

Radverkehrskonzept für die Kernstadt Laichingen

Vorstellung des Entwurfs sowie Beschluss zur Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Vorlage

An den Gemeinderat zur Beratung in der Sitzung am 03.06.2019 (öffentlich)

2. Sachdarstellung

Im Juni 2018 wurde das Büro brenner BERNARD Ingenieure GmbH aus Aalen beauftragt, ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Das Konzept betrachtet zunächst nur die Kernstadt Laichingen und umfasst sowohl den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr.

Das Radverkehrskonzept liegt mittlerweile im Entwurf vor. Es schildert bestehende Mängel und benennt Maßnahmen zur Behebung der Mängel. Das Konzept listet insgesamt 64 Einzelmaßnahmen mit Umsetzungsvorschlägen auf, priorisiert diese im Hinblick auf ihre Bedeutung für das Gesamtnetz und beinhaltet eine erste Grobkostenschätzung. 16 Maßnahmen betreffen Sofortmaßnahmen, die mit geringem Aufwand kurzfristig realisierbar sind.

Die wesentlichen Grundzüge des Konzepts werden in der Sitzung durch einen Vertreter des Ingenieurbüros präsentiert.

In einem nächsten Schritt wird das Konzept im Zeitraum vom 06.06.2019 bis zum 12.07.2019 öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus findet am 04.07.2019 ein Bürgerworkshop im Alten Rathaus statt. Jedermann kann im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen zum Konzept abgeben.

Das Konzept wird ebenfalls mit Vertretern der Straßenbaulastträger verwaltungsintern erörtert.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Straßenbaulastträger werden dann fachlich bewertet und fließen in den Abwägungsvorgang mit ein.

Nach der Sommerpause wird die Verwaltung dem Gemeinderat einen Abwägungsvorschlag für das endgültige Radverkehrskonzept unterbreiten.

Erste Maßnahmen sollen dann im Jahr 2020 umgesetzt werden.

3. Kosten und Finanzierung

Die entsprechenden Ausgabemittel stehen im Ergebnishaushalt unter der Kostenstelle 51100000/42910000 zur Verfügung.

4. Beschlussvorschlag

4.1 Der Entwurf zum Radverkehrskonzept wird zur Kenntnis genommen.

4.2 Der Entwurf zum Radverkehrskonzept wird öffentlich ausgelegt. Der Öffentlichkeit und den Straßenbaulastträgern ist Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb angemessener Frist zu geben.

Vertagungsfähig: nein

Laichingen, 23.05.2019

Gefertigt:

Gesehen:

Gesehen:

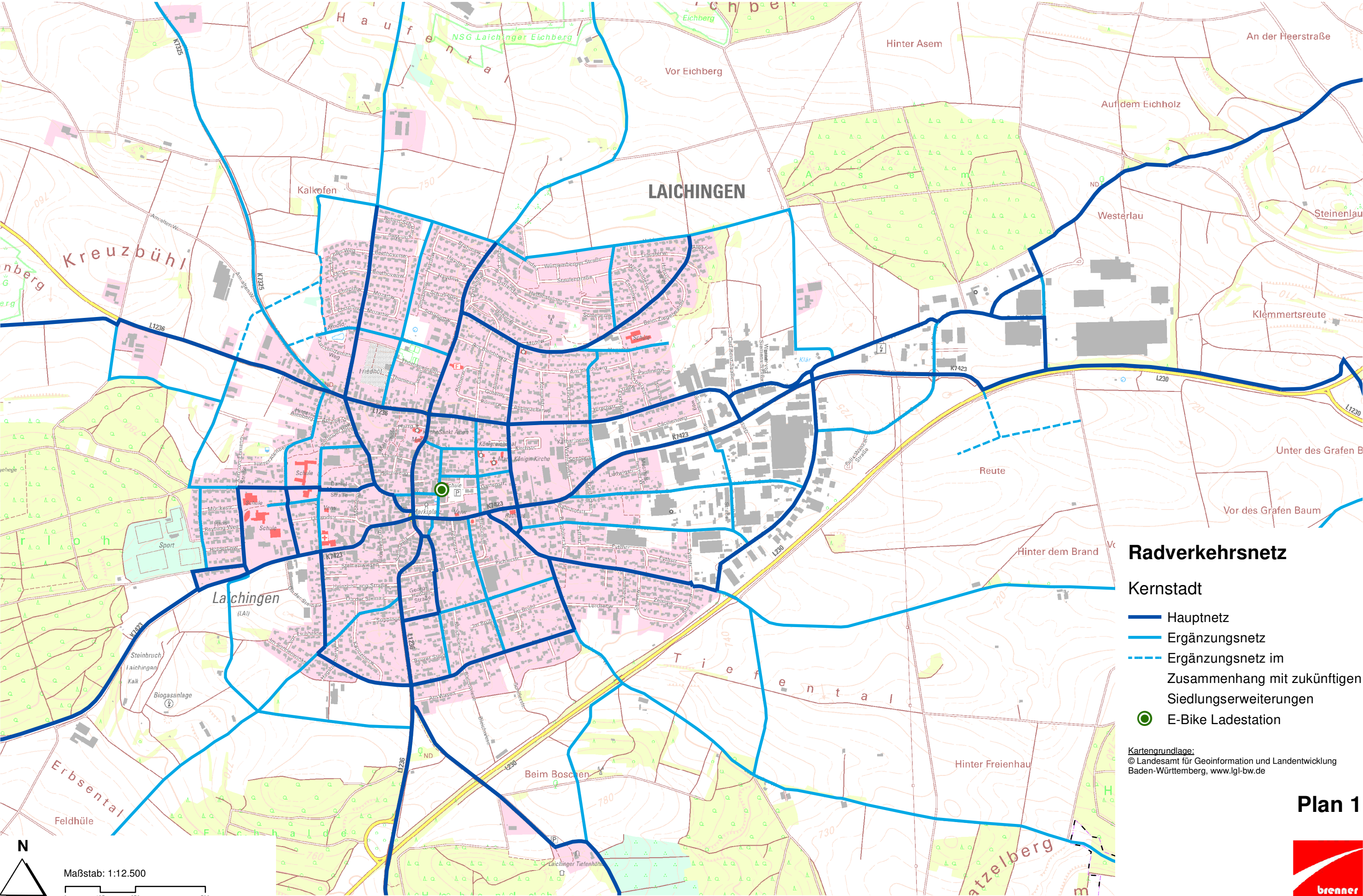
Hageloch
Sachgebietsleiterin

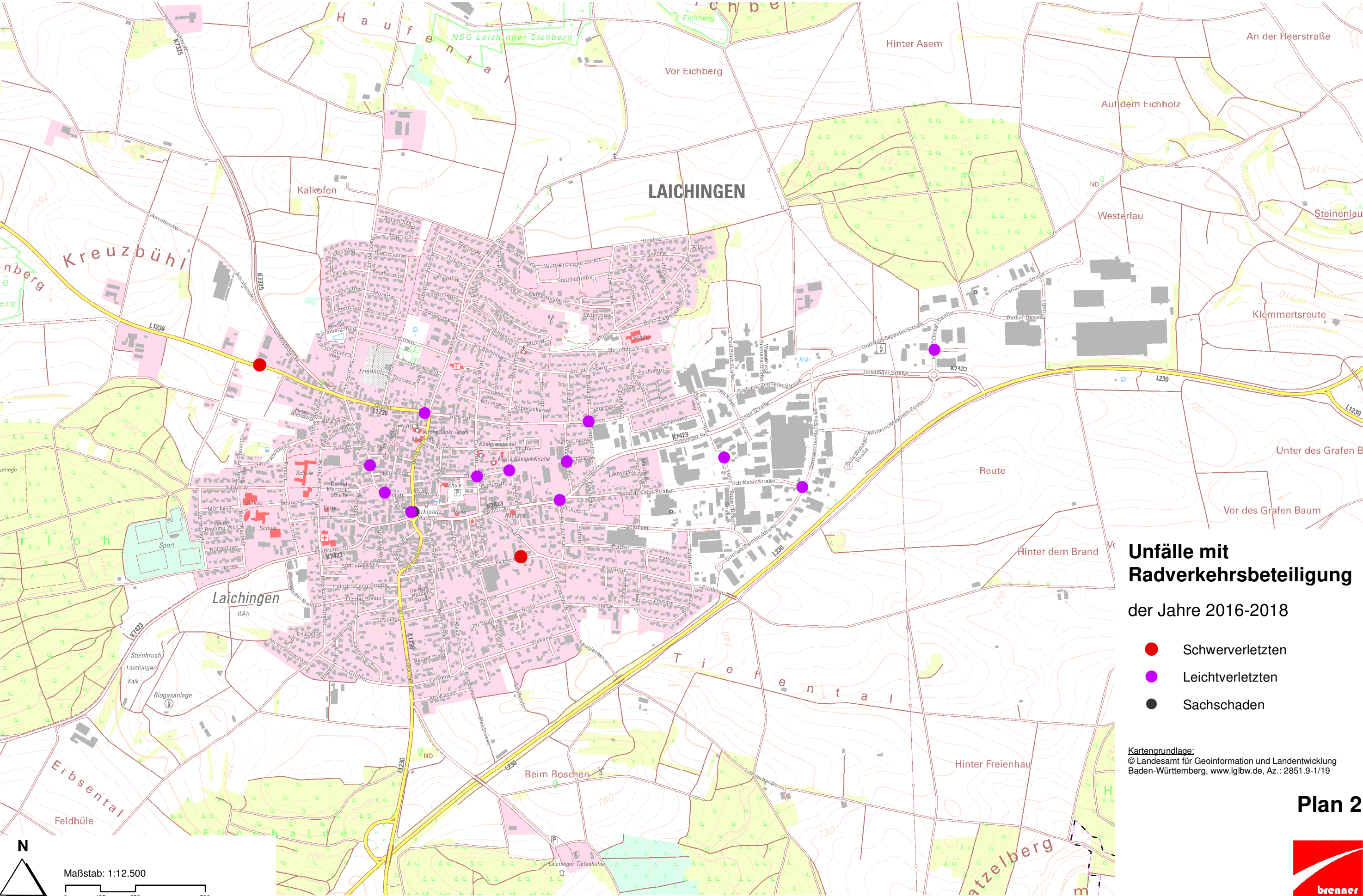
Hascher
Amtsleiter

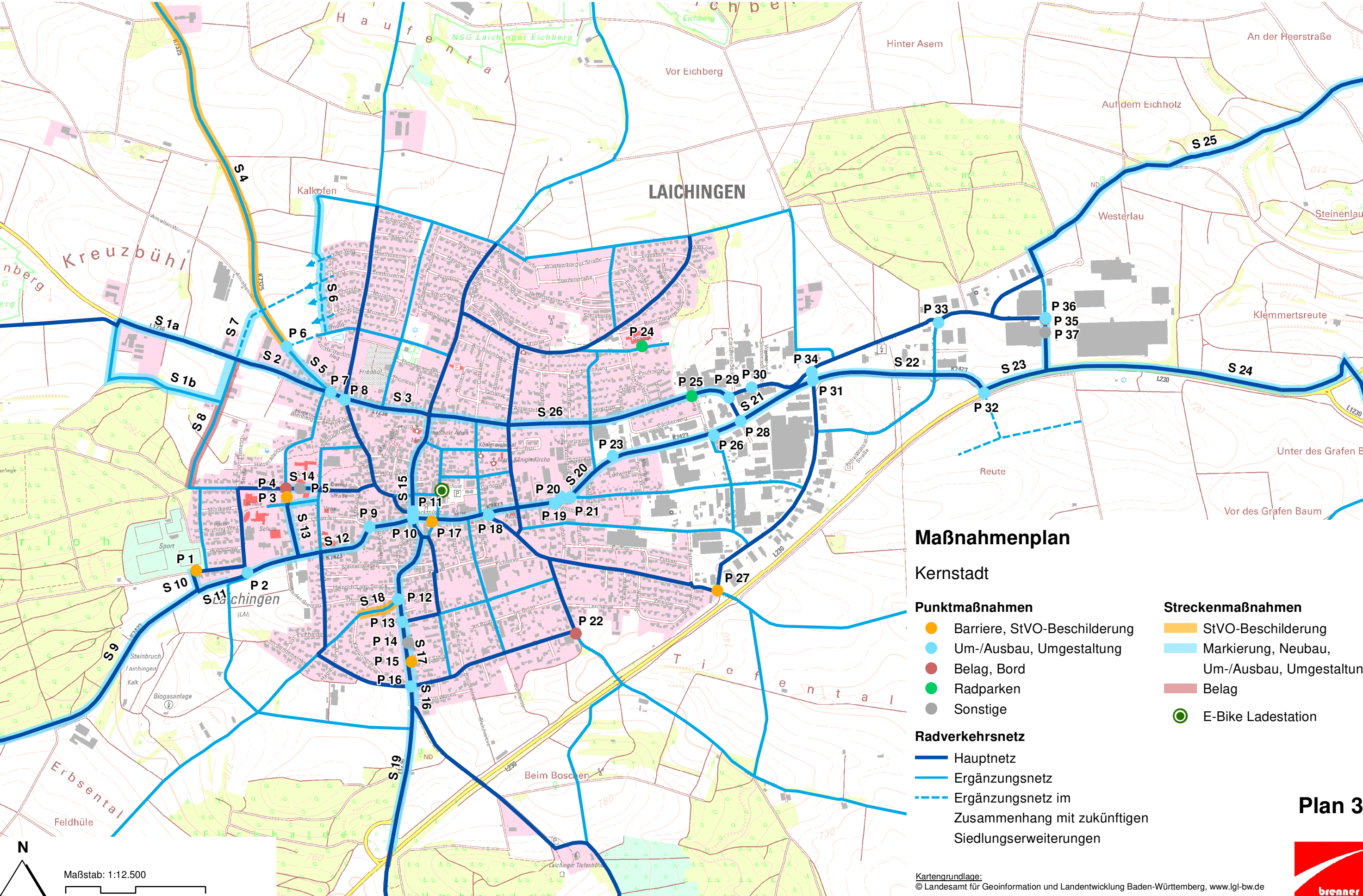
Kaufmann
Bürgermeister

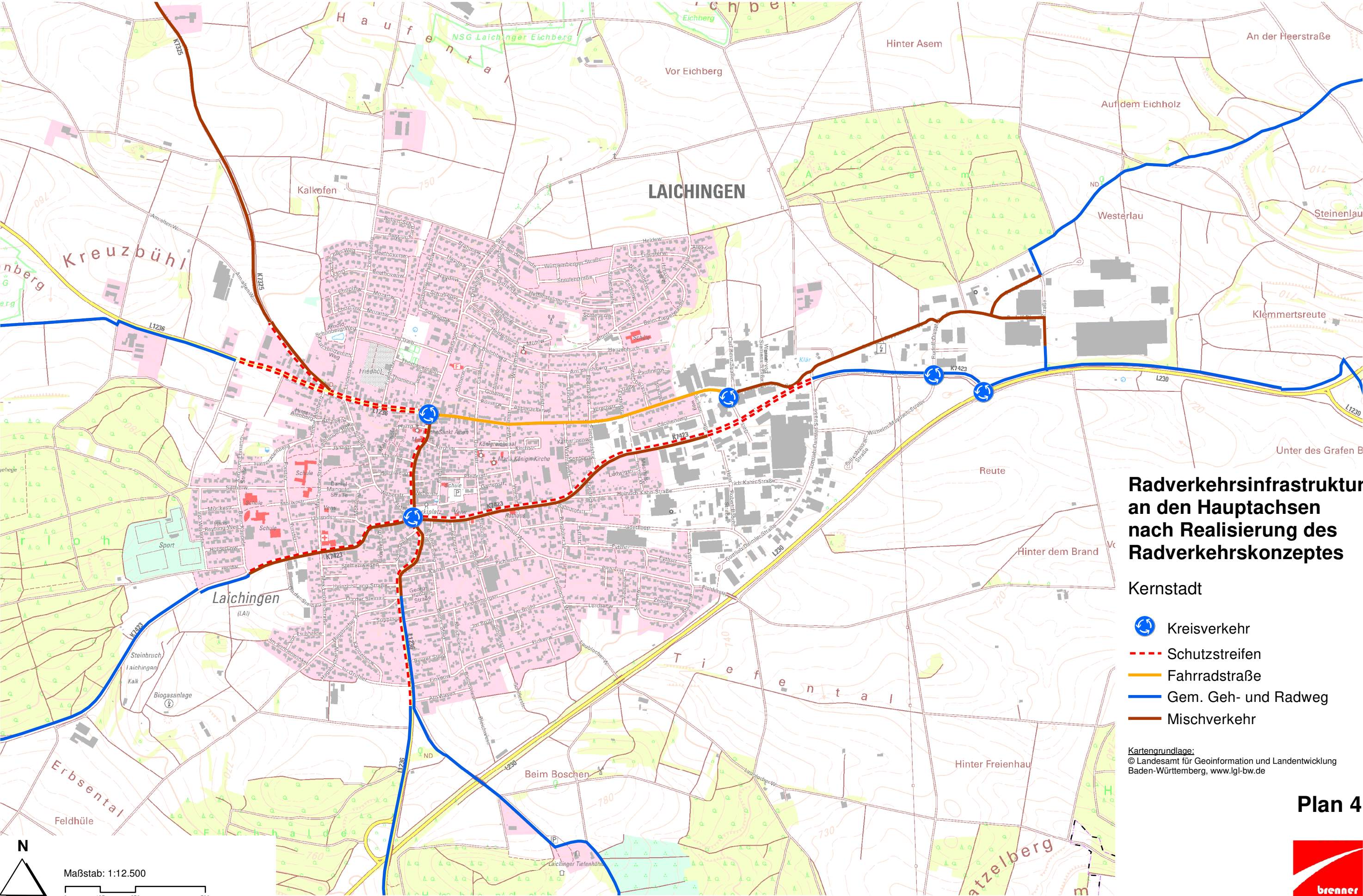
Anlagen

- Radverkehrsnetz (1 Seite, A3, farbig)
- Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (1 Seite, A3, farbig)
- Maßnahmenplan (1 Seite, A3, farbig)
- Radverkehrsinfrastruktur an den Hauptachsen nach Realisierung des Radverkehrskonzeptes (1 Seite, A3, farbig)
- Priorisierung der Maßnahmen (1 Seite, A4, farbig)
- Maßnahmenkataster (65 Seiten, A4, farbig)









Priorisierung der Maßnahmen für das Radverkehrskonzept der Kernstadt von Laichingen

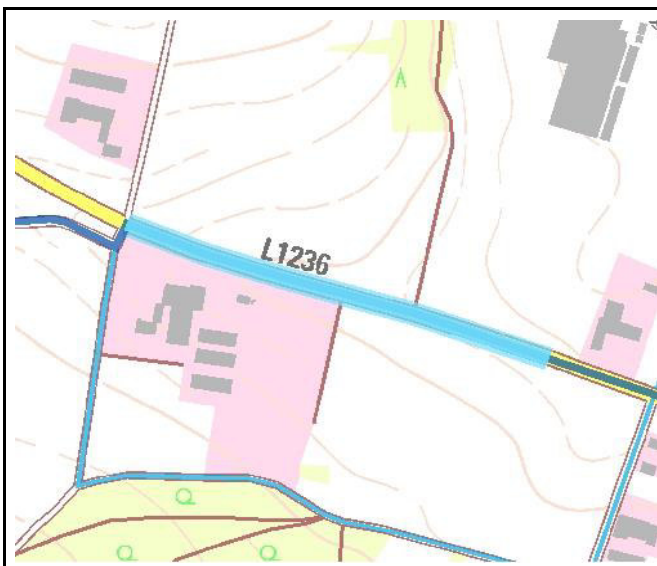
Kriterien		Punkte
Netzbedeutung / Potenzial		
Übergeordnetes Netz (RadNETZ BW, Kreisnetz)		3
Hauptnetz		2
Ergänzungsnetz		1
Außerhalb des Netzes		0
Verkehrssicherheit		
Innerorts	Tempo 50, > 10.000 Kfz/24h	2
	Tempo 50, > 4.000 Kfz/24h oder Tempo 30, > 10.000 Kfz/24g	1
	50 km/h, < 4.000 Kfz/24h oder < 50 km/h	0
Außerorts	100 km/h, > 4.000 Kfz/24h	2
	100 km/h, 2.000 – 4.000 Kfz/24h ; 70 km/h, > 4.000 Kfz/24h	1
	< 2.000 Kfz/24h, 100 km/h ; < 4.000 Kfz/24h, 70 km/h	0
Besondere Gefährdung (im Einzelfall zu vergeben; Bsp: hoher SV-Anteil / kurviger Streckenverlauf / kritische Sicht)		1
Ausbauqualität		
Neubau (Netzlücke vorhanden)		2
Belagssanierung / Umbau		1
Verbreiterung, Komfort-Mangel		0

Max. zu erreichende Punktzahl: 8

Sofortmaßnahme: Keine Priorisierung der Maßnahme mit Punkten

Nr.: S 1a**Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 1236	Ortsausgang	Einmündung Flugplatz	352
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land	3.400	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts), inkl. Anlage einer Querungshilfe (großer Aufwand) mit Sicherheitstrennstreifen $\geq 1,75\text{ m}$, durch Mittelinsel zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs, zusätzlich Prüfen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h im Bereich der Querung (erhöhte Sicherheit)

Priorisierung

			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	3 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	8 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

206.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3, Musterlösungen 9.5

Bemerkungen

Der Bau des Weges ist auf südlicher Straßenseite zu empfehlen, dadurch kann die Querung am Ortseingang angelegt werden. Als kurzfristige Verbesserung für den Radverkehr wird auf dem betreffenden Abschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h empfohlen. Alternative Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen außerorts (Sonderlösung) inkl. Verbreiterung der Fahrbahn auf 7,50 m. Maßnahme ist Teil der kreisweiten Radwegekonzeption 2017 (L1236-2), Priorität 1.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 1b**Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 1236	Ortsausgang	Einmündung Flugplatz	794
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land	3.400	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts), Anlage einer Querungshilfe (großer Aufwand)
 Alltagstaugliche Ertüchtigung, Einhalten der erforderlichen Mindestbreite von 2,50 m, im Streckenabschnitt des
 Waldgebietes Herstellung einer Randmarkierung zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Weges

Priorisierung

			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	3 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	8 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

219.000**Realisierungshilfe**

Musterlösung 9.2-1, Musterlösungen 9.5

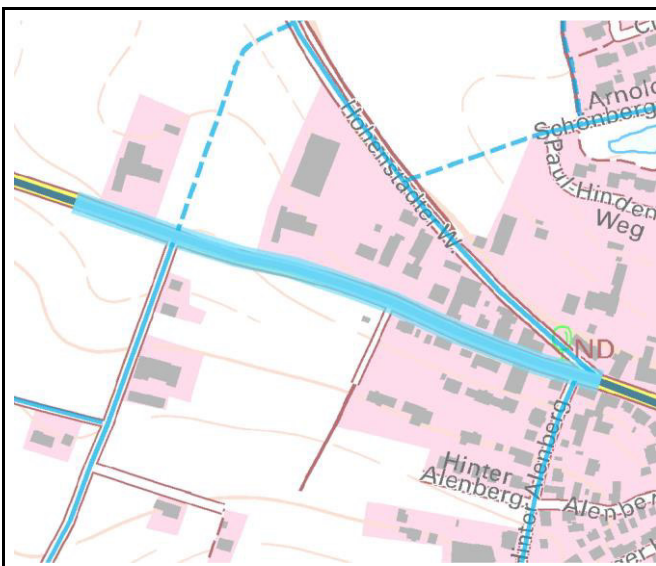
Bemerkungen

Alternativmaßnahme zu S 1a. Die Strecke ist im Vergleich zur Strecke von S 1a nachteilig im Hinblick auf Topografie, Umwegigkeit und soziale Kontrolle. Für manche Relationen ist weiterhin das Queren der L 1236 erforderlich. Daher wird auch bei dieser Variante eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h im parallelen Abschnitt der L 1236 empfohlen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 2**Markierung**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Westerheimer Str.	Ortseingang	Hohenstadter Weg	447
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	3.400	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)
 Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (1,40 m) mit schmaler Kernfahrbahn

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzungca. netto EURO **18.000****Realisierungshilfe**

Musterlösung 3.2-6

Bemerkungen

Verbleibende Kernfahrbahn ist schmaler als 4,50 m, daher ist eine Sondergenehmigung erforderlich

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 3	Markierung		
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Westerheimer Str./Olgastr.	Hohenstadter Weg	Weite Str.	361
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Land	7.300	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			




www.lgl-bw.de

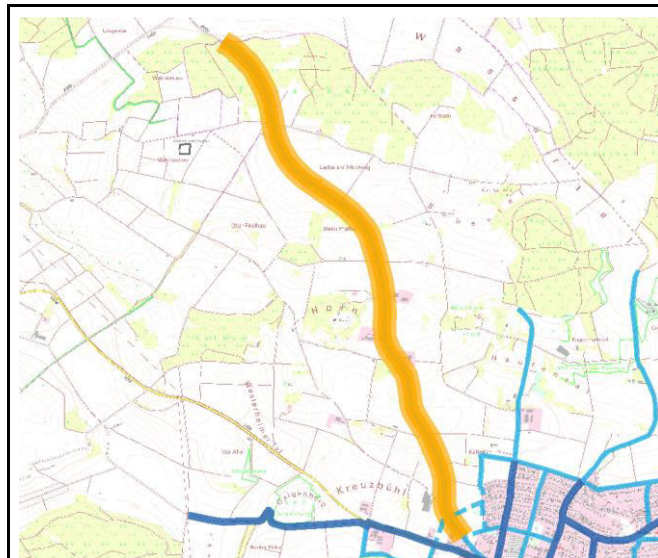
Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m)			
Herstellung von regelkonformen Furten an den Einmündungen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		14.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 4

StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 7325	Ortsausgang	Gemarkungsgrenze	3.738
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	2.600	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☐
		Ergänzungsnetz	☒
Mangel/Problem			
Hohe zulässige Fahrgeschwindigkeiten			



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
Empfohlene zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

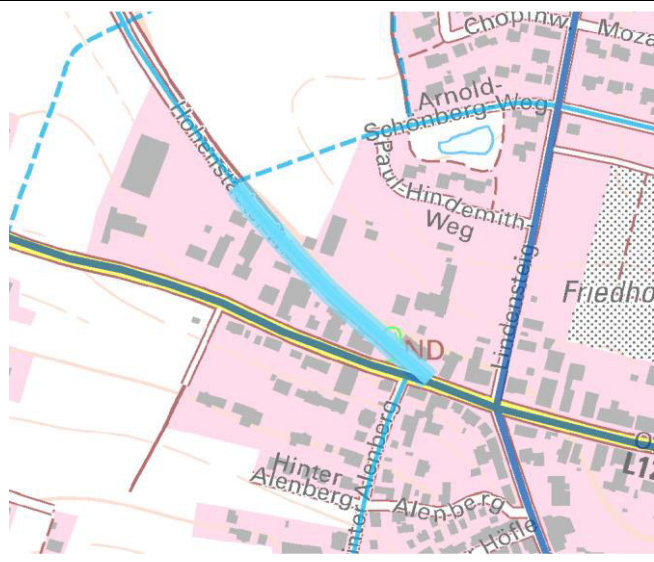
600**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Der Bau eines straßenbegleitenden Weges wird aufgrund der vergleichsweise geringen Kfz-Verkehrsmengen und bestehender Alternativen über Wirtschaftswegen als nicht vorrangig eingestuft. Eine kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Verbesserung für den Radverkehr ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. In einem späteren Ausbauprogramm kann die Aufnahme der Strecke erneut geprüft werden.
Die Strecke ist Teil des kreisweiten Radverkehrskonzeptes (K7325-1 - Neubau eines straßenbegl. Weges), Priorität 3.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 5	Markierung
-----------------	-------------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hohenstadter Weg	Westerheimer Str.	Ortsausgang	228
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	2.600	50
Routenbestandteil			
RadNETZ ☐	Kreisnetz ☒	Hauptnetz ☐	Ergänzungsnetz ☒
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			





www.lgl-bw.de

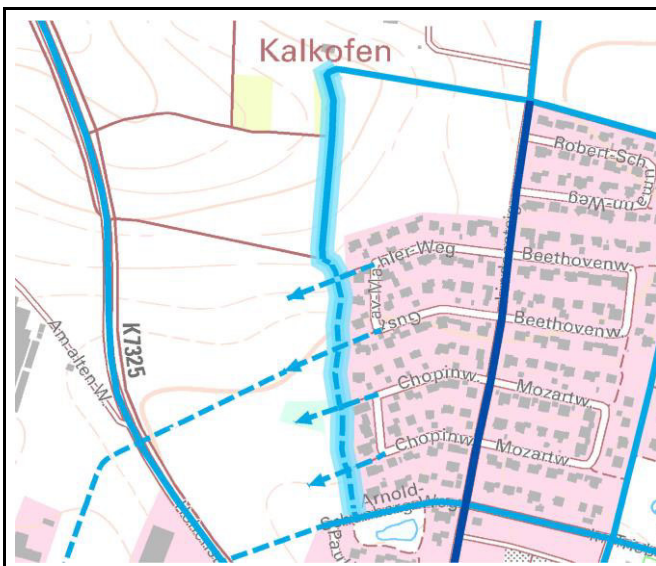
Maßnahme				
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)				
Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf südwestlicher Straßenseite, Herstellen von regelkonformen Furten an den Zufahrten				
Priorisierung				
Dringlichkeit				
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)			3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)			0 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)			2 Punkte	
Gesamt (max. 8)			5 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	4.600	
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2			
Bemerkungen				
Bei der aktuellen Verkehrsbelastung ist die Markierung von Schutzstreifen oder eine separate Radverkehrsführung nicht notwendig. Im Hinblick auf künftige Entwicklungen (Autobahnanschluss Hohenstadt, Baugebiet Lindensteig IV) und im Sinne eines durchgängigen Angebots wird die Maßnahme dennoch empfohlen				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 6

