für den Radverkehr erahnen. In den Vorbesprechungen zum Wettbewerb wurde dem Radverkehr jedoch eine eindeutige Priorität eingeräumt, die nun leider gefährdet ist.</p>
<p>16. Anbindung Landratsamt und Neckar-Freibad an die Neckarstraße.</p>	<p>Zur Anbindung des Landratsamts und des Neckarfreibads über die innerstädtische Tal-Längsachse an die Innenstadt sollte darüber nachgedacht werden, die „über-“ausreichend bemessene Kurt-Schumacher-Straße mit Schutzstreifen zum Anschluss an die Neckarstraße zu nutzen.</p>



17. Zeiten für die Fahrradmitnahme in den Bussen ausdehnen.	Bisher ist die Fahrradmitnahme in den Bussen nur ab 18 Uhr möglich. Es ist ein Konzept zu erarbeiten (Anhänger, Haltevorrichtung, Hintereinstieg durch dritte Tür mit Stauraum o.ä.), mit dem die verlässliche Mitnahme auch tagsüber ohne Behinderung der Fahrgäste oder Konflikte mit Kinderwägen möglich wird. Das Konzept ist mit der Ausschreibung des Esslinger Busverkehrs (ÖDLA) umzusetzen.
18. Bei Baustellen Umleitungsverkehre einrichten.	Wie beim Autoverkehr üblich, ist zukünftig bei Baustellen im Verkehrsraum auch der Radverkehr StVO-gemäß und konsequent über ausgeschilderte Alternativrouten umgeleitet werden. „Radfahrer Absteigen“-Schilder vor der Baugrube müssen der Vergangenheit angehören.
19. Lade-Infrastruktur für Pedelecs errichten.	Kein/e Pedelec-Fahrer/in im Stadtverkehr führt ein Ladegerät mit. Zur Konzepterstellung sollte eine Masterarbeit an der Hochschule vergeben werden, da die unterschiedlichen Ladesysteme der unterschiedlichen Pedelec-Hersteller eine grundlegende Hürde für den Aufbau einer praktikablen Ladestruktur darstellen.

### **Forderungen Einzelmaßnahmen Außenbereiche:**

20. Fahrbahn Neckartal-Radweg im Bereich Bahnhof verbreitern und Belag erneuern.	<p>Esslingen will die steil anwachsende Tourismussparte der Radwandernden zum Aufenthalt in der Stadt einladen. Der bisheriger Neckartalradweg signalisiert im Bereich Bahnhof bisher allerdings nur: „Nichts wie weg!“.</p> <p>Der Belag ist schon seit über 25 Jahren miserabel und durch Baumwurzeln versetzt.</p> <p>Begegnungsverkehr ist nur unter großer Gefahr möglich. Konflikte mit Fußgängern sind an der Tagesordnung. Die einzige Stelle, an der keine Verbreiterung möglich erscheint, ist das Betonbauwerk der Vogelsangbrücke.</p> <p>Auch der Splittbelag im Bereich Industriegebiet Zell sollte durch einen Teer-Belag ersetzt werden.</p>
21. Anbindung Neckartalradweg an das Esslinger Radnetz verbessern.	<p>Von Ost nach West:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Wegebeschilderung „Zell/Hegensberg“ an der Gemarkungsgrenze führt auf irrdem Grund entlang des Neckar-Altarms einerseits auf Trampelpfade (Ziel: Sportplatzanlage Zell) und andererseits entlang des Altarms ins Nichts.</li> <li>- Die kleine Treppenanlage am Hammerkanal auf Höhe Feuerwehr zur Unterführung der Bahnlinie und der Ulmer Straße als Rampe ausbilden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Den Treppenbereich am Landratsamt umgestalten/erweitern, um den Merkelpark wegen Konflikten mit Fußgängern fahrradfrei zu bekommen (sperren).</li> <li>- In der Fortführung der Unterführung an der Merkel-Galerie ist die Querung der Neckarstraße in die Fabrikstraße zu gestalten, ebenfalls der Vorplatz bei der IHK als Anschluss in die geforderte Wehrnecker-Fahrradstraße.</li> <li>- Unmittelbar an der Bahnunterführung (Zugang zu den Gleisen) „Radfahren Verboten“-Schilder anbringen, da es immer häufiger zu Konflikten mit Bahnreisenden kommt.</li> <li>- Anschluss des Neckartalwegs durch die bisher stillgelegt Bahnunterführung an der Mündung des Wehrnecker an das Hengstenberg-Areal (geplant).</li> <li>- Anschluss der Bahn-Untertunnelung auf Höhe des Bootshauses in Mettingen (Kanuabteilung SV1845 Esslingen) an den östlichen Ausgang Mettingens radfahrgerecht gestalten. In dem dortigen kleinen Dreieck im Straßenraum herrscht Ordnungs-Chaos über Radspur-zuparkende Autos, entwidmete Radverkehrs-Wegweisungen bis hin zu aufgestellten Kleidersammel-Containern mitten auf der Radfahrbahn. Hier erfolgt ebenfalls der Anschluss der innerstädtischen Tal-Längsachse an Mettingen.</li> <li>- Alle Unterführungen der Bahnlinie sind radfahrgerecht zu gestalten.</li> </ul>
<p>22. Radverkehrsachsen in den Stadtteilen schaffen.</p>	<p>Die Ortsteile müssen mit ihren Hauptachsen in sich erschlossen und an die Innenstadtachsen angeschlossen werden.</p>
<p>23. Alle Stadtteile an die Innenstadt anschließen.</p>	<p>Da viele Radfahrer/innen in Esslingen die Topographie nicht scheuen und selbst Bewohner/innen der Höhenlagen den Weg mit dem Rad in die Stadt und zurück nicht scheuen, müssen alle Stadtteile mit ihren Stadtteilachsen (auch die auf den Höhen) an die Innenstadt angeschlossen werden. Hierzu sollen Verkehrsflächen sparende Radstreifen für eine Mischnutzung an den Hauptverkehrsstraßen auf direktem Weg in die oberen Stadtteile angelegt werden.</p>
<p>24. Brückenstraße radfahrgerecht umgestalten.</p>	<p>Der Radverkehr aus der Zollbergstraße und der Hohenheimer Straße muss über die viel zu breite Brückenstraße radfahrgerecht an die alte Pliensaubrücke angeschlossen werden. Denkbar ist dabei u.a. die Freigabe von vorhandenen Busspuren. Die Ein- und Ausschleifung in und aus der alten Pliensaubrücke ist herzustellen.</p>

