

Die Römerstraße in Leonberg aus Sicht von RadL

Stand: 15.1.2021

Die Römerstraße ist Teil des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2013 und wird in diesem Dokument mehrfach erwähnt. Sie ist Bestandteil der Routen mit Priorität 1: Römerstraße/Berliner Straße/Breslauer Straße

Die Römerstraße hat eine außerordentliche innerstädtische Bedeutung durch die zentrale gerade Führung mit Anrainern aus Industrie, Gewerbe, Handel, Schulen, öffentliche Einrichtungen, Wohnen. Hinsichtlich aller Verkehrsarten wechselt sie ihren Charakter in kurzer Abfolge, Sie hat größte planerische Mängel und gestalterische Defizite.

Als Realisierungshorizont hinsichtlich des Radverkehrskonzeptes wurde hier das Jahr 2020 anvisiert. Dieses Jahr ist leider nun vorbei, ohne nennenswerte Verbesserungen.

Daher hat sich RadL jetzt zur Aufgabe für das Jahr 2021 gemacht, diese Straße in den Fokus zu nehmen. Neu hinzukommen sind die Aspekte der laufenden Neubauten in der Römerstraße mit Einfluss auf den Radverkehr, im Vordergrund der Neubau von Bosch und die Änderungswünsche dieser Firma, der Neubau bei Schuh-Bayer sowie der Neubau auf dem Parkplatz des Leo 2000.

Ziel ist die Realisierung einer durchgängigen sicheren Radverbindung in der gesamten Römerstraße von West nach Ost und von Ost nach West.

Zunächst zur Begriffsbildung (vgl. ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV):

Radfahrstreifen: exklusiv für Radfahrer mit durchgezogener Linie von der Fahrbahn getrennt, darf nicht von Autos überfahren werden (Beispiel vor Kaufland/Rewe).

Schutz- oder Angebotsstreifen: Streifen abgetrennt durch unterbrochene Linie zur Fahrbahn hin, darf bei Bedarf von Autos überfahren werden (Beispiel Renninger Straße).

„Radfahrer frei“: Beschilderung auf dem Gehweg, darf auch von Fußgängern benützt werden.

Verlauf der Römerstraße:

Anfang im Westen bei der Gebersheimer Straße bis nach Osten zur Seestraße.

Es wird der westliche Teil bis zur Feuerwache betrachtet und im Folgenden in 11 Abschnitte eingeteilt:

Karte basierend auf Google Maps:



Die 11 Teil-Abschnitte werden nun im Einzelnen beleuchtet:

- **1 Kreuzung In der Au / Gebersheimer Straße / Römerstraße**

Teil des Glemsmühlenradwegs

Die Überquerung der Gebersheimer Straße ist in beiden Fahrtrichtungen für Radfahrer unklar, keine Radfahrerspur, keine sonstige Lenkung außer Fußgängerampel mit Radsymbol

Maßnahme: Radfahrstreifen oder Schutzstreifen anlegen über die Kreuzung und regelkonformer Anschluss an die weiterführenden Radverkehrsanlagen, dabei Beseitigung des Versatzes von der Römerstraße zur Straße „In der Au“, Änderung der Ampelschaltung.

Änderungsmöglichkeit wird seit Anfang 2020 von der Stabsstelle für innovative und intermodale Mobilität geprüft.

Stand 12/2020: in Arbeit bei Jens Schneider von der Stabsstelle für innovative und intermodale Mobilität.



- **2 Römerstraße zwischen Gebersheimer Straße und Einmündung Bahnhofstraße**

von West nach Ost bergauf: Radstreifen auf dem Gehweg:

Absenkung des Bordstein vor der Einmündung in die Bahnhofstraße, aber keine Abzweigspur für Radfahrer. Radfahrer muss bis zur Fußgängerüberquerung vorfahren und absteigen.

Abhilfe: bauliche Verbesserung durch Absenkung des Hochbords und markierter Aufstellbereich bzw. Linksabbiegestreifen für Radfahrer.



- **2 Römerstraße zwischen Einmündung Bahnhofstraße und Gebersheimer Straße**

von Ost nach West bergab, vorbei an der Ausfahrt Wertstoffhof.

Gefährliche Ausfahrt bei zu hohem Bewuchs, Maßnahme: Büsche auf max. 50 cm Höhe halten.
vorhandener Radfahrstreifen zu schmal: Änderung geplant mit Abschnitt 1 (s.o.)



- **3 Abschnitt Einmündung Bahnhofstraße bis ,OBI'-Kreisel /Poststraße**

von West nach Ost bergauf: Radstreifen auf dem Gehweg führt vor dem Kreisel auf die Straße;
Rampe zu schmal, Radfahrer wird in den Autoverkehr gedrängt; keine Änderung geplant
von Ost nach West bergab: ‚Radfahrer frei‘ auf dem Gehweg, Radfahrer auf der Straße ohne
Schutzstreifen,

kritisch: Einmündung Bahnhofstraße, schlechte Erkennbarkeit von Radfahrern auf dem Gehweg
für rechtsabbiegende Autos; keine Änderung geplant



- **4 Abschnitt ,OBI'-Kreisel /Poststraße bis Einmündung Marienstraße**

Hier neu angelegter Radfahrstreifen – sicherer Radstreifen

Problem 1: Radfahrer von Osten kommend haben keine Abbiegemöglichkeit zu den
Radabstellanlagen vom Kaufland (Absteigen an der Fußgängerampel erforderlich)

Problem 2: Die Einfahrt in den Kreisel wurde entgegen den Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen gebaut und bildet somit eine Gefahrenquelle. Der Radfahrer muss nach links
in die Fahrbahn verschwenken, um in den Kreisel einzufahren; hier müsste der Fahrradstreifen
geradeaus führen und der Autofahrer müsste nach rechts schwenken.