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Neubaugebiet Lindensteig	Lindensteig IV	Lindensteig III	508
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☐
		Ergänzungsnetz	☒
Mangel/Problem			
Radverkehr ist nicht berücksichtigt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Im Zuge der Siedlungserweiterung radverkehrsgerechte Gestaltung der Querverbindungen
Gewährleistung einer ausreichenden Breite und Befahrbarkeit sowie Gewährleistung von Sichtbeziehungen, Freihalten von Barrieren (wie z. B. Pollern)

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	1 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	3 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

-

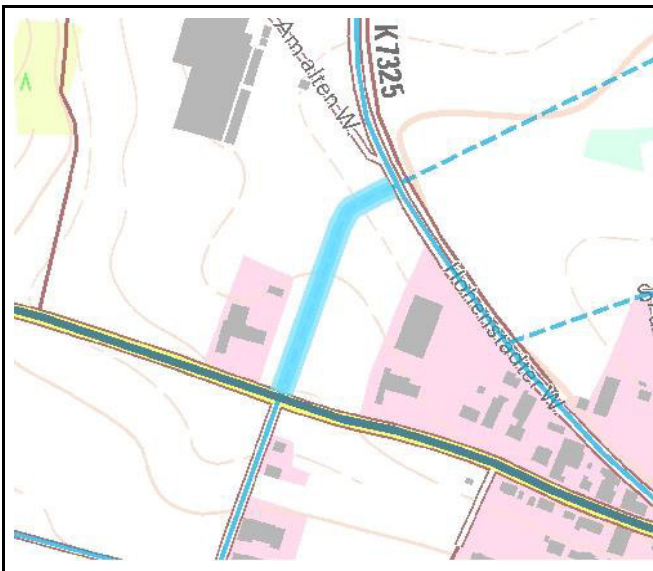
Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Baugebiet Lindensteig IV.
Ein Ausbau des bestehenden Weges (Nord-Süd-Richtung) wird aus Gründen des Naturschutzes nicht empfohlen.
Da die Verbindung der beiden Gebiete (Lindensteig III und Lindensteig IV) eine allgemeine Straßenbaumaßnahme darstellt, werden in der Grobkostenschätzung keine Kosten zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur aufgeführt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 7**Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 1236 / K 7325	L 1236	K 7325	207
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ ☐	Kreisnetz ☐	Hauptnetz ☐	Ergänzungsnetz ☒
Mangel/Problem			
Die Anbindung zwischen Westerlau (Naherholung / Sport- und Schulzentrum) und dem Gebiet Lindensteig ist umwegig			



www.lgl-bw.de

**Maßnahme**Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)**Priorisierung**

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	1 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbaugqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	4 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

62.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

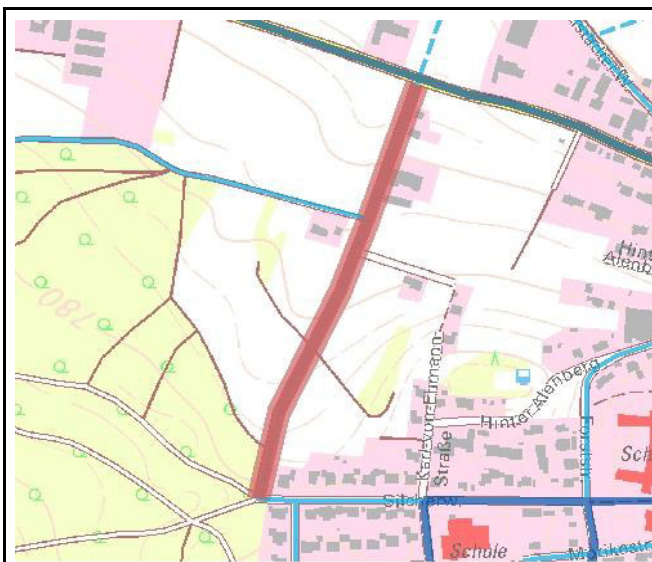
Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Baugebiet Lindensteig IV. Der Weg sollte an das Baugebiet sinnvoll angeschlossen werden, um eine durchgängige Verbindung zu erhalten. Ebenso sollte eine gesicherte Querung über die K 7325 und die Westerheimer Str. (L 1236) erfolgen. Die letztgenannte Querung kann ggf. mit der Querungshilfe von Maßnahme S1 kombiniert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 8

Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Vor Westerlau	Silcherweg	Westerheimer Str.	484
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	450	30
Routenbestandteil			
RadNETZ ☐	Kreisnetz ☐	Hauptnetz ☐	Ergänzungsnetz ☒
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Belag nach Qualitätsstandard ersetzen (Straßensanierung)
abschnittsweise

Priorisierung

Dringlichkeit

gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
-----------------	-----------------	---------------

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	1 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	3 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

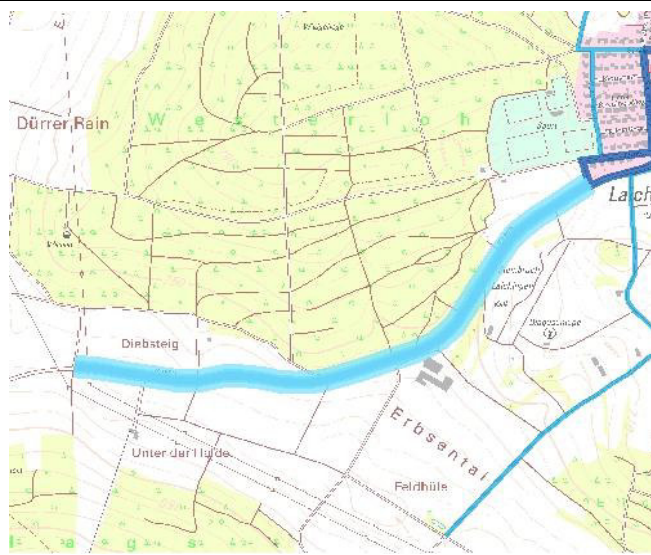
-

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Der vorhandene Straßenbelag soll erneuert werden. Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 9	Markierung		
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Alb-Neckar-Radweg parallel zu K 7423	Beginn parallele Führung	Ende parallele Führung	1.581
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ ☒	Kreisnetz ☒	Hauptnetz ☒	Ergänzungsnetz ☐
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			





www.lgl-bw.de

Maßnahme					
Randmarkierung herstellen					
Priorisierung					
Dringlichkeit					
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)		
				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
			Gesamt (max. 8)	3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO		13.000	
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1				
Bemerkungen					
Die Strecke stellt die direkte Verbindung nach Feldstetten dar und ist daher für Pendler und Schüler besonders relevant. Der Weg ist deshalb als alltagstaugliche Hauptroute zu ertüchtigen. Maßnahme ist im Maßnahmenkataster RadNETZ BW enthalten (ADK 004.1).					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 10		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Alb-Neckar-Radweg	Herdweg	K 7432	79
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ	☒	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de



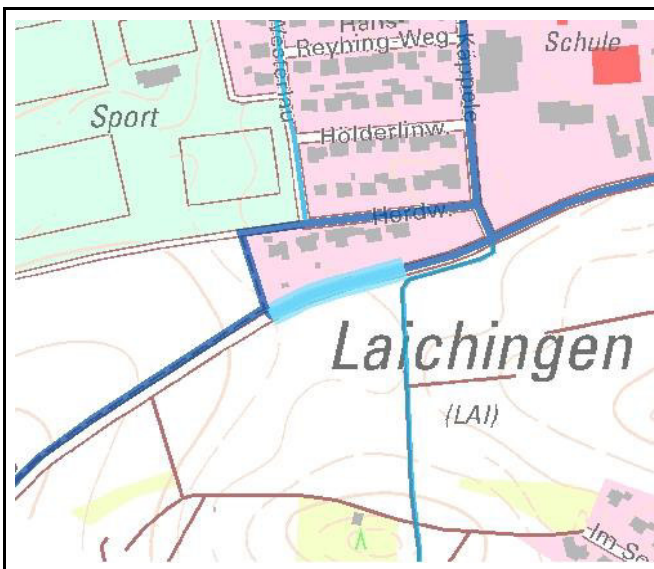
Maßnahme					
Randmarkierung herstellen					
Priorisierung					
Dringlichkeit					
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)		
				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	
				Ausbauqualität (max. 2)	
			Gesamt (max. 8)		
		3 Punkte			
		0 Punkte			
		0 Punkte			
		3 Punkte			
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	600		
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1				
Bemerkungen					
Die Strecke ist Teil der direkten Verbindung nach Feldstetten und ist daher für Pendler und Schüler besonders relevant. Der Weg ist deshalb als alltagstaugliche Hauptroute zu ertüchtigen. Maßnahme ist im Maßnahmenkataster RadNETZ BW enthalten (ADK 005.1).					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 11

Neubau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 7423	Ende südl. Weg	Beginn nördl. Weg	113
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	3.200	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts), inkl. Anlage einer Querungshilfe (großer Aufwand), Sicherheitstrennstreifen $\geq 1,75\text{ m}$, durch Mittellinsel Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs bei Ortseinfahrt, zusätzlich Prüfen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h, um die Sicherheit beim Querungsvorgang zu erhöhen

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbaugüte (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	5 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

134.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

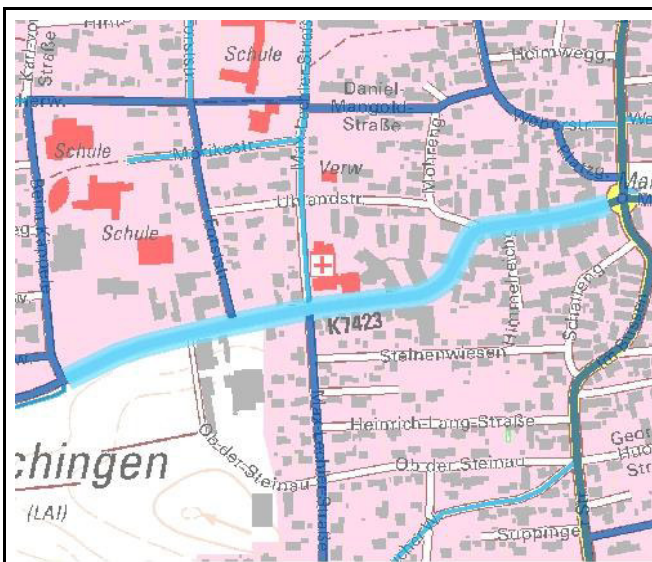
Die bestehende Führung des Radverkehrs über den Herdweg ist umwegig und entspricht nicht den Anforderungen des Alltagsradverkehrs. Der Trennstreifen zur Feldstetter Str. wird auch heute schon von Radfahrern überfahren (Abkürzung). Diese Stelle ist mit einer Querungshilfe zu sichern. Der südliche bestehende Weg sollte entsprechend verlängert werden. Eine kurzfristige Verbesserung der Situation ist durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h möglich.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 12

Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Feldstetter Str.	Herdweg	Kreisverkehr Marktplatz	647
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	5.000	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf nördlicher Straßenseite (bergauf)

Herstellung von regelkonformen Furten an den Einmündungen

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

13.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

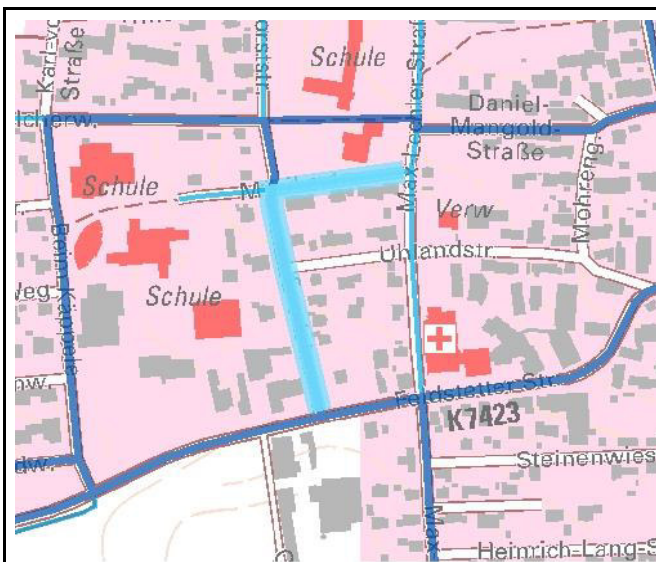
Die angedachte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich des Seniorenzentrums ist zusätzlich hilfreich.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 13

Umgestaltung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Forststr.	Mörikestr.	Feldstetter Str.	301
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	< 4.000	30
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehr ist nicht ausreichend berücksichtigt			
Sehr hohes Schülerverkehrsaufkommen (Radverkehr und Fußgängerverkehr), Busverkehr und Elterntaxen			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand)
 Einfahrt für den Kfz-Verkehr verbieten (Sondergenehmigung Busverkehr und Anwohner)
 Überprüfen des Einfahrverbots durch Verkehrskontrollen

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	4 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 7.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

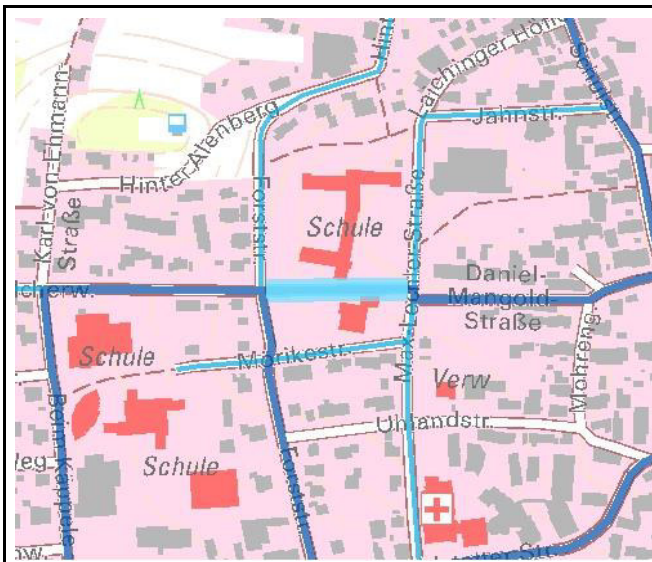
Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsnetz sichtbar, begünstigen die Bündelung des Radverkehrs und ermöglichen hohe Reisegeschwindigkeiten. Im Bereich des Schulzentrums wird der Fahrrad-Schülerverkehr gestärkt und sichtbar gemacht. Eine spätere Erweiterung des Bereichs auf die Max-Lechler-Straße (Sporthalle, weitere Schulen) kann geprüft werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 14

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg Schulgelaende	Silcherweg	Max-Lechler-Str.	121
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ	☒	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig, Sichtbehinderung durch Vegetation Nutzungskonflikt mit spielenden Kindern (Schulgelände)			



www.lgl-bw.de

**Maßnahme**

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)
Einhalten der erforderlichen Mindestbreite von 2,50 m

