



# Stadt Eppingen

## Radverkehrsverbindung Bahnhof - Schulcampus

### Straßenbau

Vorplanung  
22.04.2024

### Kurzerläuterungsbericht

### Anlage 1

---

**BIT** | INGENIEURE

Standort Öhringen  
Altstadt 36  
74613 Öhringen  
Tel. +49 7941 9241-15  
[www.bit-ingenieure.de](http://www.bit-ingenieure.de)

---

04EPP23128

Stadt Eppingen

Radverkehrsverbindung Bahnhof - Schulcampus

Index	Datum	Bemerkung	Kürzel
a			
b			
c			

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	2
Abbildungsverzeichnis .....	3
Tabellenverzeichnis .....	3
1 Allgemeines .....	4
1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme .....	4
1.2 Beschreibung des Plangebietes .....	4
2 Grundlagen .....	6
2.1 Vermessung .....	6
2.2 Baugrund .....	6
2.3 Grundwasserverhältnisse .....	7
2.4 Kampfmittel .....	7
2.5 Altlasten .....	7
2.6 Beweissicherung .....	7
2.7 Bestandsleitungen .....	7
3 Straßenbau .....	8
3.1 Straßenraumgestaltung/Maßnahmenbeschreibung .....	8
3.1.1 Knoten Bahnhofstraße / Vorstädter Brücke .....	8
3.1.2 Knoten Bahnhofstraße / Zeppelinstraße .....	9
3.1.3 Zeppelinstraße .....	9
3.1.4 Knoten Bismarckstraße / Zeppelinstraße .....	11
3.1.5 Knoten Kohlplattenweg / Schmiedgrundweg .....	14
3.1.6 Schmiedgrundweg .....	14

3.1.7	Schulcampus .....	14
3.1.8	Anschluß Adolf-Vielhauer-Straße .....	15
3.2	Straßenoberbau .....	16
3.3	Höhenentwicklung .....	16
3.4	Querschnitte / Aufbau .....	16
3.5	Schleppkurvenprüfung.....	16
4	Bauausführung .....	16
4.1	Voraussichtliche Bauzeit .....	16
4.2	Verkehrsregelung während der Bauphase .....	17
5	Kosten.....	17
5.1	Kostenschätzung / Kostenberechnung .....	17
	Quellen- und Literaturverzeichnis .....	18
	Anhang.....	19

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage (Open Street Map) .....	5
Abbildung 2: Plangebiet (Open Street Map) .....	5
Abbildung 3: ÖPNV-Karte (Open Street Map) .....	6
Abbildung 4: Knoten Bismarckstraße - Variante 1 .....	11
Abbildung 5: Knoten Bismarckstraße - Variante 2 .....	12
Abbildung 6: Knoten Bismarckstraße - Variante 3 .....	12
Abbildung 7: Knoten Bismarckstraße - Variante 4 .....	13
Abbildung 8: Auszug Städtebauliches Konzept „Kohlplattenweg“ /3/.....	14
Abbildung 9: „Abkürzung Schmiedgrundweg“ .....	15

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abschnittseinteilung der Gesamtmaßnahme .....	8
--	---

## 1 Allgemeines

### 1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Die Stadt Eppingen plant die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Ertüchtigung der bestehenden Fußgänger- und Radverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Schulcampus.

In einer Radverkehrskonzeption wurden in der Vergangenheit unterschiedliche Knotenpunktlösungen für die Linienführung und Detailplanung untersucht und drei Knotenpunkte auf der Strecke identifiziert, an denen die Querungsverhältnisse zu verbessern sind. /1/

Der erste Bauabschnitt umfaßt dabei die Knotenpunkte

- Bahnhofstraße / Zeppelinstraße und
- Bismarckstraße / Zeppelinstraße
- Anschluß Adolf-Vielhauer-Straße

Der grundhafte und linienförmige Ausbau der betroffenen Straßen ist dabei zunächst nicht vorgesehen, die Fußgänger- und Radverkehrsführung wird durchgängig im Bestand über ergänzende Markierung verdeutlicht.

Die Stadt Eppingen ist mit der Maßnahme ins Förderprogramm nach LGVFG aufgenommen worden.

### 1.2 Beschreibung des Plangebietes

Die Stadt Eppingen befindet sich im Nordwesten Baden-Württembergs, in der Region Heilbronn-Franken, im Mittelbereich Heilbronn innerhalb des gleichnamigen Oberzentrums. Die Stadt liegt etwa 22 Kilometer westlich von Heilbronn und ungefähr 40 Kilometer nordöstlich von Karlsruhe.

Verkehrlich ist Eppingen über die Bundesstraße 293 zu erreichen, oder über die direkte Anbindung der Stadtbahnlinie S4 zu den Zentren Heilbronn, Karlsruhe und dem Rhein-Neckar-Kreis. (Siehe Abbildung 1)

Das Plangebiet befindet sich südlich der Stadtmitte von Eppingen. Die geplante Fußgänger- und Radverkehrsverbindung reicht vom Bahnhof Eppingen über die Bahnhofstraße – Zeppelinstraße – Schmiedgrundweg bis zum Schulzentrum Eppingen, welches aus der Selma-Rosenfeld-Realschule (1.000 Schüler), der Hellbergschule Eppingen (ca. 700 Schüler) und dem Hartmanni-Gymnasium (ca. 950 Schüler) besteht. (siehe Abbildung 2)