- **5 Abschnitt Marienstraße bis Stohrer Straße/Hindenburgstraße**

kein Radfahrstreifen vorhanden, enge Straße, 'Radfahrer frei' auf Gehweg in West-Ost-Richtung, zu schmale Markierung, Weiterführung zugestellt durch Verkehrszeichen; Kreuzung mit Fußgänger von der linken zur rechten Seite des Gehwegs;
In Ost-West-Richtung untragbarer Zustand: Radstreifen optisch angetäuscht, rechtlich unzulässig



- **6 Abschnitt Stohrer-Straße/Hindenburgstraße bis Einmündung Robert-Koch-Straße**

Aktuell 2021: Neubau nach Abriss des Gebäudes Schuh-Bayer, Radfahren auf der bisherigen Radverkehrsanlage ist hier verboten! Die Straße ist zu benutzen
Umgestaltung des Gehwegs/Straße vor dem Gebäude bis Gerhart-Hauptmann-Straße (Ost-West Richtung) - Bisher keine Einbeziehung von RadL in die Planung!
West-Ost-Richtung: Radfahrer Frei auf Gehweg: Radfahren ohne Schutzstreifen, ohne definierte Linksabbiegemöglichkeit in die Gerhart-Hauptmann-Straße ist eine Zumutung;
In der Weiterführung keine geregelte Querungsmöglichkeit zu den Radabstellanlagen am ASG; unklare bzw. unregelmäßige Situation an beiden Bushaldebuchten

Dieser Abschnitt ist ein Fahrrad-'Hotspot'. Zufahrt zu mehreren Schulen in der Gerhart-Hauptmann-Straße!

Hier besteht hohes Fahrrad-Verkehrsaufkommen wegen Schülern, die in die Gerhart-Hauptmann-Straße abbiegen müssen. Die Schilder 'Radweg' vor ehem. Schuhhaus Bayer vom Ordnungsamt entfernt. Hier herrscht Handlungsbedarf für die Ordnung aller Verkehrsarten unter Priorisierung Fußgänger, Radfahrer, Busse; In der Vergangenheit wurde hier ein Shared Space erwogen und nicht weiterverfolgt!

Planung mit RadL unbedingt gefordert! Schulen einbeziehen.



- **7 Abschnitt Robert-Koch-Straße bis Neuköllner Platz**

Hier nur ‚Radfahrer frei‘ auf dem Gehweg.

Radfahrer im Zweirichtungsverkehr(!) werden durch parkende Autos, aufgestellte Tische, und Fußgänger am Fahren gehindert. Komplett untaugliche Lösung bei der Neugestaltung des Neuköllner Platzes.

In Ost-West-Richtung völlige Unklarheit über die Weiterführung, keine geregelte Überführung zu den Schulen

Hier müssen beidseits Radfahr- bzw. Schutzstreifen entstehen, der Platz ist verfügbar: Poller verschieben



- **8 Kreuzung über Leonberger Straße**

Hier herrscht ein sehr hohes Fußgängeraufkommen an der Furt. Radfahrer werden regelmäßig von Fußgängern abgedrängt.

Hier gibt es schon seit Jahren den Vorschlag von RadL die rechte Auto-Spur über die Kreuzung Richtung Leo-Center zur Fahrradspur umzuwidmen. Diese Spur endet als Abbiegespur in die Neuköllner Straße hinter dem Parkhaus.

In Ost-West-Richtung keine Radverkehrsanlage vorhanden



- **9 Abschnitt Neuköllner Platz bis Neuköllner Straße**

Hier wird seit vielen Jahren eine Umgestaltung beplant. Grünstreifen in der Mitte der Straße soll entfernt werden. Fachlichen Gespräche wurden mit Radl geführt, aber aktuell keine Einbeziehung mehr.

Bestehender kombinierter Geh-Radweg im Zweirichtungsbetrieb in unzureichender Breite.



Östlich des Leo2000 wurde eine Baustelle eingerichtet. Fußgänger müssen auf Südseite wechseln und belasten den kombinierten Geh-/Radweg zusätzlich. Erst wenn das Gebäude fertig ist, soll der Umbau der Straße erfolgen.

- **10 Abschnitt Neuköllner Straße bis Einmündung Steinstraße (Bereich Amberhotel, Bürgerplatz)**

In West-Ost Richtung Radweg vorhanden; für Zweirichtungsverkehr zu schmal; wird von Fußgängern vielfach nicht als Radweg erkannt; keine planmäßige Weiterführung für Linksabbieger zu Lindenberger Straße, Steinstraße und zum Radstreifen vor Feuerwache in Richtung Fichtestraße.

In West-Ost-West-Richtung: Radfahrstreifen endet nach der Einmündung Lindenberger Straße, Radfahrer muss zu Fuß Straßenseite wechseln; behindert durch Metallabsperungen; ab dort Zweirichtungsverkehr ohne radgerechte Abbiegemöglichkeit in die Eltinger Straße Richtung Altstadt



- **11 Abschnitt Steinstraße bis Fichtestraße**

Im Zweirichtungsverkehr auf zu schmalen Radstreifen; in West-Ost-Richtung Benutzungsrecht nicht erkennbar