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbaupqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

18.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6

Bemerkungen

Bei verstärkt auftretenden Konflikten zwischen Schülern und Radverkehr ist die Wahl einer Alternativroute in Erwägung zu ziehen.
Maßnahme ist im Maßnahmenkataster RadNETZ BW enthalten (ADK 006.1/006.2).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 15**Markierung**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weite Str.	Olgastr.	Kreisverkehr Marktplatz	382
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	7.100	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf westlicher Straßenseite, im Bereich der Parkplatzflächen zzgl. Sicherheitstrennstreifen 0,50 m, Herstellen von regelkonformen Furten an den Einmündungen

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

7.600**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

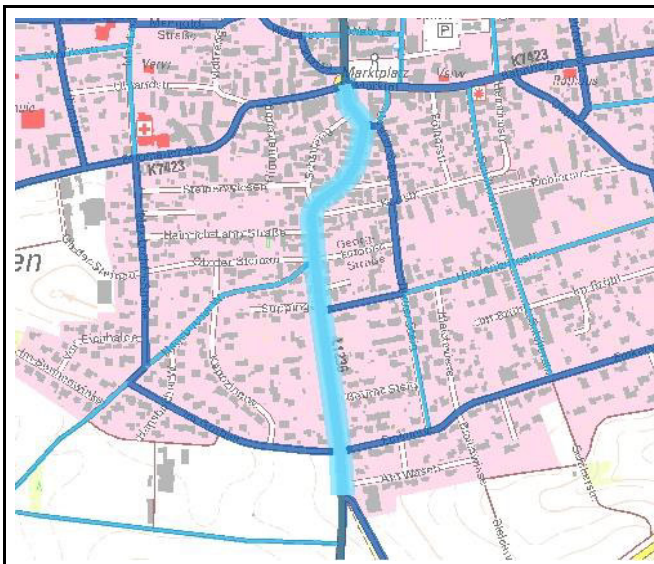
Die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (wünschenswert) ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 16

Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Im Bussen/Supping Str.	Kreisverkehr Marktplatz	Höhleweg	720
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	5.100	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☒	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf westlicher Straßenseite (bergauf) mit regelkonformen Furten an den Einmündungen, Parken im Bereich der Kreisverkehrausfahrt unterbinden

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

14.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

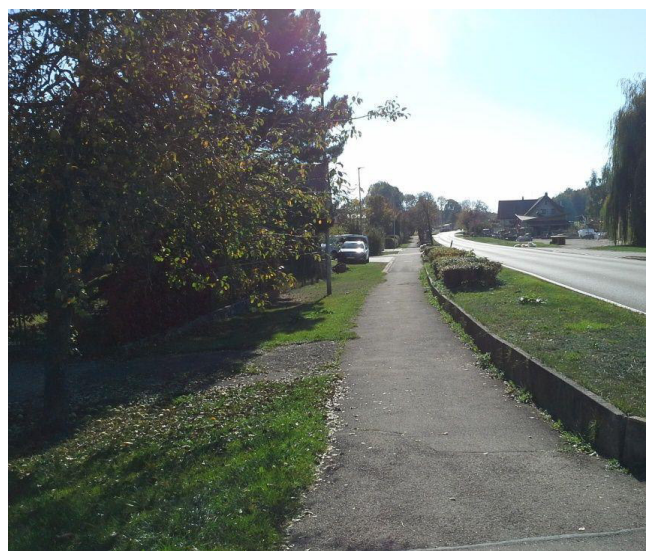
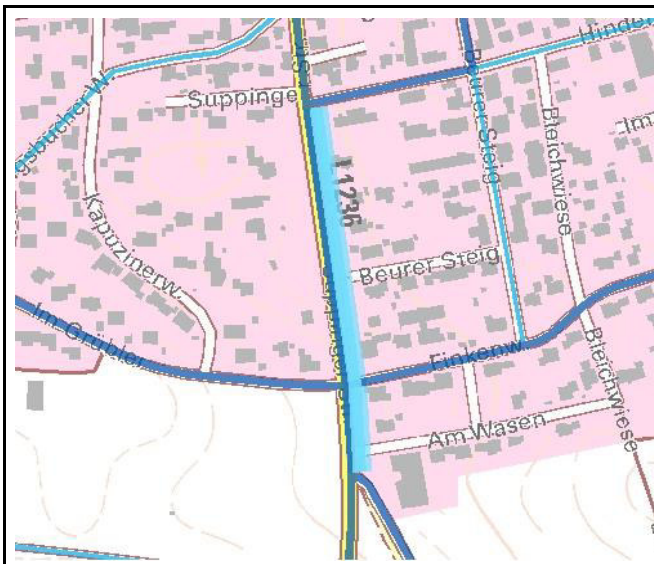
Durch die Verlagerung der Stellplätze ist es möglich, den Schutzstreifen direkt nach dem Fußgängerüberweg beginnen zu lassen. An Radwege angrenzende Stellplätze stellen grundsätzlich eine Behinderung und Gefährdung (Parkvorgänge, öffnende Türen, Sichtblockaden etc.) des Radverkehrs dar und erfordern einen zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 17

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Suppinger Str.	Hindenburgstr.	Höhleweg	312
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	5.100	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☒	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig, Furtmarkierungen fehlen oder sind unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts), Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens
Herstellung von regelkonformen Furten an den Einmündungen, Einhaltung der erforderlichen Mindestbreite von 2,50 m zzgl. 0,20 m Breite im Bereich fester Hindernisse (Mauer, siehe Foto)

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbaugqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	5 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

47.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6

Bemerkungen

Bei regelkonformem Ausbau und Sicherung aller Einmündungen und Zufahrten kann künftig eine Benutzungspflicht (StVO-Zeichen 240) in Fahrtrichtung Norden angeordnet werden. Eine Nutzungsfreigabe für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden ist dann zu prüfen.

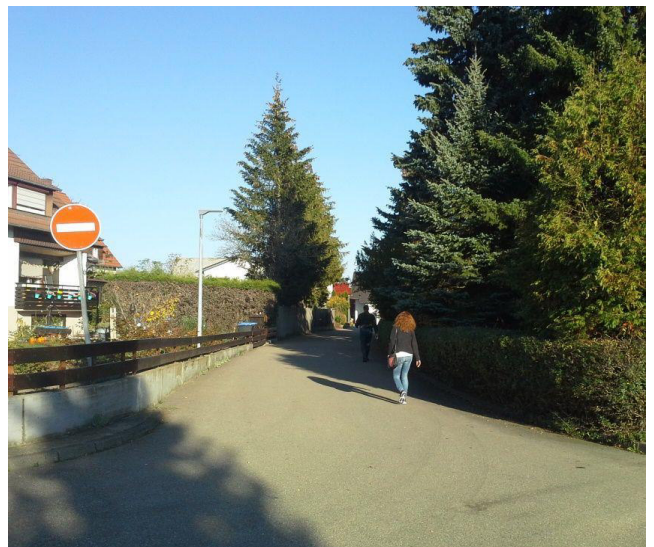
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 18**StVO-Beschilderung**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hagsbucher Weg	Ob der Steinau	Kapuzinerweg	176
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	< 4.000	30
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☐
		Ergänzungsnetz	☒
Mangel/Problem			
Einbahnstraße für den Radverkehr nicht geöffnet			



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen, Ergänzung bzw. Ersatz zweier StVO-Zeichen
Anbringen der StVO-Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei) und 1000-32 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

300**Realisierungshilfe**

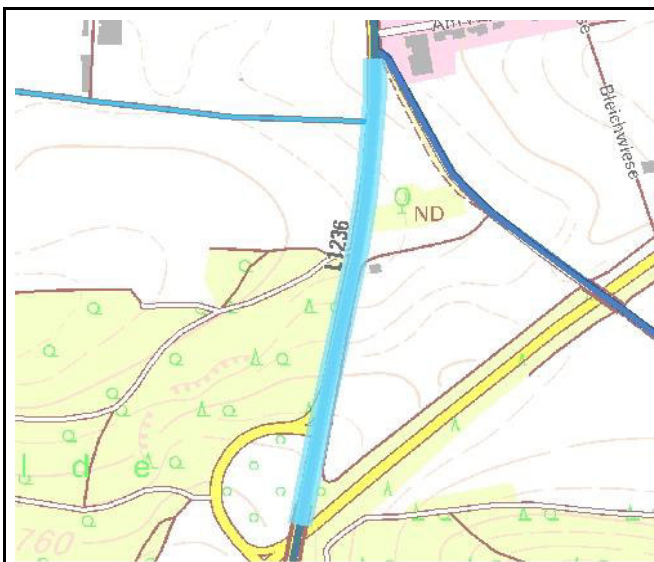
Musterlösung 7.2-1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 19**Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 1236	Höhleweg	L 230	520
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land	5.800	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
 Sicherheitstrennstreifen $\geq 1,75\text{ m}$

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

156.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

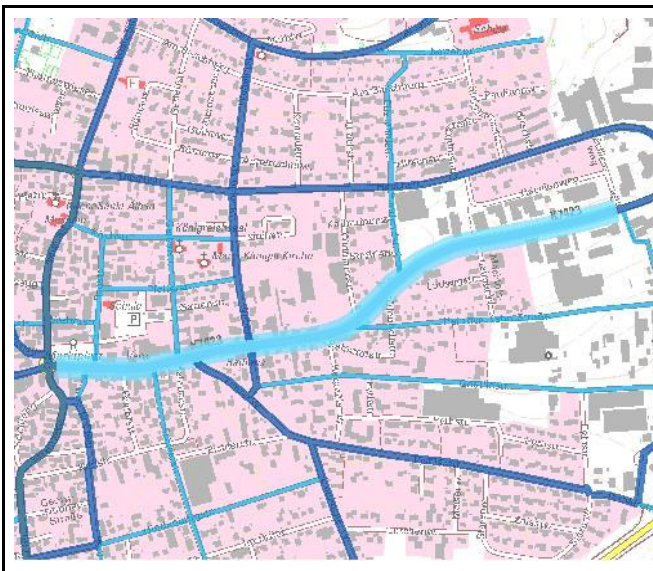
Eine kurzfristige Verbesserung für den Radverkehr ist durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h möglich
 Maßnahme ist Teil der kreisweiten Radwegekonzeption 2017 (L1236-3), Priorität 1.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 20

Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bahnhofstr./Geislinger Str.	Kreisverkehr Marktplatz	Einmündung Lidl	1.129
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	11.100	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

**Maßnahme**

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf nördlicher Straßenseite, Anlage von regelkonformen Furten an den Einmündungen, Markieren einer Piktogrammspur auf der Gegenseite zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	3 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	8 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

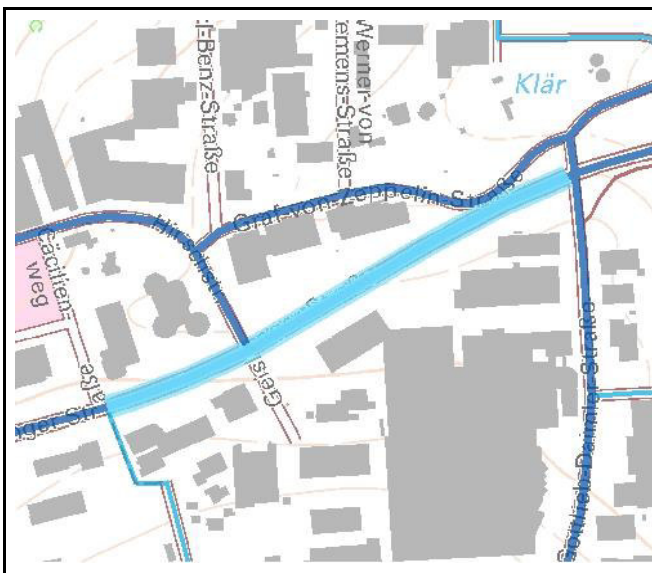
Die Markierung von Radfahrstreifen oder beidseitigen Schutzstreifen (wünschenswert) ist aufgrund von Platzmangel nicht möglich. Im Bereich des Kreisverkehrs sollte geprüft werden, ob Stellplätze verlagert werden können (Gefährdung des Radverkehrs, Sichtbehinderung und erschwertes Queren der Bahnhofstraße).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 21

Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Geislinger Str.	Einmündung Lidl	Gottlieb-Daimler-Str.	421
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	11.600	50
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m), Herstellung regelkonformer Furten an den Einmündungen, zusätzlich Prüfen einer Gehwegfreigabe für den Radverkehr auf südlicher Straßenseite mit Furtmarkierung an den Einmündungen

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	3 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

17.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

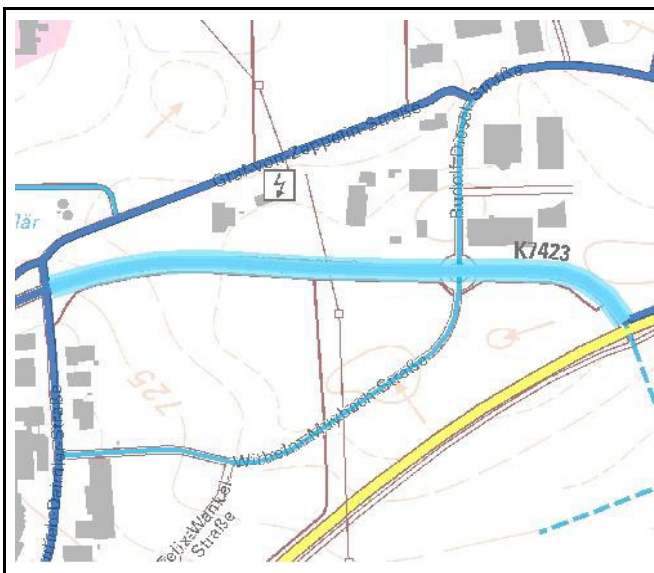
Die Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen (und somit Separierung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehrs) ist wünschenswert. Die Umsetzung ist nur durch eine aufwändige Erweiterung des Straßenraums erreichbar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 22

Neubau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 7423	Gottlieb-Daimler-Str.	L 230	634
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	11.800	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts), inkl. Anlage einer Querungshilfe (großer Aufwand)
 Sicherheitstrennstreifen $\geq 1,75\text{ m}$, Querung (Mittelinse) am Ortseingang (zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs bei der Ortseinfahrt), Berücksichtigung des Radverkehrs am Kreisverkehr (Führung, Umbau Querungen, etc.)