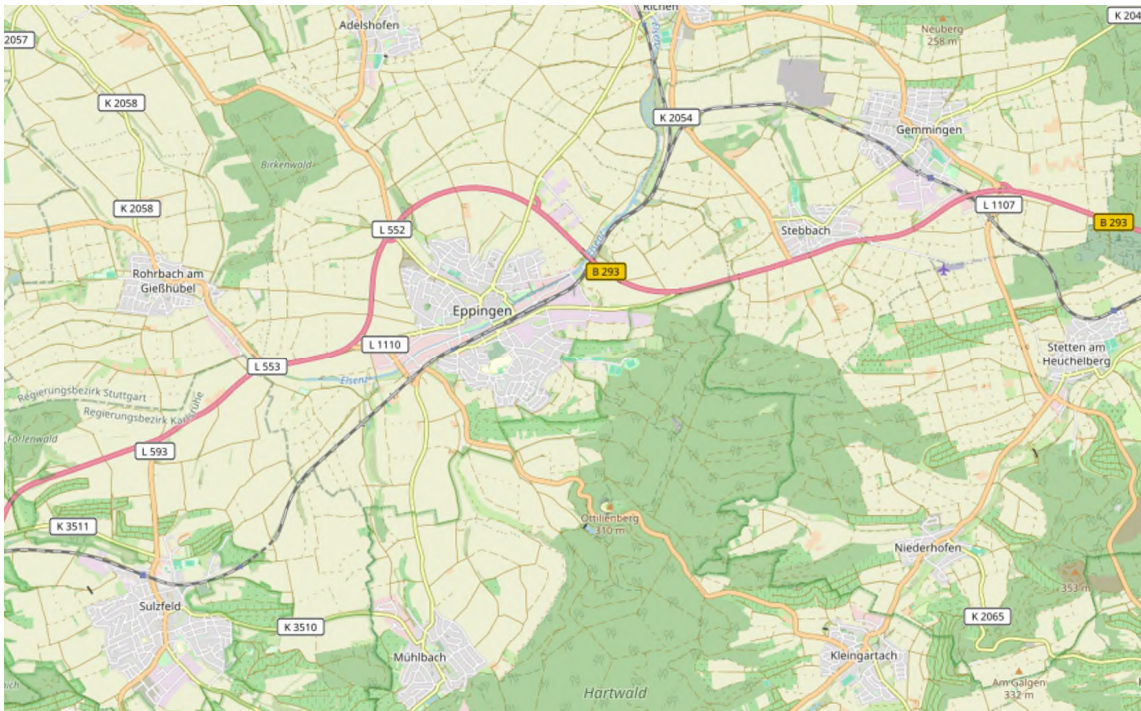


Abbildung 1: Lage (Open Street Map)



Abbildung 2: Plangebiet (Open Street Map)

Bezüglich der Unfallzahlen mit Personenschaden sind die Knotenpunkte auf der Strecke unauffällig. Als einziger Unfall mit Personenschaden wurde ein Vorkommnis im Jahr 2016 erfaßt, bei dem sich ein Fußgänger schwer verletzte. Unfallort war die Fußgängerüberführung am Knoten Bismarckstraße / Zeppelinstraße.

Entlang der Bahnhofstraße und der Bismarckstraße verkehren Linien des ÖPNV, die ebenfalls einen großen Teil des Schülerverkehrs abwickeln (siehe Abbildung 3):

- 673: Eppingen - Adelshofen - Eppingen (Massenbachhausen)
- 674: Eppingen - Kleingartach - Eppingen
- 675: Eppingen - Rohrbach - Landshausen - Elsenz - Landshausen - Rohrbach – Eppingen
- 676: Eppingen - Mühlbach - Zaberfeld - Mühlbach - Eppingen

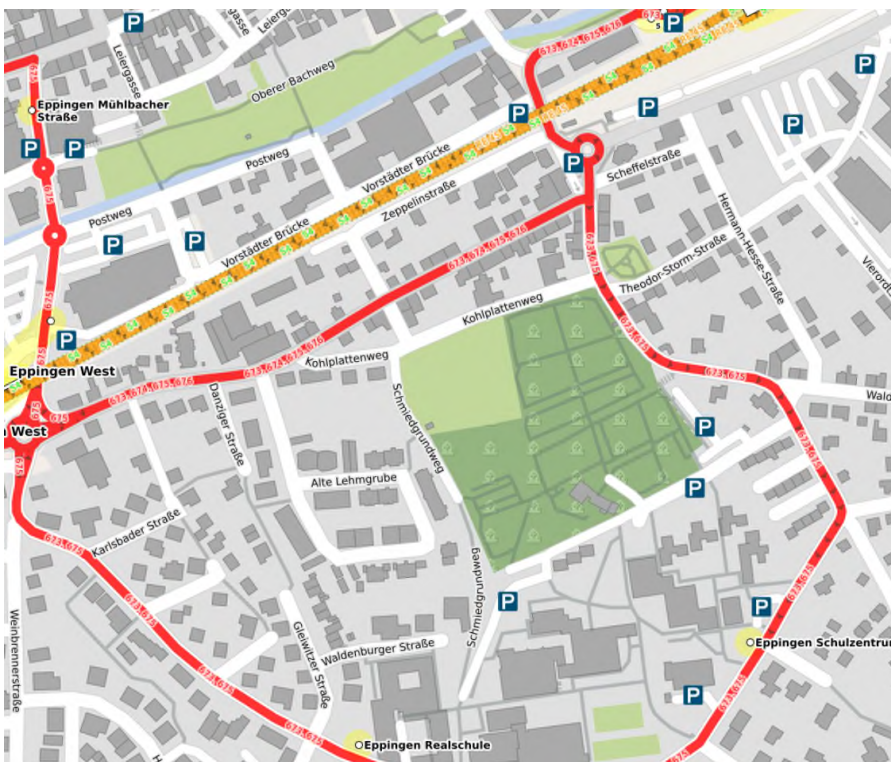


Abbildung 3: ÖPNV-Karte (Open Street Map)