<p>25. Stadtteil Weil an die Pliensauvorstadt und an Mettingen anbinden.</p>	<p>Im Bereich Eberhard-Bauer-Stadion und Anschluss B10 muss die Verbindung radfahrgerecht gestaltet werden.</p> <p>In Weil selbst ist die Verbindung durchgängig zu gestalten.</p> <p>Der geplante Steg über die B10 ist zu realisieren.</p>
<p>26. Die Gartenstadt an die Hindenburg-Fahrradstraße anbinden.</p>	<p>Die Hindenburg-Fahrradstraße muss nach Osten bis zur Keplerstraße verlängert werden. Die Überführung über die Schorndorfer Straße in die Zimmerbachstraße ist radverkehrsgerecht zu gestalten.</p>
<p>27. Stadtteil Zell anbinden.</p>	<p>In der Fortführung der Achse Hindenburg-Fahrradstraße/Zimmerbachstraße in Richtung Zell ist die Alte Heusteige radverkehrsgerecht an die Wilhelmstraße anzuschließen. In Richtung Zell muss dies auf der linken Straßenseite erfolgen.</p>
<p>28. Verbindung von Berkheim zum Bhf. Oberesslingen und bis zur Hindenburg-Fahrradstraße herstellen.</p>	<p>Problem 1: Die zu niedrigen Brückengeländer auf der Konrad-Adenauer-Brücke sind zu erhöhen.</p> <p>Problem 2: Die Radverbindung muss auf beiden Seiten anstatt auf der westlichen Brückenseite geführt werden. Vorteil: weniger Ampeln und Halte für den Radverkehr. Außerdem ist die Neckarinsel mit dem Eisstadion, Nymphaea und das Industriegebiet Sirnau über die östliche Brückenseite viel besser erreichbar.</p>
<p>29. Verbindung von Oberesslingen nach St. Bernhard herstellen.</p>	<p>Die Verbindung Haldenstraße-Goerdelerweg muss am Abzweig Kennenburg radverkehrssicher gestaltet werden.</p>
<p>30. Nachbarkommunen anbinden.</p>	<p>Die Nachbarkommunen müssen in Absprache mit diesen an die Radverkehrsachsen in den Ortsteilen angebunden werden.</p>

**Aktuelle Mitglieder des Bündnisses Esslingen aufs Rad sind (alle Esslingen):**

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Critical Mass
- STADTRADELN-Team „Esslinger/innen für eine fahrradfreundliche Stadt – aber pronto!“
- Bündnis 90/Die Grünen
- Die Linke
- Ökologische Partei Deutschlands (ÖDP)

**Die Autoren dieses Forderungskatalogs sind:**

Thomas Albrecht, Petra Bigoh, Petra Blank, Jürgen Grad, Tobias Hardt, Jürgen Menzel, Mathias Rady, Thomas Rumpf, Dirk Rupp und Petra Schulz.