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	3 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	8 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

290.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3, Musterlösungen 9.5

Bemerkungen

Eine kurzfristige Verbesserung für den Radverkehr ist durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h möglich und auch im Ausbauzustand im Bereich der Querung zur Erhöhung der Sicherheit beim Queren zu empfehlen.
 Aufgrund der Platz- und Eigentumsverhältnisse wird die Anlage des Weges auf der südlichen Straßenseite empfohlen.
 Die Maßnahme ist Teil der kreisweiten Radwegekonzeption (K7432-2), Priorität 1.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 23

Neubau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 230	K 7423	Beginn nördl. Weg	245
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land	15.400	100
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
 Sicherheitstrennstreifen $\geq 1,75\text{ m}$

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

74.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.3

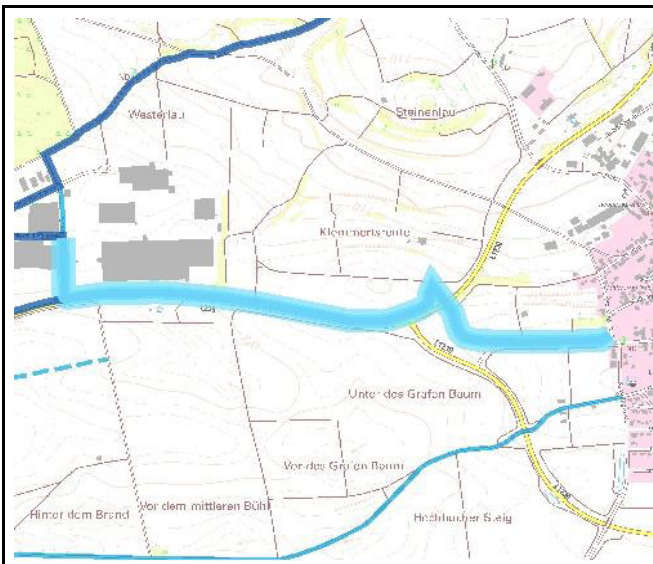
Bemerkungen

Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der radverkehrlichen Erschließung des geplanten Industriegebiets Süd. Darüber hinaus wird durch die Umsetzung für die Verbindung Laichingen - Machtolsheim eine umwegige Führung durch das Gewerbegebiet nördlich der Geislinger Straße vermieden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 24**Markierung**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg entlang L 230	Rudolf-Diesel-Str.	Rosengasse (Machtolsheim)	1.919
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land/Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ ☐	Kreisnetz ☒	Hauptnetz ☒	Ergänzungsnetz ☐
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

Priorisierung

Dringlichkeit

gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
-----------------	-----------------	---------------

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
Gesamt (max. 8)	3 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

15.000**Realisierungshilfe**

Musterlösung 9.2-1

Bemerkungen

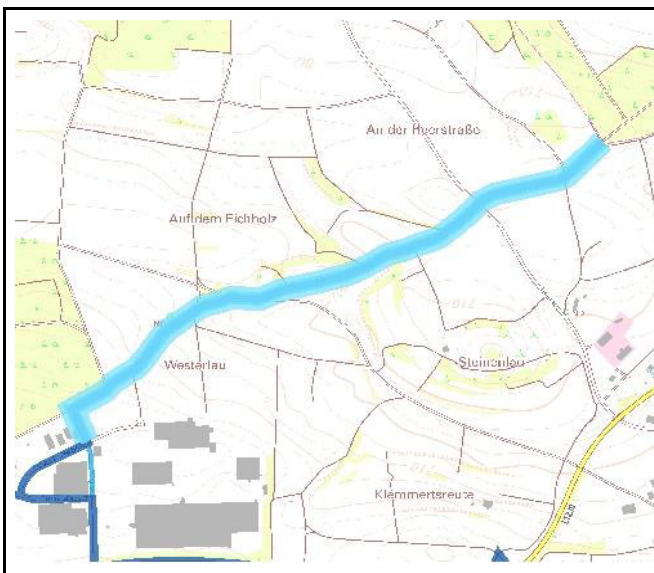
Die Strecke stellt die direkte Verbindung nach Machtolsheim und weiter nach Merklingen dar und ist daher für Pendler besonders relevant. Der Weg ist deshalb als alltagstaugliche Hauptroute zu ertüchtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 25

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördl. Wäschekrone	Carl-Zeiss-Str.	Gemarkungsgrenze	1.729
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Stadt	-	-
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☐
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft (Grobkörnig wassergebundene Tragschicht)			



www.lgl-bw.de

**Maßnahme**

Belag nach Qualitätsstandard ersetzen
 Asphaltierung, Herstellung einer Randmarkierung

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	4 Punkte

Grobkostenschätzungca. netto EURO **350.000****Realisierungshilfe**

Musterlösung 9.2-1

Bemerkungen

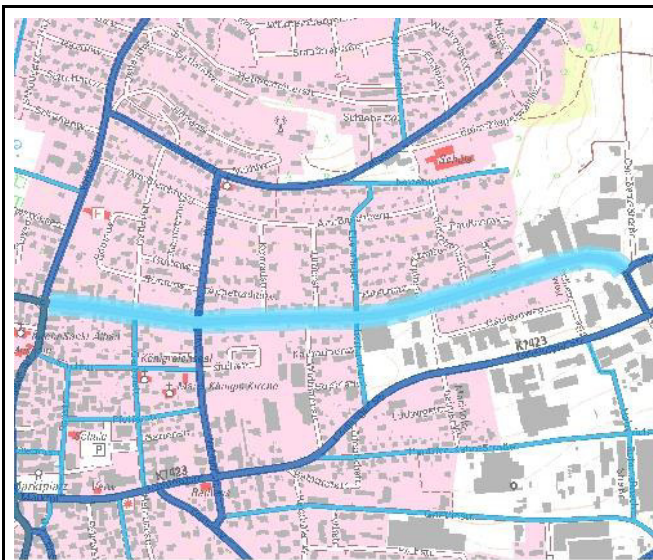
Die Strecke wird aufgrund des Bahnhofs Merklingen in Zukunft verstärkte Bedeutung für den Alltagsradverkehr (Pendler) erhalten und sollte dementsprechend zur alltagstauglichen Hauptverbindung ausgebaut werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 26

Umgestaltung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hirschstr.	Weite Str.	Graf-von-Zeppelin-Str.	1.099
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	3.400	30
Routenbestandteil			
RadNETZ	☐	Kreisnetz	☒
		Hauptnetz	☒
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Die parallel verlaufende K 7432 (Bahnhofstr./Geislinger Str.) ist für den Radverkehr nicht attraktiv. Aufgrund beengter Platzverhältnisse und hoher Kfz-Verkehrsstärken kann die Kreisstraße nicht hinreichend attraktiviert werden. Die Hirschstraße hingegen bietet sich als Radroute an.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (mittlerer Aufwand)
Kfz-Verkehr weiterhin freigeben

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	4 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO 60.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsnetz sichtbar, begünstigen die Bündelung des Radverkehrs und ermöglichen hohe Reisegeschwindigkeiten. Die Fahrradstraße sollte nach Möglichkeit an allen Knotenpunkten bevorrechtigt werden. Für den Kfz-Verkehr sollte ggf. das Anbringen von Diagonalsperren geprüft werden, um Durchgangsverkehr und hohe Kfz-Geschwindigkeiten zu vermeiden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 1

StVO-Beschilderung

Lage

Herdweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



Hauptnetz

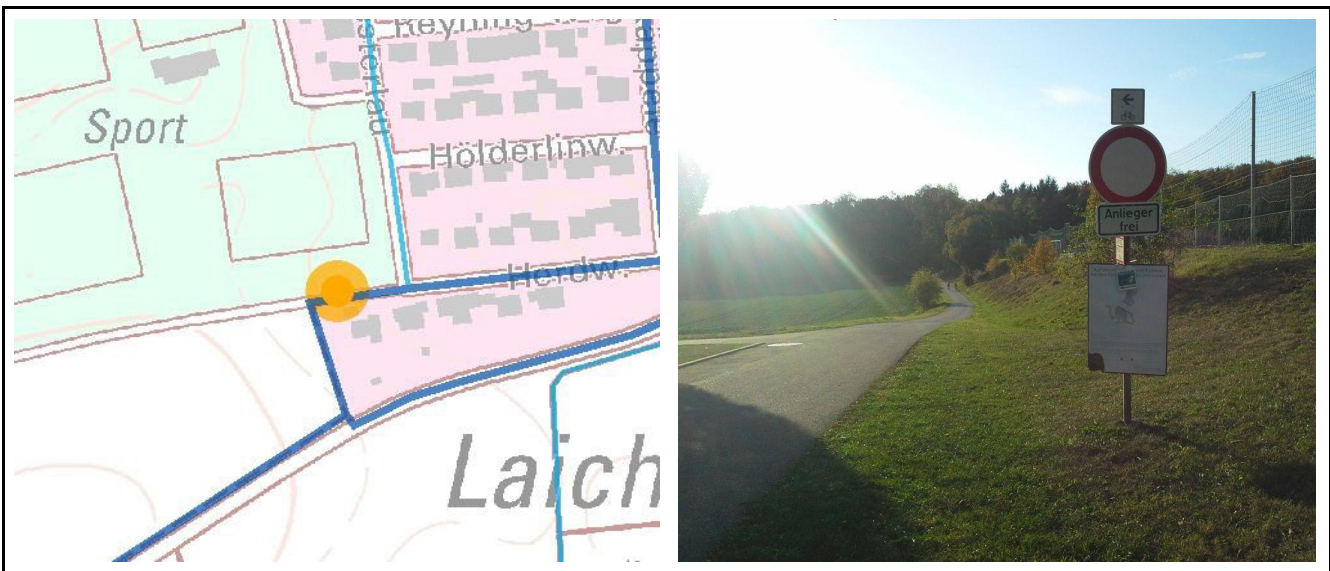


Ergänzungsnetz



Mangel/Problem

Einfahrverbot



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens

Ersatz des StVO-Zeichens 250 durch StVO-Zeichen 260 (Verbot für mehrspurige Kfz und Motorräder)

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

150

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Maßnahme ist im Maßnahmenkataster RadNETZ BW enthalten (ADK 005.1)

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 2

Um-/Ausbau

Lage

Feldstetter Str./Herdweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

4.800

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

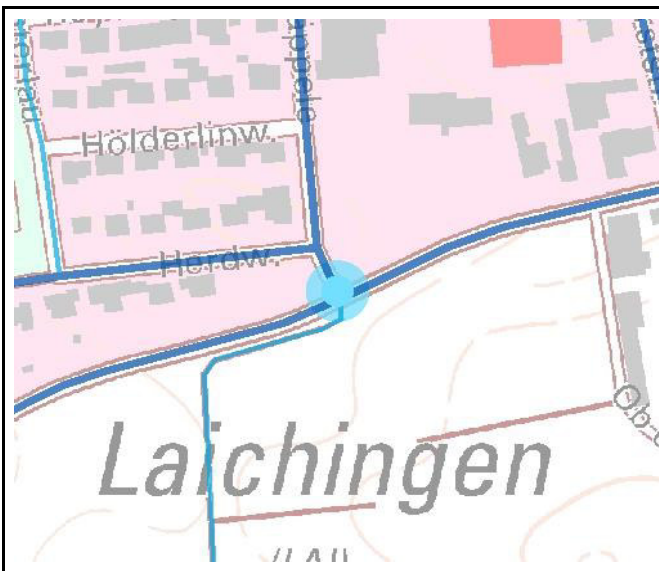
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit

**Maßnahme**

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)

Reduzierung des Einmündungstrichters, Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich) und Bau einer Querungshilfe (mittlerer Aufwand) inkl. Aufweitung der Straße

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**5 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

80.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.5, Musterlösung 4.3-1

Bemerkungen

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Herdweg) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Die Querungshilfe sollte als Mittelinsel angelegt werden, um dem Radverkehr das Einbiegen und Queren zu erleichtern und zu sichern (etappenweises Queren). Die Querungshilfe kann mit einer Fußgängerquerung kombiniert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 3

Barriere

Lage

Geh- und Radweg Forststr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

-

V_{zul} [km/h]

-

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

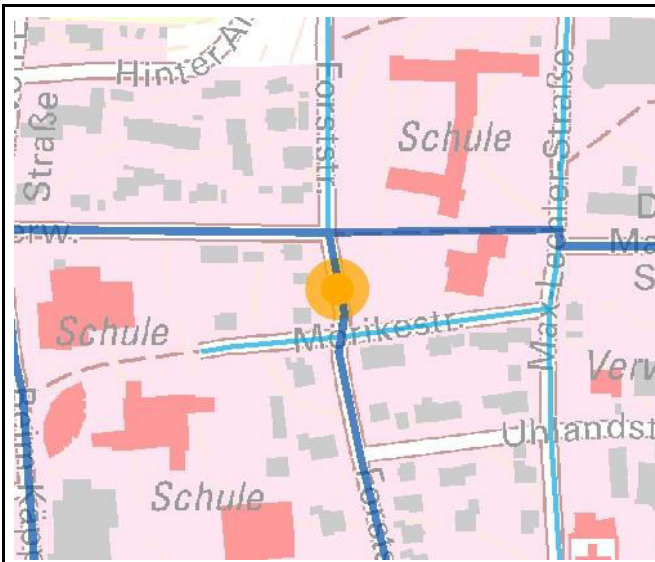
☒

Ergänzungsnetz

☐

Mangel/Problem

Gabione ungesichert



www.lgt-bw.de



Maßnahme

Verzicht der Barriere prüfen, alternativ Ersatz der Gabione durch einen gesicherten Poller
 Die Gabione ist ungesichert und sehr schlecht erkennbar. Dies stellt ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösung 11.1-3

Bemerkungen

Der gänzliche Verzicht auf eine Barriere an dieser Stelle ist wünschenswert. Ist dies nicht möglich, sollte ein gesicherter Ersatz (elastisches Element inkl. Sicherung durch Warnmarkierung) erfolgen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 4

Bord

Lage

Silcherweg/Forststr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



Hauptnetz

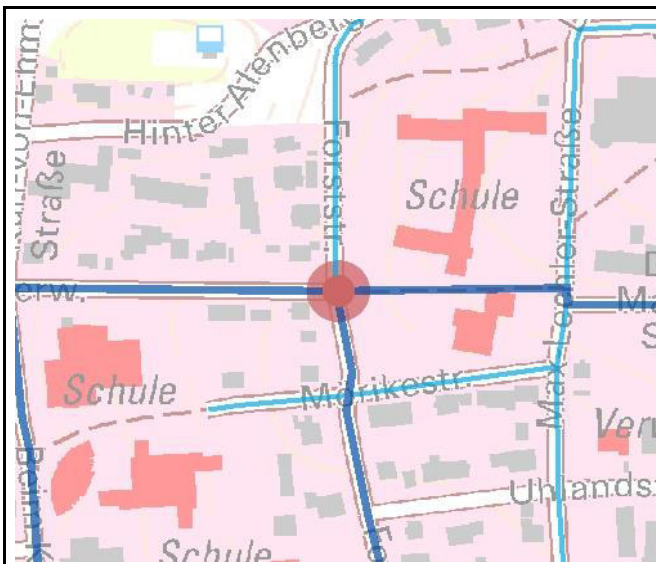


Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Gefahrenstelle

Nicht abgesenkter Bordstein



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Bordabsenkung (einseitig)

Verdeutlichung der Wartepflicht des Radverkehrs durch Markierung einer Wartelinie

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Qualitätsstandards RadNETZ BW S.19

Bemerkungen

Der nicht abgesenkte Bordstein stellt ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 5

Sonstige

Lage

Weg Schulgelände

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

-

V_{zul} [km/h]

