



Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

VORABZUG



brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen



Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Urbach
Am Rathaus 1
73660 Urbach

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-bernard.com
info@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Vanessa Platz, M.Sc.

Aalen, 03.04.2018

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Ziele der Radverkehrskonzeption	2
1.3	Grundlagen der Bearbeitung	2
2	ANALYSE	4
2.2	Analyse des Radverkehrsangebotes in Urbach	5
2.2.1	Vor-Ort-Befahrung	5
2.2.2	Bürgerbeteiligung	6
2.2.3	Unfallanalyse	7
3	NETZKONZEPTION	8
3.1	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	8
3.1.1	Prüfnetz des Radverkehrs	8
4	MÄNGELANALYSE	10
5	MASSNAHMENKONZEPTION	11
5.1	Maßnahmen	11
5.2	Aufwand der Maßnahmen	12
5.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	13
5.4	Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs	16
5.4.1	Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten	16
5.4.2	Anlage von Servicepunkten und Raststationen	16
5.4.3	Öffentlichkeitsarbeit	17
6	ZUSAMMENFASSUNG	18

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

1 AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Urbach beabsichtigt den Radverkehr nachhaltig zu fördern und die Radverkehrsinfrastruktur im Sinne der gewachsenen Anforderungen zu ertüchtigen. Sie hat hierzu die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Der Arbeitskreis Radverkehr der lokalen Agenda 21 hat bereits im Jahr 2002 eine Empfehlung für ein Radwegenetz entwickelt. Die darin vorgeschlagenen Routen wurden mit einer wegweisenden Beschilderung versehen. Seither haben sich sowohl die Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs als auch die Anforderungen der unterschiedlichen Radfahrerinnen und Radfahrer spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auch auf längeren Distanzen und in topografisch bewegten Räumen zunehmend an Bedeutung. Diese Entwicklungen soll das Radverkehrskonzept aufgreifen.

Im Jahr 2019 findet die interkommunale Remstal Gartenschau statt. Sie erstreckt sich über eine Länge von über 80 km sowie 16 Städte und Gemeinden. Im Rahmen dieser Gartenschau kommt der umweltfreundlichen Mobilität mit dem Fahrrad eine ganz besondere Bedeutung zu. Auch hierfür sollen bedeutende Radverkehrsachsen der Gemeinde Urbach geschaffen bzw. ertüchtigt werden.

Die Aufgabenstellung umfasst die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr für die gesamte Gemeinde. In diesem Netz werden bestehende Mängel analysiert und Maßnahmen zur Behebung dieser umfassend aufgelistet.

Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Gemeinde Urbach.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

1.2 Ziele der Radverkehrskonzeption

- Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung der Gemeinde für die nächsten acht bis zehn Jahre
- Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr durch die schrittweise Umsetzung von:
 - Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren und Problemstellen (vgl. Maßnahmenkataster)
 - Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes jeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten
- Förderung des Radverkehrs als
 - stadt- und sozialverträgliche,
 - klimafreundliche,
 - umweltfreundliche und
 - gesundheitsfördernde Form der Mobilität.

1.3 Grundlagen der Bearbeitung

Mit der StVO-Novelle zum Radverkehr aus den Jahren 2009 und 2013 sowie der Neufassung der ERA 2010 sowie der Entwicklung landesweiter Qualitätsstandards für den Radverkehr ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen. In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- ALRUTZ, D./BOHLE, W./BUSEK, S. 2015: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 261, Bergisch Gladbach.
- ALRUTZ, D. et al. 2015: sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart 2016.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg. Stand Februar 2016, Stuttgart 2016.
- SVK, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Projektabschlussbericht. Aachen, München 2014.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

2 ANALYSE

2.1 Ausgangssituation zum Radverkehr in Urbach

Die Gemeinde Urbach weist durch ihre kompakte Siedlungsstruktur und damit einhergehender, kurzer Entfernungen gute Ausgangsbedingungen für die Nutzung des Fahrrads im Alltag auf. Auch umliegende Ziele, wie Schorndorf, Haubersbronn oder Plüderhausen sind mit dem Fahrrad in relativ kurzen Distanzen zu erreichen. Darüber hinaus ist Urbach als erster Bahnhaltepunkt außerhalb des S-Bahnbereichs ein beliebter Ausgangspunkt für Pendler und Tagesausflüge mit dem Fahrrad. Viele asphaltierte Wirtschaftswege, straßenbegleitende sowie unabhängige Geh- und Radwege sowie Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten bieten eine gute Grundlage für die Ausweitung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur.