## 2 Grundlagen

### 2.1 Vermessung

Der betreffende Streckenzug wurde im März 2024 vermessungstechnisch aufgenommen. Die Bestandspläne zeigt Unterlage 28.1

### 2.2 Baugrund

Die geplanten Umbaumaßnahmen finden auf bisher schon befestigten Flächen statt und umfassen ausschließlich oberflächennahe Bereiche. Ein Baugrundgutachten liegt nicht vor.

## 2.3 Grundwasserverhältnisse

Die Umbaumaßnahmen greifen wegen ihrer geringen Aushubtiefen nicht in das bestehende Grundwassergefüge ein. Sollten flankierende Arbeiten tieferliegende Bereiche betreffen, werden vorab Maßnahmen zur Baugrunderkundung durch die Stadt Eppingen ergriffen.

## 2.4 Kampfmittel

Seitens der Stadt Eppingen wurde noch keine Gutachten zur Kampfmittelvorerkundung für den Planungsraum zur Verfügung gestellt. Aus Untersuchungen für zurückliegende Baumaßnahmen ist bekannt, daß das Stadtgebiet südlich des Bahnhofs im Jahr 1945 erst nach heftigen Kämpfen eingenommen werden konnte. Die Bahnanlagen von Eppingen waren zuvor mehrfach Ziel von Luftangriffen. Die Kampfmittelvorerkundung erfolgt in der nächsten Planungsphase.

## 2.5 Altlasten

Altlastenverdachtsflächen entlang des Streckenzuges sind nicht bekannt.

## 2.6 Beweissicherung

Die Stadt Eppingen prüft vor der Ausführung der Baumaßnahmen die Durchführung einer Beweissicherung.

## 2.7 Bestandsleitungen

Vorhandene Bestandsleitungen wurden nachrichtlich in die Bestandspläne (Unterlage 28.1) übernommen. Im Zuge der Arbeiten sind Stand 03/2024 keine ergänzenden Arbeiten zur Leitungsverlegung vorgesehen.

Die Entwässerung im Planungsbereich ist als Mischsystem ausgebildet. Das bestehende Kanalsystem ist ausreichend leistungsfähig und wird beibehalten.

Einrichtungen zur Ableitung des Oberflächenwassers aus Straßen- und Straßenseitenflächen schließen auch künftig an die bestehenden Kanäle an. Eine Neuversiegelung von Flächen und damit eine zusätzliche Beaufschlagung des Kanalnetzes ist nicht vorgesehen.

### 3 Straßenbau

Zur besseren Zuordnung wird die gesamte Trasse in folgende Einzelabschnitte unterteilt:

Tabelle 1: Abschnittseinteilung der Gesamtmaßnahme

Nr.	Abschnitt	Bau-km	Plan-Nr	Art der Änderung
1	Bahnhofstraße / Vorstädter Brücke	0+000 - 0+040	5.1	Bauliche Änderung
2	Bahnhofstraße / Zeppelinstraße	0+040 - 0+047	5.1	Bauliche Änderung
3	Zeppelinstraße	0+047 - 0+280	5.1	Markierung
4	Bismarckstraße / Zeppelinstraße	0+280 - 0+298	5.1	Bauliche Änderung
5	Knoten Kohlplattenweg / Schmiedgrundweg	0+298 - 0+358	5.1	Markierung
6	Schmiedgrundweg	0+358 - 0+666	5.2	Markierung
7	Schulcampus	0+666 - 0+812	5.2	Markierung
8	Anschluß Adolf-Vielhauer-Straße	0+812 - 0+875	5.3	Bauliche Änderung

#### 3.1 Straßenraumgestaltung/Maßnahmenbeschreibung

Die gewählten Fuß- und Radverbindung führt über wenig befahrene Nebenstraßen und Wege, die wenig umwegig sind. Eine stärkere Verkehrsbelastung tritt an folgenden Knotenpunkten auf:

- Bahnhofstraße / Zeppelinstraße und
- Bismarckstraße / Zeppelinstraße

Die vorhandenen Gehwegbreiten liegen teilweise deutlich unter dem Mindestmaß von 1,5 m. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es sich bei Radfahrern und Fußgängern zum größten Teil um Schüler handelt, die zu Schulbeginn und Schulschluß in Gruppen auftreten und sich im losen Verband im Verkehrsraum bewegen. Die Rad- und Fußgängerführung im Bereich des beschränkten Bahnüberganges in der Bahnhofstraße ist bezüglich der bestehenden Schülerströme gesondert zu betrachten. Die Einmündung Bahnhofstraße / Vorstädter Brücke wird deshalb verbal-argumentativ mit behandelt. Bauliche Änderungen in diesem Bereich sind in einem weiteren Bauabschnitt vertiefend zu prüfen.