-

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Gefahrenstelle, Sichtbehinderung durch Vegetation, Querender Fußgängerverkehr



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Herstellung des Sichtfeldes (geringer Aufwand)

Im Bereich des Sichtfeldes sollte die Hecke vollständig entfernt werden. In den angrenzenden Bereichen ist der regelmäßige Rückschnitt der Vegetation wichtig, um das Sichtfeld dauerhaft frei zu halten.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

500**Realisierungshilfe**

Musterlösung 2.2-1

Bemerkungen

Da der regelmäßige Pflanzenschnitt laufende Unterhaltungskosten darstellt, wird dieser Teil der Maßnahme in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.
Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen (Hecke).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 6

Um-/Ausbau

Lage

Hohenstadter Weg/Arnold-Schönberg-Weg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

2.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

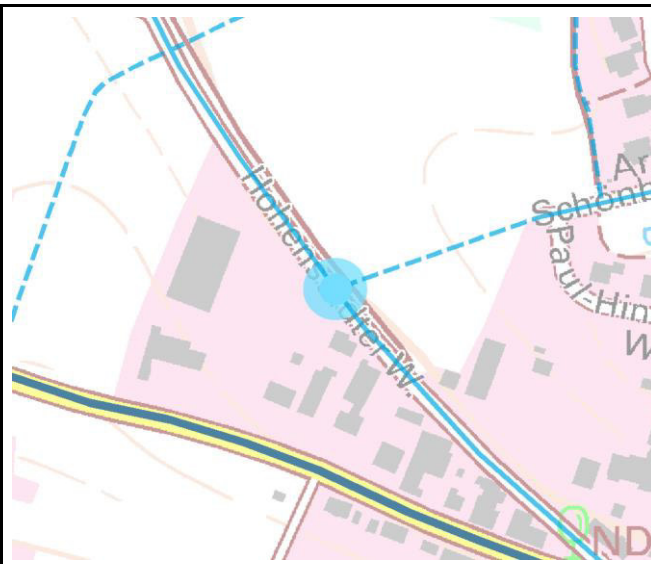
Hauptnetz

☐

Ergänzungsnetz

☒**Mangel/Problem**

Querungsdefizit, hohe gefahrene Geschwindigkeiten



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**5 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

50.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.5

Bemerkungen

Der Arnold-Schönberg-Weg soll zukünftig zum Hohenstadter Weg durchgebunden werden (vgl. Planung Baugebiet Lindensteig IV). Am neu entstehenden Knotenpunkt wird die Anlage einer Querungshilfe als Mittelsinsel, auch zur Geschwindigkeitsminderung des Kfz-Verkehrs bei der Ortseinfahrt, empfohlen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 7

Um-/Ausbau

Lage

Westerheimer Str./Hohenstadter Weg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land/Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

7.400

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit

gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Hohenstadter Weg) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs insbesondere beim Rechtsabbiegen aus Richtung Osten kommend. Der Abbiegebereich sollte auf eine Spur reduziert werden. Radfahrer und Fußgänger müssen infolgedessen eine kürzere Strecke zur Querung überwinden, welches einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn mit sich bringt und den Knotenpunkt übersichtlicher macht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 8

Umgestaltung

Lage

Westerheimer Str./Schulstr./Lindensteig

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

4.700

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

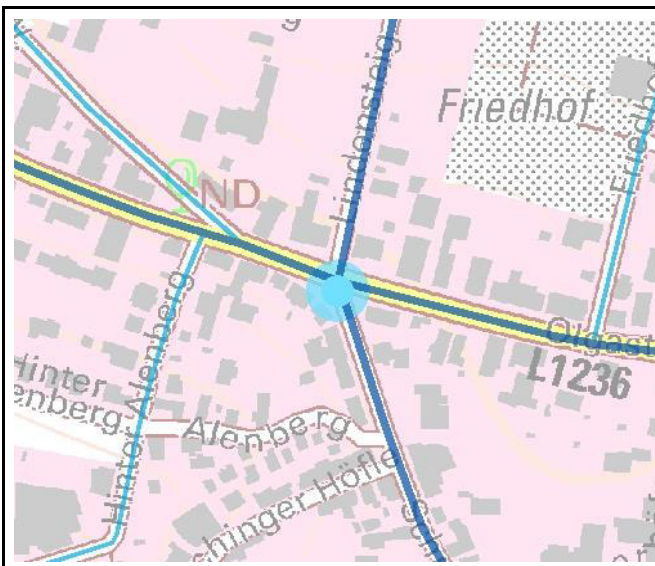
☒

Ergänzungsnetz

☐

Mangel/Problem

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de



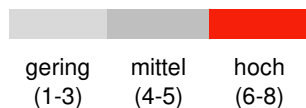
Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich), Prüfen einer Grünanforderung durch Radfahrer (Schleife/Taster) in Verknüpfung mit der vorhandenen Fußgänger-LSA

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte**

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

25.000

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Schulstr.) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 9

Um-/Ausbau

Lage

Mohrengasse/Feldstetter Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

4.900

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

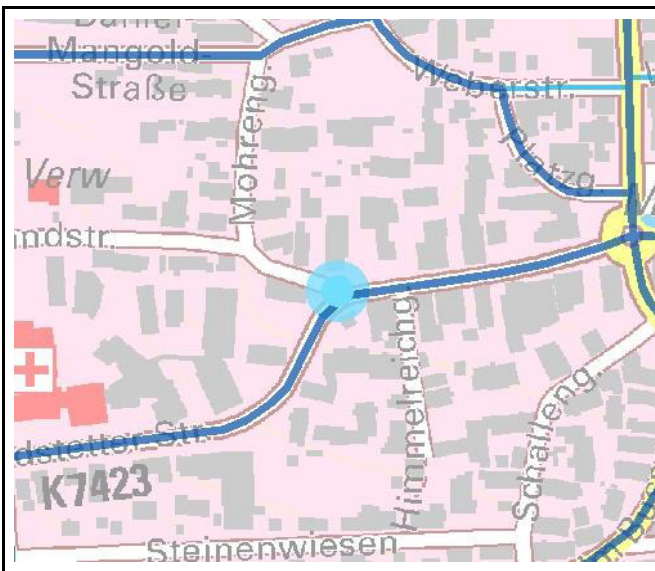
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion des Einmündungstrichters (geringer Aufwand)
 Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**4 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Mohrengasse) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 10

Um-/Ausbau

Lage

Kreisverkehr Marktplatz

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	7.100	50

Routenbestandteil

RadNETZ ☒ Kreisnetz ☒ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Keine radverkehrsgerechte Führung vom Kreisverkehr kommend in die Platzgasse (Abbiegen)



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Anpassung bestehender Querungshilfe
Anlage einer integrierten Abbiegespur für den Radverkehr

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	5 Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	15.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösung 4.5-5

Bemerkungen

Der Fußgängerüberweg stellt für den Radverkehr keine adäquate Quermöglichkeit dar und birgt Konfliktpotenzial mit Fußgängern. Die Anlage einer in die Mitteltrennung integrierten Abbiegespur verdeutlicht zusätzlich die Radverkehrsführung. Die Abbiegebeziehung hat hohe Bedeutung für den Radverkehr (Hauptroute, RadNETZ, mehrere touristische Routen).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 11

Um-/Ausbau

Lage

Kreisverkehr Marktplatz

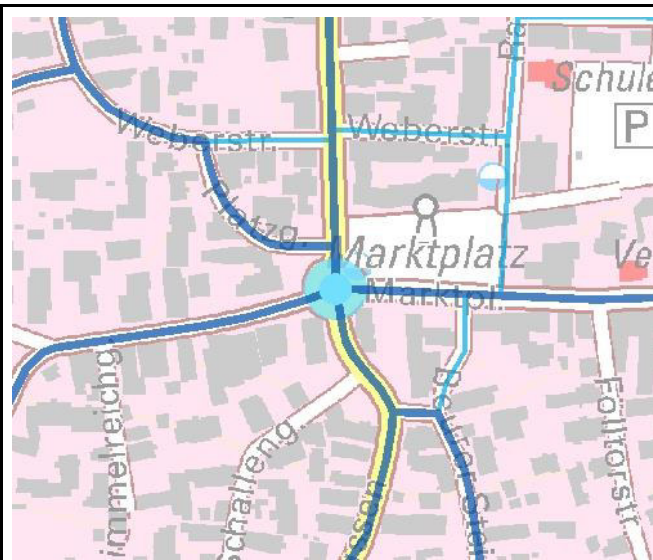
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land/Kreis	10.700	50

Routenbestandteil

RadNETZ ☐ Kreisnetz ☒ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Gefährliche Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs aufgrund großer Radien und Fahrbahnbreiten (Insbesondere Ausfahrten)



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)

Verschmälerung der Ausfahrten (maximal 3,75 m) und Anpassung der Ausrundungsradien

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

50.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 4.5

Bemerkungen

Die Geometrie des Kreisverkehrs ermöglicht hohe Geschwindigkeiten und ein kritisches Überholen und Schneiden des Radverkehrs.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 12

Umgestaltung

Lage

Hagsbucher Weg/Ob der Steinau

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Stadt	5.100	50

Routenbestandteil

RadNETZ ☐ Kreisnetz ☒ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



Maßnahme

Reduktion des Einmündungstrichters (mittlerer Aufwand)
Bündelung der Zufahrten Ob der Steinau und Hagsbucher Weg

Priorisierung

Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	5 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

25.000

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Der breite Zufahrtsbereich begünstigt das Nebeneinanderstehen mehrerer Kfz (Einbiegevorgang), welches zu Sichtbehinderungen führt. Dies stellt unter anderem eine Gefährdung für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Der Einmündungsbereich ist daher, auch im Sinne der Übersichtlichkeit des Knotenpunktes, neu zu gestalten.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 13

Um-/Ausbau

Lage

Suppinger Str./Hindenburgstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

5.100

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

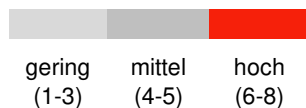
**Maßnahme**

Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand) inkl. Aufweitung der Straße

Anlage einer geteilten Mittelinsel, um dem linksbiegenden Radverkehr ein gesichertes Queren (etappenweise) zu ermöglichen.

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

2 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

60.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.5, Musterlösung 4.3-1

Bemerkungen

Bei der Maßnahme sind sowohl die nördliche Einmündung (Suppinger Str.), die Ausleitung des straßenbegleitenden Weges auf der östlichen Straßenseite als auch relevante Fußwegebeziehungen zu berücksichtigen. Die Mittelinsel kann je nach Bedarf mit einer Querungshilfe für Fußgänger kombiniert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 14

Sonstige

Lage

Suppinger Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

5.100

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



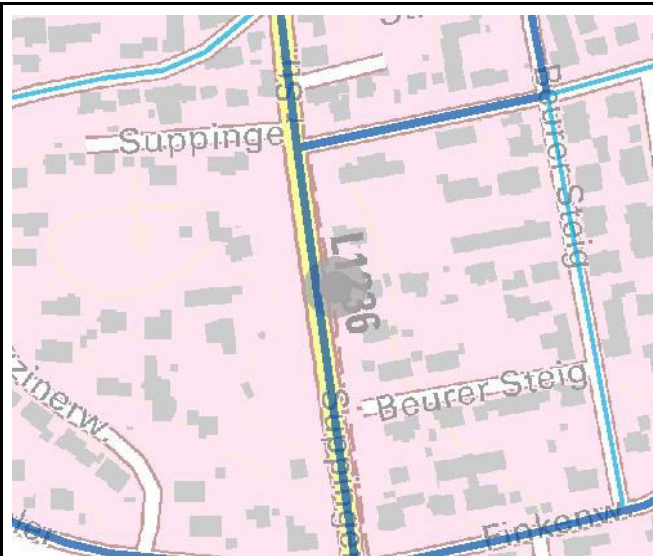
Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Vegetationsschnitt durchführen

Regelmäßiger Pflanzenschnitt zur dauerhaften Freihaltung des Sichtfeldes

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe

Musterlösung 2.2-1

Bemerkungen

Da der regelmäßige Pflanzenschnitt laufende Unterhaltungskosten darstellt, wird die Maßnahme in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.
Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 15

Barriere

Lage

Beurer Steig/Suppinger Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Hohe Bordsteinkante behindert Zugang vom Wohngebiet zum bestehenden Weg entlang der Suppinger Straße



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Bordabsenkung (einseitig)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Qualitätsstandards RadNETZ BW S.19

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 16

Um-/Ausbau

Lage

Suppinger Str./Finkenweg/Im Grübler

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

5.100

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

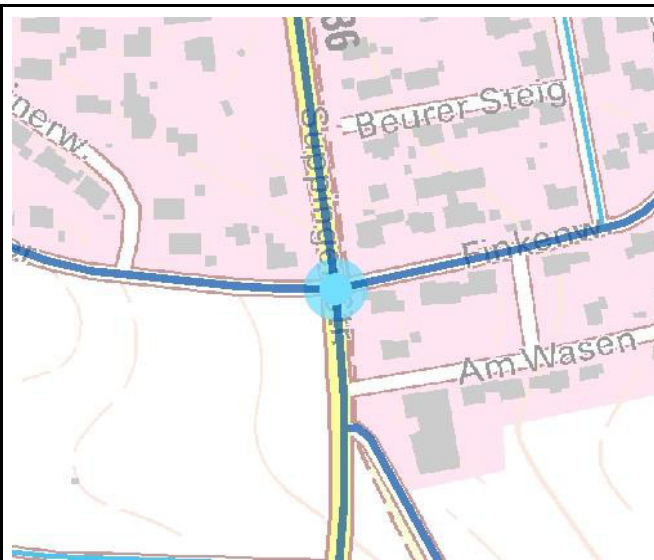
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

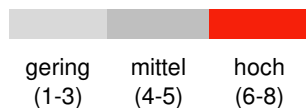
Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)

Reduzieren des Einmündungstrichters (Im Grübler) und Bau einer Querungshilfe (mittlerer Aufwand) inkl. Aufweitung der Straße

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

2 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

75.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.5, Musterlösung 4.3-1

Bemerkungen

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Im Grübler) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Die Querungshilfe sollte als Mittelinsel angelegt werden, um dem Radverkehr das Einbiegen und Queren zu erleichtern und zu sichern (etappenweises Queren). Die Querungshilfe kann nach Bedarf mit einer Fußgängerquerung kombiniert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 17