Der Remstal-Radweg führt als attraktiver Radwanderweg unmittelbar am Siedlungsgebiet vorbei. Er ist auf Urbacher Gemarkung identisch mit dem Alb-Neckar-Radweg – einer von 19 Landesradfernwegen. Diese Radwege werden mit der angestrebten Verbesserung zunehmend an Bedeutung gewinnen. Attraktive Freizeitziele und reizvolle Täler, wie das Wieslauftal oder das Bärenbachtal, laden in Urbach zu kulturellen und sportlichen Freizeitunternehmungen ein. Im Zuge der interkommunalen Gartenschau 2019 wird die Relevanz Urbachs als Freizeitziel weiter steigen.

Trotz der genannten Ausgangsbedingungen ist die Radverkehrsinfrastruktur in Urbach ausbaufähig. Insbesondere der vorhandene Zweirichtungsradweg entlang der Wasenstraße und der Schorndorfer Straße birgt in Verbindung mit den vielen Einmündungs- und Zufahrtsbereichen ein hohes Konfliktpotential. Auch die Planung der neuen Anbindung von der Steinbeisstraße über den Urbach ist zu überdenken. Dort kann durch den geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg in Kombination mit den Längsparkplätzen und Zufahrtsbereichen ebenfalls ein hohes Unfallrisiko entstehen.

Ebenso sind punktuelle Mängel, wie beispielsweise ungesicherte Barrieren, fehlende oder mangelhafte Querungshilfen vorhanden. Infolge nicht angepasster und teil-

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

weise abrupt endender Führungsformen des Radverkehrs fehlt es an einem durchgängigen, schlüssigen Radverkehrsangebot.

2.2 Analyse des Radverkehrsangebotes in Urbach

Die Analyse des Radverkehrsangebotes erfolgt durch:

- eine intensive Beradlung vor Ort,
- die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie
- die Analyse des Unfallgeschehens.

2.2.1 Vor-Ort-Befahrung

Zur Bearbeitung der Aufgabe war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Zur Mängelerfassung wurden daher alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren.

Die Erfassung erfolgte per Tablet. Mithilfe einer speziell entwickelten App wurden Strecken und Knoten im Netz auf Mängel hin analysiert. Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst:

- Streckenmängel
 - (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
 - untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
 - unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
 - schlechter Belag bzw. Oberfläche
 - gefährliches Gefälle
 - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Punktuelle Mängel
 - fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
 - eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
 - kritische Engstelle

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

- Barriere
 - mangelhafte Markierung bzw. fehlende/fehlerhafte StVO-Beschilderung
 - fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
 - fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellmöglichkeit
- Mängel am Knotenpunkt
- ungenügende Verkehrssicherheit
 - umwegige bzw. unkomfortable Führung
 - unklare Radverkehrsführung

Zusätzlich wurde jeder erfasste Mangel fotodokumentiert.

Im Rahmen der Befahrung wurden alternative Routen überprüft und gegeneinander abgewogen. Gleichzeitig wurden kleinräumige Netzänderungen vorgenommen, wenn vorgesehene Verbindungen vor Ort nicht befahrbar waren bzw. andere Verbindungen eine geeignetere Führung des Radverkehrs ermöglichen.

2.2.2 Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgte im Rahmen eines Workshops am 27.07.2017 in Urbach, an dem jeder Interessierte teilnehmen konnte. Die Hinweise, Wünsche und Anregungen der Akteure wurden geprüft und größtenteils in die Konzeption mit aufgenommen.