Die Fußgängerführung in der Zeppelinstraße ist als eigener Punkt bezüglich verschiedener Führungsformen für Fußgänger- und Radverkehr, sowie Fahrzeugverkehr enthalten.

##### 3.1.1 Knoten Bahnhofstraße / Vorstädter Brücke

Nördlich, an der Einmündung Bahnhofstraße/Vorstädter Brücke queren die Schüler aktuell ungeordnet nach dem Prinzip „Querung durch Masse“. An dieser Stelle ist der Bau einer Querungshilfe vorgesehen. Die

Breite der Querungshilfe beträgt 1,60 m, sie wird ausschließlich durch Fußgängerverkehr genutzt. Bei größeren Schülergruppen stellt sich durch die geringe zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h für Kfz und die Anzahl der Schüler ein geordneter ungeordneter Querungsablauf ein, der dann den Schülerstrom über die Querungshilfe kanalisiert und zum westlichen Fußweg über die Bahngleise leitet. Die Querungshilfe unterbindet außerdem nicht gewünschte Abbiegevorgänge aus der Straße Vorstädter Brücke nach Norden, aber auch Linksabbiegevorgänge in die Straße Vorstädter Brücke. Im Bestand verhindern Balisetten diese Fahrbeziehung.

### 3.1.2 Knoten Bahnhofstraße / Zeppelinstraße

Die Wegebeziehungen zwischen der Zeppelinstraße, dem Bahnhof und der Weiterführung südlich des beschränkten Bahnüberganges hängen im starken Maße von äußeren Faktoren ab. Auf der Südostseite des Bahnüberganges befindet sich der Back-Snack-Point Eppingen. Vor oder nach dem Unterricht besuchen zahlreiche Schüler diesen Back-Shop. Die Schülerströme teilen sich entsprechend im Einmündungsbereich der Zeppelinstraße auf: Den einen Strom bilden Schüler auf der direkten Verbindung zwischen Bahnhof und Zeppelinstraße. Diese nutzen den westlichen Gehweg am Bahnübergang. Schüler, mit der Zwischenstation Back-Shop queren die Bahnhofstraße und nutzen nach dem Besuch des Backshops den östlichen Gehweg über die Gleise.

Ein weiterer Teil der Schüler nähert sich dem Bahnübergang aus der Waldstraße. Diese Schüler queren über den bestehenden Fahrbahnteiler vor dem Bahnübergang.

Der Knoten Bahnhofstraße / Zeppelinstraße wird dahingehend umgestaltet, daß der bestehende Fahrbahnteiler des Kreisels bis vor die Schrankenanlage verlängert wird, Somit entsteht Raum für eine zusätzliche Querungsmöglichkeit in Form einer Querungshilfe. Auf dieser Querungshilfe können Nutzer in direkter Richtung vom Back-Snack-Point Eppingen in die Zeppelinstraße gelangen. Der für die Querungshilfe erforderliche Platz wird gewonnen durch die Verziehung des westlichen Fahrbahnrandes in die Zeppelinstraße hinein. Ein durchgehender Rundbord trennt den Gehweg von der Fahrbahn. Der Überfahrtsbereich wird angehoben und als Gehweg gepflastert. Für den Radverkehr in die Zeppelinstraße kommt zusätzlich eine Nullabsenkung zum Einsatz.

### 3.1.3 Zeppelinstraße

In der Zeppelinstraße treten folgende Nutzungsansprüche auf:

- Nutzung durch Fußgänger
- Nutzung durch Radverkehr
- Befahrung durch Kunden des angesiedelten Gewerbes
- Befahrung durch Anwohner
- Parkierung auf der Nordseite (Längs- und Senkrechtparker)

Folgend werden mehrere Möglichkeiten der Verkehrsführung geprüft und verbal-argumentativ abgewogen.

### Zeppelinstraße als Fahrradstraße:

Die Einrichtung einer Fahrradstraße bewirkt, daß ausschließlich Radverkehr auf der Fahrbahn fahren darf. Fußgängern steht zur Nutzung nur der begleitende Gehweg zur Verfügung. Die Zeppelinstraße soll künftig ebenfalls durch Schüler genutzt werden. Bei der vorhandenen eingeschränkten Gehwegbreite in der Zeppelinstraße von 1,5 m und weniger ist die Akzeptanz der Gehwegnutzung nicht zu erwarten, da die Schüler in Gruppen auftreten, und somit einen Großteil des Verkehrsraumes einnehmen.

Das Befahren der Zeppelinstraße durch Kraftfahrzeuge ist außerdem wegen der vorhandenen geschäftlichen Nutzung zu gewährleisten. Hierzu ist die Anordnung eines Zusatzzeichens erforderlich. Neben den Parkflächen am nördlichen Fahrbahnrand ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Doorings-Unfällen ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m zu markieren. Die zur Verfügung stehende Breite des Verkehrsraumes für den Radverkehr reduziert sich dadurch auf eine Restbreite von < 4,0 m. Die Ausweisung der Zeppelinstraße als Fahrradstraße ist somit nicht zielführend.