StVO-Beschilderung

Lage

Beurer Steig/Bahnhofstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

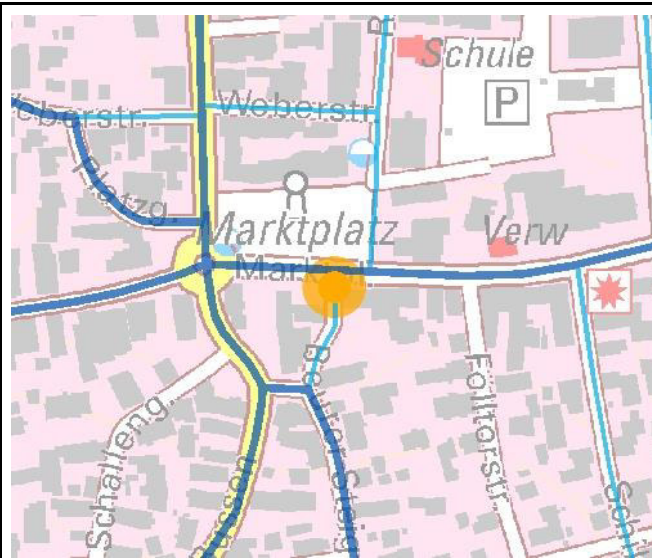
☐

Ergänzungsnetz

☒

Mangel/Problem

Einfahrverbot



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens

Einfahrt für den Radverkehr zulassen mit StVO-Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei)

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

150

Realisierungshilfe

ERA 7.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 18

Um-/Ausbau

Lage

Ulmer Weg/Bahnhofstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit

gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Ulmer Weg) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 19

Um-/Ausbau

Lage

Bahnhofstr./Geislinger Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion des Einmündungstrichters (geringer Aufwand)

Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**5 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (südlicher Knotenpunktarm Bahnhofstr.) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 20

Um-/Ausbau

Lage

Aldi Ein-/Ausfahrt

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

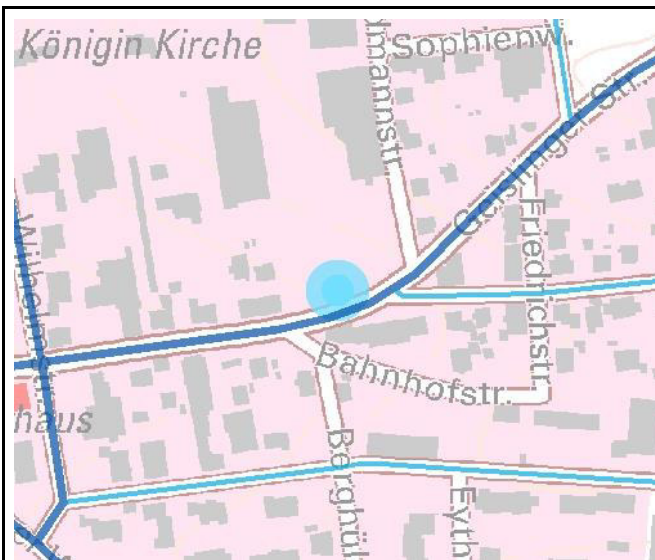
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Ausfahrtsbereich, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Ausfahrt verschmälern

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

7.500**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Der breite Ausfahrtsbereich begünstigt das Nebeneinanderstehen mehrerer Kfz (Einbiegevorgang), welches zu gegenseitiger Sichtbehinderung führt. Dies stellt unter anderem eine Gefährdung für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Der Ausfahrtsbereich ist daher zu reduzieren. Dies dient auch einer geordneten Führung des Kfz-Verkehrs. Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 21

Um-/Ausbau

Lage

Heinrich-Kahn-Str./Geislinger Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



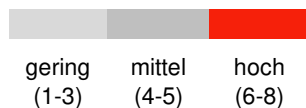
www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion des Einmündungstrichters (geringer Aufwand)
 Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Heinrich-Kahn-Str.) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 22

Belag

Lage

Laublocher Weg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

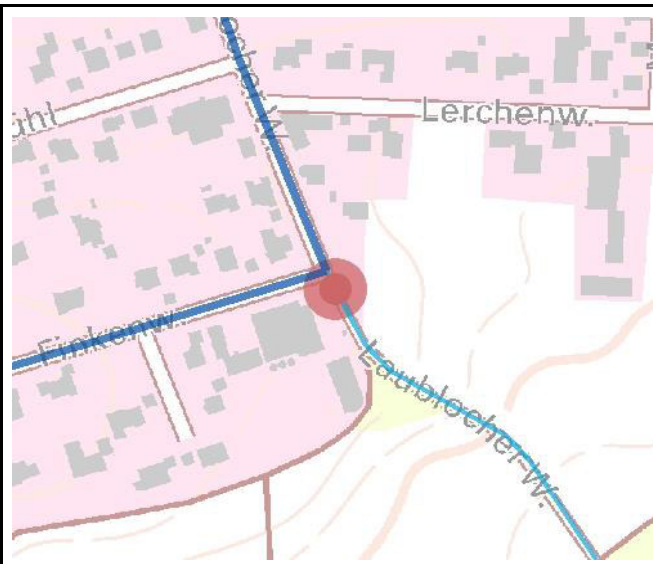
Hauptnetz

☐

Ergänzungsnetz

☒**Mangel/Problem**

Belag ist mangelhaft



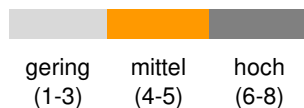
www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Belag nach Qualitätsstandard ersetzen (Straßensanierung)
punktuell

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**4 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Der vorhandene Straßenbelag soll erneuert werden. Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 23

Um-/Ausbau

Lage

Edeka Ein-/Ausfahrt Geislinger Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Ausfahrtsbereich, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Ausfahrt verschmälern

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

7.500**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Der breite Ausfahrtsbereich begünstigt das Nebeneinanderstehen mehrerer Kfz (Einbiegevorgang), welches zu gegenseitiger Sichtbehinderung führt. Dies stellt unter anderem eine Gefährdung für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Der Ausfahrtsbereich ist daher zu reduzieren. Dies dient auch einer geordneten Führung des Kfz-Verkehrs. Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 24

Radparken

Lage

Grundschule

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

Abstellanlagenart

Anlehnbügel

Kapazität

20

Bedeutung

Alltag



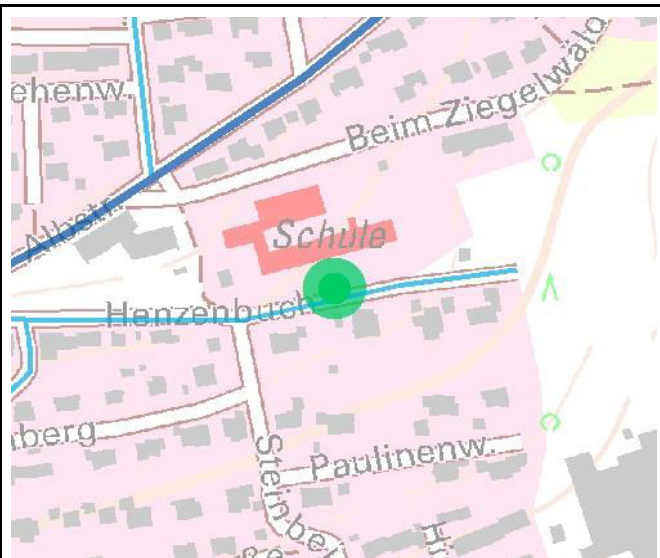
Freizeit



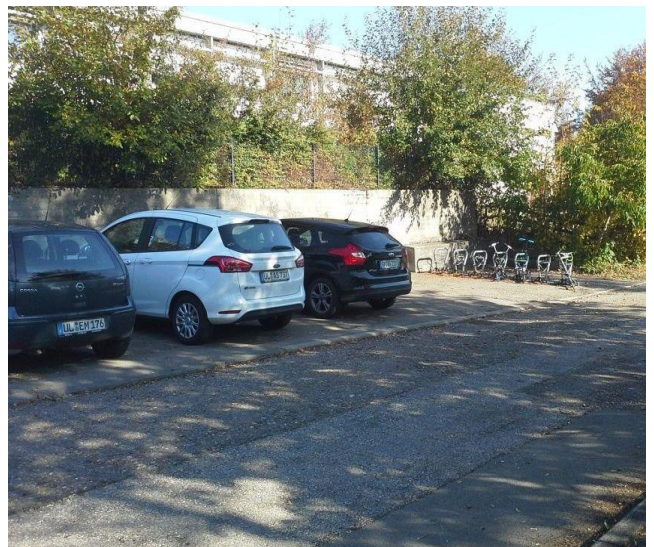
Mangel/Problem

Fahrradabstellanlage ist ungünstig platziert (Entfernung zum Eingang, Lage hinter den Parkflächen)

Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt



www.lgt-bw.de



Maßnahme

Standortverlagerung Radabstellanlagen

Verlegung des Fahrradständers für Schüler in Richtung Eingang, Ergänzung einer Überdachung prüfen, zusätzlich Einrichten von überdachten Abstellmöglichkeiten für Mitarbeiter nahe des Eingangs

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

10.000

Realisierungshilfe

FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 25

Radparken

Lage

Gemeinschaftsunterkunft

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/Stadt

Abstellanlagenart

Anlehnbügel

Kapazität

40

Bedeutung

Alltag



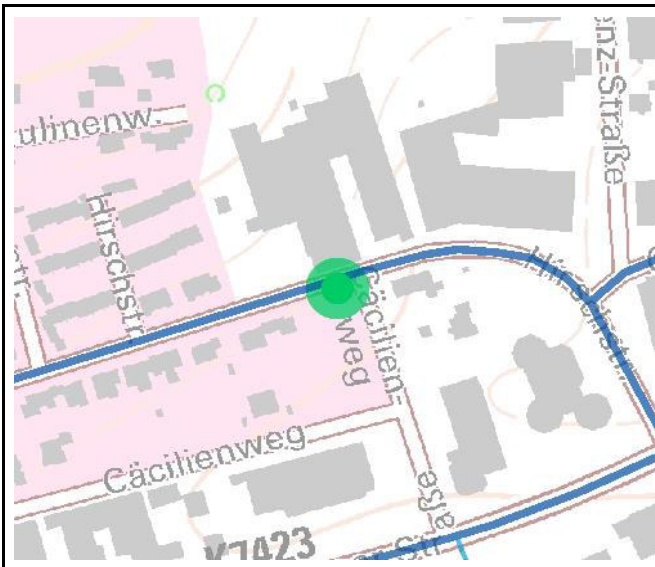
Freizeit



Mangel/Problem

Art des Fahrradständers ist unzureichend

Überdachung fehlt, Untergrund ist nicht befestigt und Kapazität ist nicht ausreichend



www.lgt-bw.de



Maßnahme

Installation von Fahrradständern (ca. 40 Stück z.B. Anlehnbügel)

Überdachung der Fahrradständer und Befestigung des Untergrundes

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

22.000

Realisierungshilfe

FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 26

Um-/Ausbau

Lage

Pflanzenhof Lenz Ein-/Ausfahrt

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

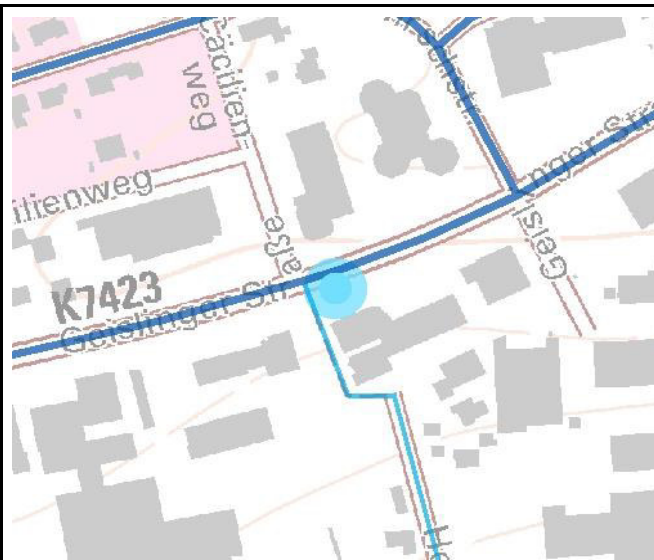
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Ausfahrtsbereich, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



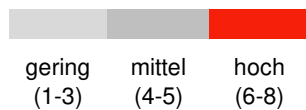
www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Ausfahrt verschmälern

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

7.500**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Der breite Ausfahrtsbereich begünstigt das Nebeneinanderstehen mehrerer Kfz (Einbiegevorgang), welches zu gegenseitiger Sichtbehinderung führt. Dies stellt unter anderem eine Gefährdung für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Der Ausfahrtsbereich ist daher zu reduzieren. Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 27

Barriere

Lage

Gottlieb-Daimler-Str./Pichlerstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

-

V_{zul} [km/h]

-

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

Hauptnetz

☒

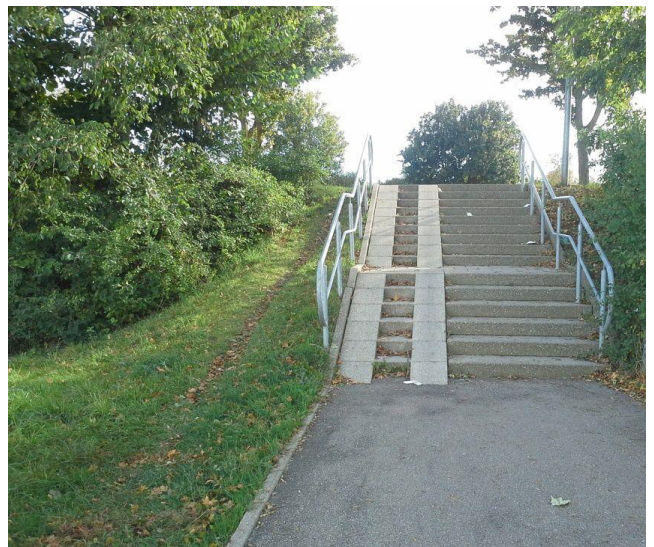
Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Treppe mit Schieberampe auf Hauptverbindung



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Bauliche Umgestaltung der Treppe

Schiebestelle durch Bau einer befahrbaren Rampe ersetzen, zusätzlich regelmäßiger Vegetationsschnitt zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

30.000**Realisierungshilfe**

ERA 2.2.3

Bemerkungen

Da der regelmäßige Pflanzenschnitt laufende Unterhaltungskosten darstellt, wird dieser Teil der Maßnahme in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 28

Um-/Ausbau

Lage

Geislinger Str./Hirschstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☐

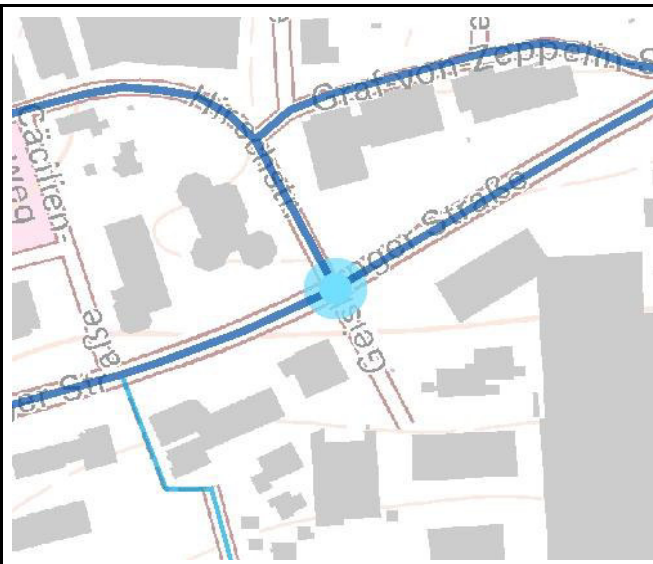
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung der Einmündung (Hirschstr.) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Ebenso ist das Nebeneinanderstehen zweier Kfz möglich, was zu Sichtbehinderungen führt. Radfahrer sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 29

Umgestaltung

Lage

Hirschstr./Graf-von-Zeppelin-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

2.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

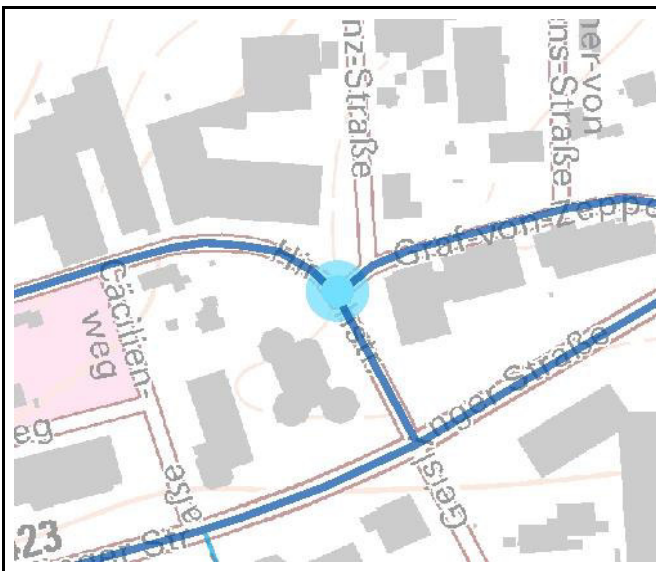
Ergänzungsnetz

☐

Mangel/Problem

Großzügige Ausgestaltung des Knotenpunktes (Fahrbahnbreiten, Einmündungstrichter)

Kritische Abbiege- und Quervorgänge



www.lgt-bw.de



Maßnahme

Bau eines Minikreisverkehrs (geringer Aufwand)

Der Minikreisverkehr unterstützt eine Geschwindigkeitsreduktion beim Befahren des Knotenpunktbereiches und erleichtert das Queren und Abbiegen für Radfahrer.