### Unechte Einbahnstraße:

Eine weitere Möglichkeit zur Verringerung des Fahrzeugverkehrs in der Zeppelinstraße ist die Anordnung einer unechten Einbahnstraße. Die Zufahrt zur Zeppelinstraße von der Bahnhofstraße aus wäre für diesen Fall für den Kfz-Verkehr mit Z267 „Verbot der Einfahrt“ unterbunden, die Zufahrt für den Radverkehr gestattet das Zusatzzeichen Z1022-10. Die Ausfahrt aus der Zeppelinstraße in die Bahnhofstraße bleibt wie im Bestand in Richtung Süden zugelassen. Für die bestehende gewerbliche Nutzung bedeutete dies, daß die Erreichbarkeit der Geschäfte ausschließlich von der Bismarckstraße aus möglich ist. Als Vorgabe der Stadt Eppingen soll die Zufahrtsmöglichkeit aus der Bahnhofstraße in die Zeppelinstraße für Kunden erhalten bleiben. Die Anordnung einer unechten Einbahnstraße ist deshalb ebenfalls nicht zielführend.

### Beschränkte Zufahrt:

Um die Anzahl an Abbiegevorgängen aus der Bahnhofstraße in die Zeppelinstraße zu verringern und Schleich- oder Durchgangsverkehr zu verhindern ist die Freigabe des Abbiegevorganges nur für Anlieger zu prüfen. Die Erreichbarkeit der ansässigen Gewerbe in der Zeppelinstraße bleibt damit aus Richtung Norden erhalten, die Ausfahrt aus der Zeppelinstraße in die Bahnhofstraße bleibt wie bisher nur in Richtung Süden möglich. Für den Radverkehr ist die Fahrbeziehung aus Richtung Norden in die Zeppelinstraße mit Zeichen 1022-10 „Einspurige Fahrzeuge Frei“ zu gestatten.

### Fazit:

Eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche bietet allein die Variante mit Beschränkung der Zufahrt auf den Anliegerverkehr mit Freigabe für den Radverkehr von der Bahnhofstraße aus. Die Ausfahrt aus der Zeppelinstraße ist – wie im Bestand – in die Bahnhofstraße in Richtung Süden möglich. Für den Knoten Bismarckstraße / Zeppelinstraße gibt es keine Einschränkungen der Fahrbeziehungen. Diese Lösung wird für die Knotenpunktentwürfe zugrunde gelegt.

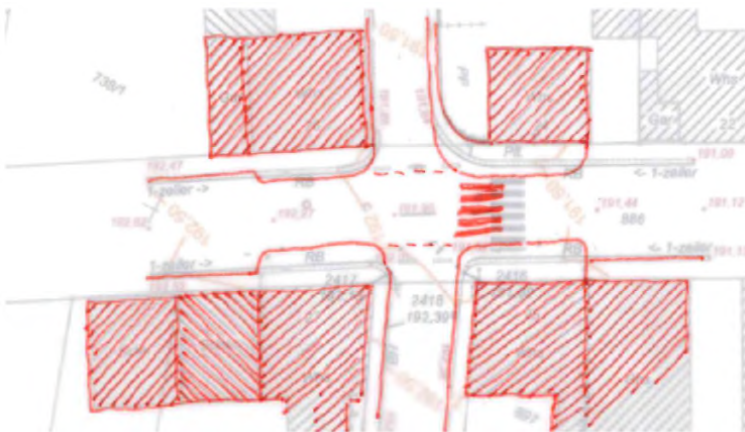
### 3.1.4 Knoten Bismarckstraße / Zeppelinstraße

Der Knoten liegt ungefähr in der Mitte des Straßenzuges Bismarckstraße. Die Straße selbst hat eine Breite zwischen den Borden von ca. 9,0 m, die Breite des gesamten Straßenraumes liegt bei ca. 12,0 m. Beiderseits der Fahrbahn wird vereinzelt ungeordnet geparkt, die Bordsteinhöhen liegen bei ca. 5..7 cm. Die breite Fahrbahn begünstigt trotz der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine höhere gefahrene Geschwindigkeit. Verkehrszahlen für die Bismarckstraße und die Zeppelinstraße liegen nicht vor. Die Zu- und Ausfahrt aus der Zeppelinstraße ist in allen Richtungen zugelassen.

Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere Varianten untersucht, bei denen die Breite der Fahrbahn in unterschiedlichem Maße reduziert ist. Der Gehwegbereich wird in allen Varianten gegenüber dem Bestand verbreitert, damit eine ausreichende Aufenthaltsfläche für die Nutzer entsteht und sich die Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern verbessern.

#### Variante 1:

Die Variante stellt den Knotenumbau mit den geringsten Veränderungen dar. Der Gehwegbereich wird im Knotenpunktbereich verbreitert, die Fahrbahnbreite reduziert sich dadurch auf 6,5 m. Dies entspricht dem Querschnitt für eine Hauptsammelstraße. Durch das Vorziehen der Randsteine im Gehwegbereich entsteht ausreichend Raum, damit sich die Schüler/Fußgänger aufstellen können. Die Fußgängerquerung wird in Richtung Westen verschoben, damit die Schüler im Zuge der Hauptgehrichtung über die Bismarckstraße queren können. Die Zu- und Ausfahrt ist aus allen Knotenpunktarmen möglich. Der Radverkehr ist wartepflichtig.



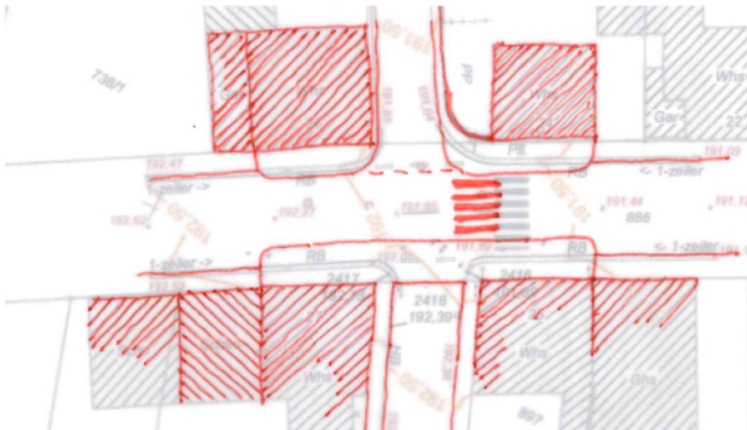


Abbildung 5: Knoten Bismarckstraße - Variante 2

### Variante 3:

Bei Variante 3 reduziert sich die verbleibende Fahrbahnbreite auf 5,0 m. Dies entspricht dem Begegnungsfall LKW/PKW bei eingeschränkter Geschwindigkeit. Dieser Begegnungsfall ist gerechtfertigt, da die zulässige Geschwindigkeit im Bestand entlang der Bismarckstraße schon heute auf 30 km/h reduziert ist. Die Engstelle ist mit einer Länge von weniger als 30 m kurz genug, daß große Fahrzeuge sich arrangieren können. Ggfs ist die Engstelle mit der Beschilderung mit Z208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ zu ordnen. Durch die Engstelle reduziert sich die gefahrene Geschwindigkeit schon vor dem Knotenpunktbereich und Fahrzeugführer können gefahrlos für die Schüler anhalten.

Die Borde der Engstelle ordnen die Zufahrt zur Zeppelinstraße, wie auch zum Kohlplattenweg unter. Die Fußgängerquerung liegt vollständig in der Hauptgehrichtung des Fußgängerverkehrs. Für den Radverkehr ist auch bei dieser Lösung neben der Fußgängerüberführung ein Radfahrstreifen anzuordnen.

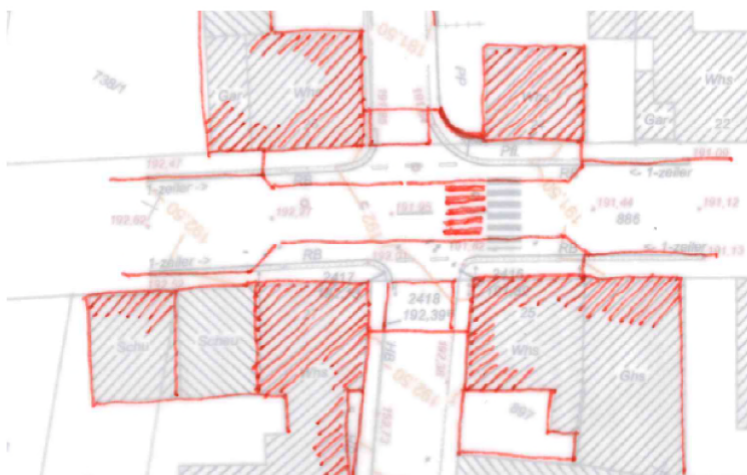


Abbildung 6: Knoten Bismarckstraße - Variante 3

#### Variante 4:

In Abstimmung mit der Stadt Eppingen wurde in Variante 4 die Bevorrechtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs im Zuge der Zeppelinstraße untersucht. Dabei soll die Zufahrt zur Zeppelinstraße und zum Kohlplattenweg für den Anliegerverkehr in allen Richtungen erhalten bleiben und es ist zu berücksichtigen, daß die Bismarckstraße Bestandteil des Liniennetzes des ÖPNV ist.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, wird für die Variante 4 das Musterblatt S2 der „Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ zugrunde gelegt. /2/ Diese Lösung zeigt die Bevorrechtigung des Radverkehrs bis zu einer Verkehrsbelastung  $\leq 3.000$  Kfz/24h, wenn die querende Straße keine Landes- oder Bundesstraße ist. Der Knotenpunktbereich wird bei dieser Lösung mit Sinusrampen angehoben und der Belag im Knotenpunkt gegen eine Pflasterung ausgetauscht. (siehe Abb.)

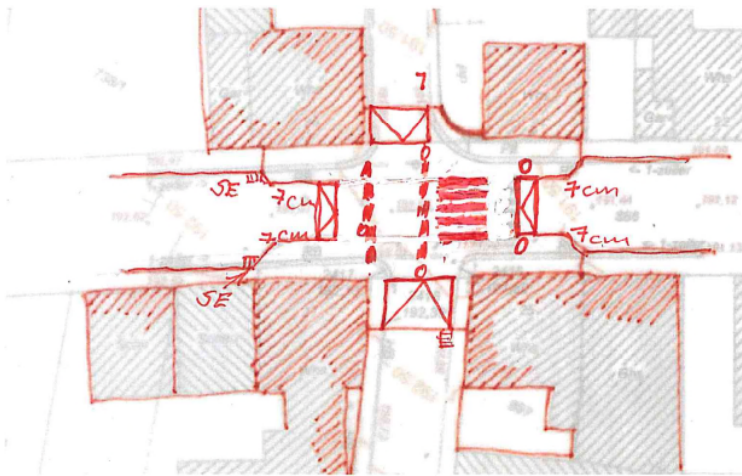


Abbildung 7: Knoten Bismarckstraße - Variante 4

Die Aufpflasterung des Kreuzungsbereich zur Unterstützung der Bevorrechtigung des Radverkehrs würde sich allerdings bei Überfahrt durch die KOM negativ auf den Fahrkomfort für die Nutzer auswirken. Aus diesem Grund wird bei Variante 4 auf die Aufpflasterung verzichtet und der Randstein entlang der Bismarckstraße durchgeführt. Die Bevorrechtigung des Querverkehrs heben zusätzliche Bodenmarkierungen hervor.