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**5 Punkte**

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

150.000

Realisierungshilfe

Musterlösung 4.5-3

Bemerkungen

Soweit möglich Erweiterung der Nebenflächen des nordwestlichen Knotenpunktarms und somit Verengung der Fahrbahn (Torwirkung für die Fahrradstraße siehe Maßnahme S 26).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 30

Um-/Ausbau

Lage

Graf-von-Zeppelin-Str. Busbetriebsstelle

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

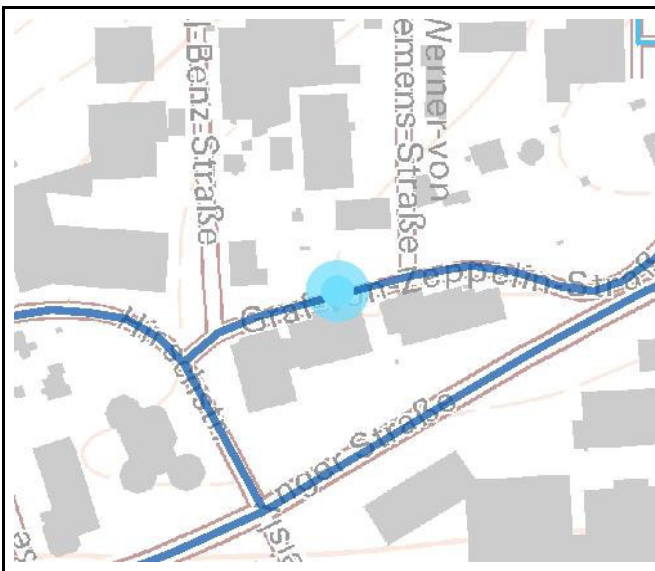
☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Überbreite Zufahrt, rückwärtsfahrende Busse

Kritisches Queren der langen und unübersichtlichen Zufahrt



www.lgt-bw.de

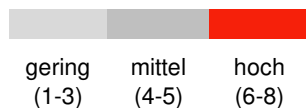
**Maßnahme**

Bauliche Umgestaltung der Zufahrt

Prüfen, ob Zufahrt reduziert oder zu einem Einbahnsystem umgebaut werden kann

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

20.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Es ist zu prüfen, ob die Zufahrt über die Werner-von-Siemens-Straße erfolgen kann, sodass die jetzige Zufahrt an der Graf-von-Zeppelin-Str. nur noch als Ausfahrt genutzt wird.
Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 31

Um-/Ausbau

Lage

Geislinger Str./Gottlieb-Daimler-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

11.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

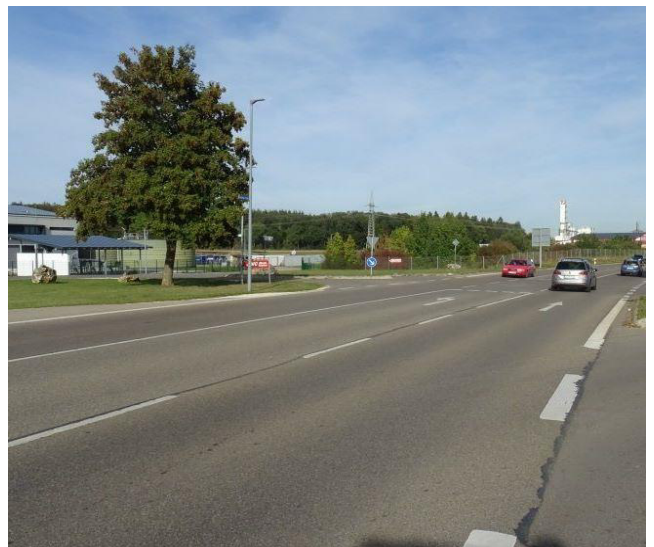
Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügige Ausgestaltung des Knotenpunktes, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen, Querungsdefizit



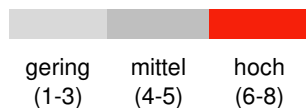
www.lgt-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)
 Reduzierung der Einmündungstrichter, Bau einer Querungshilfe

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

3 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

50.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung der Einmündung (beidseitig) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beim Einbiegen und Abbiegen (Schneiden). Außerdem wird das Nebeneinanderstehen von einbiegenden Kfz begünstigt (Sicherheitsdefizit Sichtbehinderung). Um das Queren in Nord-Süd-Richtung zu erleichtern, sollte im östlichen Knotenpunktarm am Ortseingang eine Querungshilfe (Mittelinsel) angelegt werden. Die Kosten der Querung sind bereits in Maßnahme S 22 berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 32

Umgestaltung

Lage

L 230 / K 7423

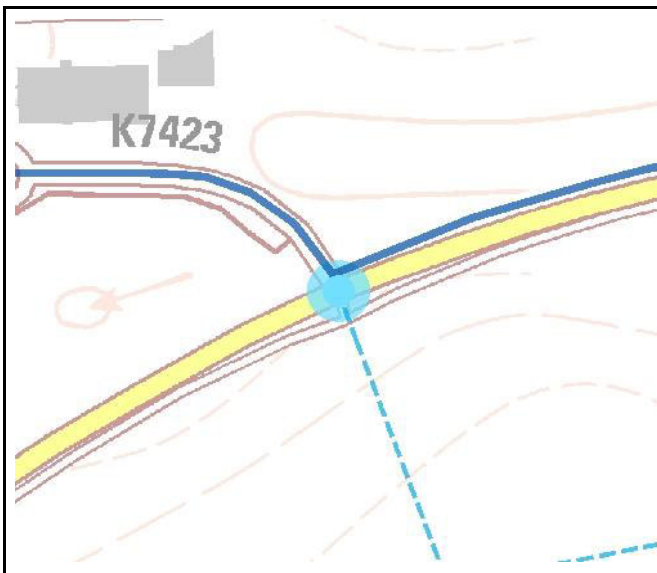
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land/Kreis	15.400	100

Routenbestandteil

RadNETZ ☐ Kreisnetz ☒ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Radverkehr ist nicht berücksichtigt



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Bau eines Kompakt-Kreisverkehrs (mittlerer Aufwand)

Der Knoten soll zu einem Kreisverkehr umgestaltet werden (vgl. Strukturkonzept Industriegebiet Süd). Bei der weiteren Planung ist der Radverkehr in ausreichendem Maße zu berücksichtigen (Führung, Querungen, etc.)

Priorisierung

			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
Gesamt (max. 8)	6 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe

Musterlösungen 4.5

Bemerkungen

Da der Bau des Kreisverkehrs eine allgemeine Straßenbaumaßnahme darstellt, wird dieser Punkt in der Grobkostenschätzung zur Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 33

Um-/Ausbau

Lage

Graf-von-Zeppelin-Str./Rudolf-Diesel-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

4.400

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügiger Einmündungstrichter, dadurch kritisches Einbiegen/Abbiegen



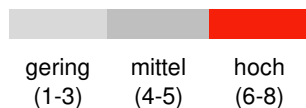
www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Reduktion des Einmündungstrichters (geringer Aufwand)
 Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit



Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die großzügige Gestaltung des Einmündungsbereiches (Graf-von-Zeppelin-Str.) führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs bei Abbiegevorgängen (Schneiden). Radfahrer und Fußgänger sind dadurch gefährdet und werden leicht übersehen. Eine Reduzierung des Einmündungsbereiches hat darüber hinaus eine kürzere Strecke beim Queren der Einmündung zur Folge, welches die Sicherheit zusätzlich erhöht.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 34

Um-/Ausbau

Lage

Graf-von-Zeppelin-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

2.600

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

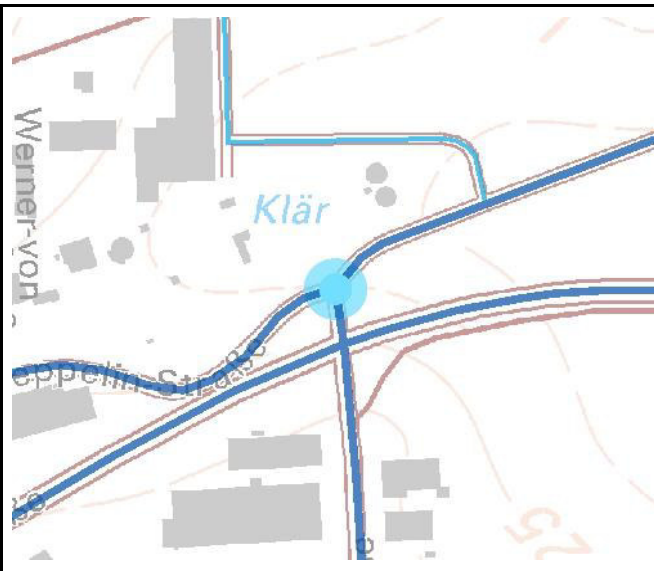
☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügige Ausgestaltung des Knotenpunktes

Kritische Abbiege- und Querungsvorgänge



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)

Reduktion des Einmündungstrichters (Zufahrt zur Kläranlage), Verdeutlichung der Verkehrsführung und Vorfahrtsregelung, Verbreiterung der Nebenflächen (soweit möglich)

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

2 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**6 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

40.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 35

Sonstige

Lage

Östl. Ende Rudolf-Diesel-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Vegetationsschnitt durchführen

Regelmäßiger Pflanzenschnitt zur dauerhaften Freihaltung des Sichtfeldes

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe

Musterlösung 2.2-1

Bemerkungen

Da der regelmäßige Pflanzenschnitt laufende Unterhaltungskosten darstellt, wird die Maßnahme in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 36

Um-/Ausbau

Lage

Östl. Ende Rudolf-Diesel-Str.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Großzügige Ausgestaltung des Knotenpunktes, hoher Schwerverkehrsanteil



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes prüfen

Prüfen einer Verschmälerung der Zufahrtsbereiche zum Firmengelände

Priorisierung

Dringlichkeit

gering
(1-3)mittel
(4-5)hoch
(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

3 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 6)**5 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen. Da die Möglichkeit einer baulichen Umgestaltung zunächst grundsätzlich zu prüfen ist, sind vorerst keine Kosten berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 37

Sonstige

Lage

Parkplatzzufahrt Husqvarna

Ortslage

innerorts

Baulast*

Stadt/Privat

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Kreisnetz

☒

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Vegetationsschnitt durchführen

Regelmäßiger Pflanzenschnitt zur dauerhaften Freihaltung des Sichtfeldes

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe

Musterlösung 2.2-1

Bemerkungen

Da der regelmäßige Pflanzenschnitt laufende Unterhaltungskosten darstellt, wird die Maßnahme in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 38

Sonstige

Lage

Gesamter Kernstadtbereich

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/Stadt

DTVw [Kfz/24 h]

-

V_{zul} [km/h]

-

Routenbestandteil

RadNETZ



Kreisnetz



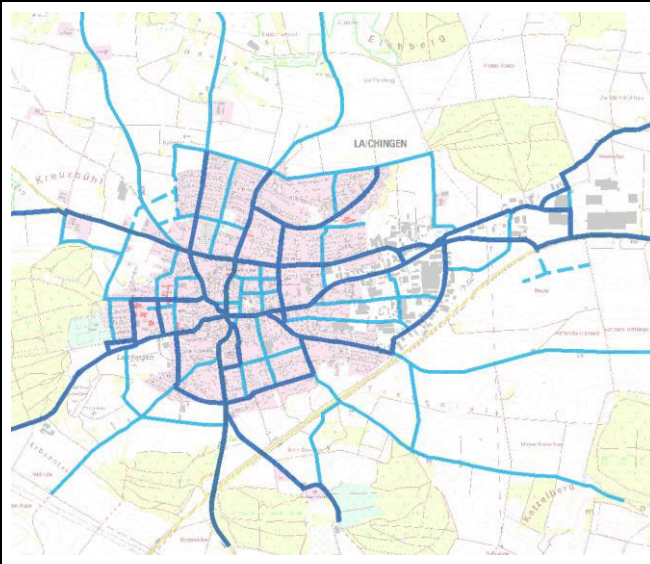
Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Mangel/Problem**

Wegweisende Beschilderung ist mangelhaft, unvollständig und überwiegend nicht FGSV-konform



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Integriertes Wegweisungskonzept planen und umsetzen

Die Wegweisung ist in die bereits laufende kreisweite Planung zu integrieren und wird daher in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

-

Realisierungshilfe

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV)

Bemerkungen

Unter Berücksichtigung des neuen Radverkehrsnetzes und der Anbindung wichtiger Ziele wird angeregt, die Wegweisung im gesamten Gemarkungsgebiet entsprechend den Qualitätsstandards für die Radwegweisung in Baden-Württemberg zu überarbeiten. Der Qualitätsstandard für die Radwegweisung in Baden-Württemberg wurde im Zuge der Wegweisungsplanung des RadNETZes entwickelt und basiert auf den entsprechenden Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

* kann im Einzelfall abweichen