#### Fazit/Vorzugsvariante:

Im Interesse einer sicheren Fußgänger- und Radverkehrsführung wird die Variante 4 unter Einbeziehung von Teilen der Variante 3 als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Die Vorzugsvariante bevorrechtigt den Fußgänger- und Radverkehr gegenüber dem Fahrzeugverkehr auf der Bismarckstraße. Der Kreuzungsbereich kann wegen der negativen Auswirkungen auf den Fahrkomfort für die KOM-Insassen nicht angehoben werden. Mit zusätzlicher Bodenmarkierung des Zeichens Z205 auf der Fahrbahn erhöht sich die Erkennbarkeit der verkehrlichen Situation. Zur Unterstützung des abgesenkten Geschwindigkeitsniveaus entlang der Bismarckstraße ist die Durchfahrtsbreite im Kreuzungsbereich auf 5,0 m reduziert. Mit dem größeren Abstand der Fahrbahn­ränder von der Bebauung verbessern sich die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Fahrbeziehungen in Richtung Zeppelinstraße und Kohlplattenweg werden nicht eingeschränkt. (siehe Unterlage 5)

### 3.1.5 Knoten Kohlplattenweg / Schmiedgrundweg

Im Knotenpunktbereich schneiden sich Kohlplattenweg und Schmiedgrundweg schleifend. Angrenzende Grundstückseinfassungen behindern teilweise die Sicht, das Flurstück 8815/1 ist nicht bebaut. Die Stadt Eppingen untersucht aktuell eine Erschließung der bebauten und unbebauten Flächen um den Knoten und hat hierzu ein Städtebauliches Konzept „Kohlplattenweg“ erstellen lassen /3/. Einen Auszug aus dem Konzept zeigt Abbildung 8.



Abbildung 8: Auszug Städtebauliches Konzept „Kohlplattenweg“ /3/

Eine bauliche Umgestaltung zur Bevorrechtigung des Radverkehrs im Knotenpunkt ist künftig vorgesehen. Die baulichen Maßnahmen werden im Zuge der Konkretisierung des baulichen Konzepts zu einem späteren Zeitpunkt untersucht.

Bis zur Konkretisierung des Städtebaulichen Konzeptes wird der Fußgänger- und Radverkehr mit einer Furtmarkierung in Ergänzung mit einer Roteinfärbung bevorrechtigt über den Kohlplattenweg geführt.

### 3.1.6 Schmiedgrundweg

Der Schmiedgrundweg bleibt baulich unverändert. Verkehrsrechtlich wird der Schmiedgrundweg als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ (Z 240) beschildert und zur Erhöhung der gegenseitigen Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer mit den Sinnbildern „Fahrrad“ und „Fußgänger“, sowie Richtungspfeilen für einen Zweirichtungsverkehr in regelmäßig wiederkehrenden Abständen (30 m) markiert. (Siehe Lageplan und Vgl. Musterlösungen, Musterblatt 11.1-1)

### 3.1.7 Schulcampus

Der Abschnitt „Schulcampus“ beginnt vor dem U-Turn an der Schmiedgrundhalle und reicht bis zum Ende des Beschäftigten-Parkplatzes auf dem Campus. Der Kurvenbereich des U-Turns wird als Radwegfurt markiert und mit einer Rotmarkierung versehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg endet hier. Die Fußgängerzahlen sind hier geringer. Die Schüler nutzen schon vorher die Treppenanlage zur Adolf-Vielhauer-Straße und die in

der Vergangenheit ausgepflasterte „Abkürzung“, die wegen der Hochborde nicht durch den Radverkehr befahren wird (Abbildung 9). Radfahrer fahren weiter bis zum U-Turn und biegen dort je nach Ziel auf dem Campus in Richtung Norden ab.



Abbildung 9: „Abkürzung Schmiedgrundweg“

Im weiteren Verlauf führt die Fahrradtrasse über die Fahrgasse des Beschäftigten-Parkplatzes. Die Befahrung des Parkplatzes durch PKW erfolgt in zeitlicher Entzerrung aus Richtung Berliner Ring. Radverkehr vom Schmiedgrundweg begegnet in der morgendlichen Spitzenstunde den zufahrenden PKW. Auch zum Unterrichtsende fließen die Verkehrsströme aus Radfahrern und Fahrzeugführern entgegengesetzt. Zur Sensibilisierung der Radfahrer und der ausfahrenden Fahrzeugführer wird in der Fahrgasse eine Kernfahrbahnbreite von 4,0 m für den Radverkehr markiert (unterbrochener Schmalstrich). Dadurch können Fahrzeugführer aus den Senkrechtparkständen ausfahren, mit verbesserter Sicht auf den Radverkehr. Eine Roteinfärbung der Fahrgasse ist nicht vorgesehen. Gegenwärtig stellen Poller sicher, daß der Kfz.-Verkehr nicht über den Schmiedgrundweg in Richtung Ortsmitte fährt. Diese Poller entfallen künftig.

### 3.1.8 Anschluß Adolf-Vielhauer-Straße

Der „Anschluß Adolf-Vielhauer-Straße“ hat eine Länge von ca. 90 m. Er wird von Fahrzeugen befahren, die zum Beschäftigtenparkplatz wollen, und vom Radverkehr. In diesem Abschnitt befinden sich Zugänge zu Fahrradabstellanlagen. Die Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt wechselt im Bestand zwischen 3,5 m und 4,0 m. Im Zuge der Maßnahme ist die Verbreiterung der Fahrbahnfläche auf durchgängig 4,00 m vorgesehen. Der Ausbau erfolgt durch das Versetzen des Randsteines auf einer Länge von ca. 40 m.

### **3.2 Straßenoberbau**

Die Bauarbeiten finden auf bisher schon verdichtetem und befestigtem Untergrund statt. Werden im Zuge der Bauausführung nichttragfähige Schichten angetroffen wird der Untergrund durch Bodenaustausch ertüchtigt.

Die Arbeiten bewegen sich im oberflächennahen Bereich. Ein Eingriff in das bestehende Straßenplanum ist nicht vorgesehen.

Verkehrszahlen für die Umbaubereiche liegen aktuell nicht vor. Der Oberbau wird deshalb in der Ausprägung des Bestandes wiederhergestellt. Die Aufbaustärke wird im Zuge der Vorbereitung der Vergabe der Bauleistungen durch Probeschurfe ermittelt.

In den Gehwegbereichen der Einmündung Zeppelinstraße / Bahnhof ist die Befestigung der Flächen mit Pflasterbelag vorgesehen. Der Gehwegbereich Bismarckstraße/Zeppelinstraße/Kohlplattenweg erhält ebenfalls eine Pflasterung. Die Fahrbahn zwischen den aufgeweiteten Gehwegbereichen bleibt asphaltiert.

Für die Fassung des Straßenoberflächenwassers aus der Fahrbahn und den Fahrbahnnebenflächen werden die bestehenden Entwässerungseinrichtungen genutzt. Erforderliche Straßenabläufe schließen dabei an die Bestandsleitungen der Straßenentwässerung an.

### **3.3 Höhenentwicklung**

Die Höhenentwicklung aller Umbaumaßnahmen folgt nahe dem Bestand.

### **3.4 Querschnitte / Aufbau**

Die Aufteilung des Verkehrsraumes im Bereich der Einengung zeigt der Ausbauquerschnitt der Bismarckstraße im Bereich der bisherigen Einmündung Zeppelinstraße.

### **3.5 Schleppkurvenprüfung**

Die Befahrbarkeit der Knotenpunkte wurde mit Schleppkurvenuntersuchungen nachgewiesen. Bemessungsfahrzeug für die Fahrt entlang der Bahnhofstraße ist dabei der Lastzug. Die Befahrung der Knotenpunkte Bahnhofstraße / Zeppelinstraße und Bismarckstraße / Zeppelinstraße und Bismarckstraße / Kohlplattenweg wurde für das 3achsige Müllfahrzeug übergeprüft. Die Befahrbarkeit ist für alle Relationen gegeben.

## **4 Bauausführung**

### **4.1 Voraussichtliche Bauzeit**

Die Ausführung der Baumaßnahme soll 2024 beginnen. Die voraussichtliche Bauzeit wird auf insgesamt 10 Wochen abgeschätzt.

## 4.2 Verkehrsregelung während der Bauphase

Für die Zeit der Bauausführung ist mit größeren Behinderungen zu rechnen. Die Arbeiten werden unter Verkehr ausgeführt. Zeitweise kann es zu kurzzeitigen Vollsperrungen einzelner Fahrbeziehungen in den Knotenpunkten kommen.

## 5 Kosten

### 5.1 Kostenschätzung / Kostenberechnung

Die Herstellungskosten für die beschriebenen Baumaßnahmen sind in der Unterlage 13 detailliert zusammengestellt. Sie betragen einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Baunebenkosten:

Knoten Bahnhofstraße / Zeppelinstraße	ca.	165.000,00 €
Knoten Bismarckstraße / Zeppelinstraße	ca.	120.000,00 €
Umbau Adolf-Vielhauer-Straße / Markierung Schmiedgrundweg	ca.	60.000,00 €
Nebenkosten ca. 20%	ca.	69.000,00 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>ca.</b>	<b>414.000,00 €</b>

Aufgestellt: Dipl.-Ing. Jens Krömer

Öhringen, 22.04.2024

BIT Ingenieure AG  
Altstadt 36  
74613 Öhringen

Tel.: +49 7941 9241-10  
oehringen@bit-ingenieure.de

## Quellen- und Literaturverzeichnis

- /1/ BERNARD Gruppe:  
„Eppingen – Konzeption und Detailplanung des Schulwegs zwischen Bahnhofstraße und Schulzentrum“  
Aalen, 17.03.2023
  
- /2/ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:  
„Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“, Stand: März 2018  
<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radschnellverbindungen/qualitaetsstandards-und-musterloesungen>
  
- /3/ Bauldauf Architekten und Stadtplaner GmbH:  
„Eppingen, Kohlplattenweg – Städtebauliches Konzept“  
Stuttgart 30.11.2021

## Anhang