Auf der Bürgerveranstaltung wurden insgesamt 45 konkrete Mängel und zehn allgemeine Mängel im Gemeindegebiet genannt sowie sechs grundsätzliche Vorschläge für die Verbesserung des Radverkehrsnetzes geäußert. Somit wurden insgesamt 61 unterschiedliche Einzelmeinungen abgegeben. Alle Anregungen und Wünsche wurden im Rahmen der Erfassung vor Ort geprüft. Für die genannten Schwachstellen wurden anschließend 36 Maßnahmen entwickelt.



Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Weiterhin wurden in der Bürgerbeteiligung die alltäglichen Fahrradrouten der Bewohnerinnen und Bewohner Urbachs abgefragt, die bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt wurden.

2.2.3 Unfallanalyse

Anhand von der Polizei geführter Tabellen über Dreijahreszeiträume konnten Unfallstatistiken ausgewertet und lokalisiert werden. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 19 Unfälle erfasst.

Die meisten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereigneten sich entlang des Straßenzugs Wasenstraße/ Schorndorfer Straße. Dort ist ein Zweirichtungsradweg angelegt, der verschiedene Einmündungen und Knotenpunkte, wie auch zwei Tankstellenzufahrten, kreuzt.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

3 NETZKONZEPTION

3.1 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

An das Radverkehrsnetz der Gemeinde Urbach (Zielkonzeption) werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Gemeinde ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Die Quellen des Radverkehrs stellen typischerweise Wohnstandorte dar. Wichtige Nachbarkommen, der Bahnhof Urbach, Einkaufskonzentrationen, Freizeit- und Bildungseinrichtungen sowie Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. das Gewerbegebiet) wurden als wichtige Ziele des Radverkehrs identifiziert.

3.1.1 Prüfnetz des Radverkehrs

Auf Grundlage der Lokalisierung wichtiger Quellen und Ziele wurde im nächsten Bearbeitungsschritt das *Prüfnetz des Radverkehrs* erstellt. Bei der Erarbeitung wurden auch die abgefragten Alltagsrouten aus dem Bürgerworkshop berücksichtigt.

Das Prüfnetz diene als Befahungsgrundlage. Im Zuge der Befahrung haben sich einzelne Anpassungen ergeben, aus denen das *Radverkehrsnetz* entstanden ist.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

3.1.2 Radverkehrsnetz

PLAN 2 Das Radverkehrsnetz der Gemeinde Urbach wurde in folgende Kategorien unterteilt:

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- Freizeitnetz

Das Hauptnetz 1. Ordnung umfasst das RadNETZ Baden-Württemberg sowie die Anbindungen an die wichtigsten Hauptziele. Im Hauptnetz 2. Ordnung wird dieses durch bedeutende Alltagsrouten verdichtet.

Das Ergänzungsnetz schließt weitere Lücken im Hauptnetz, die insbesondere für den Alltagsradverkehr relevant sind. Im Freizeitnetz sind die Routen berücksichtigt, die vorrangig eine Bedeutung für den Freizeitradverkehr haben.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

4 MÄNGELANALYSE

Nach der Befahrung aller Strecken wurden die erfassten Mängel kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Diese Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur in Urbach können in GIS-basierten Anwendungen verwendet werden.

PLAN 3 Folgende Mängelkategorien werden unterschieden und sind entsprechend ihrer Farbgebung auf den Plänen (vgl. Plan 3) bzw. in den Maßnahmenkatastern wiederzufinden:

Mängelkategorie
StVO-Beschilderungsmangel
besondere Gefahrenstelle
fehlende/unzureichende Furtmarkierung
unzureichende Sichtverhältnisse
Netzlücke - Baumaßnahme
Netzlücke - Markierungsmaßnahme
Ausbau/ Umbaumaßnahme
Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
Oberflächenmangel
umwegige/unkomfortable Führung
unzureichende Breite
Ausstattungsmangel
Wartungsmangel

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

5 MASSNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmen

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse (Befahrung und Beteiligung) für das zu realisierende Netz. Verkehrssicherheitsgefährdende Mängel, die bei der Befahrung auffielen oder aus der Bürgerbeteiligung stammen, jedoch nicht auf dem Radverkehrsnetz liegen, wurden in das Maßnahmenkataster ebenfalls mit aufgenommen. Insgesamt wurden 95 Maßnahmen hieraus abgeleitet.

Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Darin enthalten sind:

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Mängelkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung (bei Streckenmängeln mit Längenangabe),
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,
- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe (Musterlösungen RadNETZ BW) und
- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Ebenso wie die Daten der Erfassung können alle Maßnahmen (strecken- oder punktbezogen) in GIS-basierten Programmen angewendet werden.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Die Hinweise aus der Bürgerbeteiligung sind in dem Maßnahmenkataster enthalten. Von den 61 Einzelmaßnahmen wurden:

- 36 Nennungen in die Maßnahmenkonzeption integriert,
- 14 Nennungen allgemein betrachtet und
- 11 Nennungen nicht aufgenommen.

Die Mängel, die in das Konzept nicht mit aufgenommen wurden, konnten bei der fachlichen Prüfung nicht als Mängel identifiziert werden. Maßnahmvorschläge wurden dann nicht berücksichtigt, wenn hierdurch beispielsweise Konflikte mit anderen Nutzungen oder keine Vorteile für den Radverkehr durch die Umsetzung entstanden wären.

Die berücksichtigten Nennungen wurden auf den Maßnahmenblättern als Bürgermeinung kenntlich gemacht. Ggf. fallen mehrere Bürgermeinungen unter eine Maßnahme.

5.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten basieren aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dienen als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können.

Eine Differenzierung der Kosten nach Baulastträger und Maßnahmenkategorie ist in folgender Tabelle dargestellt:

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

	Kreis	Gemeinde Urbach	Gemeinde Haubersbronn	Übergreifend	Deutsche Bahn	Summe
Sofortmaßnahme	12.000 €	117.400 €	0 €	1.500 €	0 €	130.900 €
Ausstattungs-mangel	0 €	64.800 €	0 €	50.000 €	2.500 €	117.300 €
Netzlücke: Baumaßnahme	313.000 €	285.000 €	29.000 €	0 €	0 €	627.000 €
Netzlücke: Markierungsmaßnahme	17.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	17.000 €
Ausbau-/ Umbaumaßnahme	12.000 €	313.000 €	0 €	0 €	0 €	325.000 €
Querungsdefizit	55.000 €	59.000 €	0 €	50.000 €	0 €	164.000 €
Oberflächenmangel	0 €	19.000 €	0 €	0 €	0 €	19.000 €
umwegige/ unkomfortable Führung	150.000 €	5.000 €	0 €	0 €	0 €	155.000 €
unzureichende Breite	7.000 €	75.000 €	0 €	0 €	0 €	82.000 €
Summe	566.000 €	938.200 €	29.000 €	101.500 €	2.500 €	1.637.200 €

5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

ANL. 1 Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen (vgl. Anlage 1):

- Netzbedeutung/ Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt.

Netzbedeutung / Potenzial

Dieses Kriterium schließt die Netzbedeutung, auf dem die Maßnahme umgesetzt werden soll, mit ein (Hauptnetz 1. und 2. Ordnung, Ergänzungsnetz oder Freizeitnetz). Eine Maßnahme kann nach diesem Kriterium zwischen 0 (keine Dringlichkeitsstufe) bis 3 (höchste Dringlichkeitsstufe) Punkte erreichen.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Verkehrssicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgte hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke in Verbindung mit der bestehenden Radverkehrsführung. Diese Elemente sind miteinander gekoppelt zu betrachten. Die Auswahl geeigneter Klassen erfolgte in Anlehnung an die Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010.

Die höchste Dringlichkeit einer Maßnahme wird auf Basis der Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten mit 2 Punkten, die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage (z. B. kritische Sichtverhältnisse) vor Ort festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

Ausbauqualität

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/ oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der Ausbauqualität berücksichtigt.

Die höchste Dringlichkeit besteht bei einem *Neubau*. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr und es wird die maximal mögliche Anzahl von zwei Dringlichkeitspunkten vergeben.

Bei *Belagsanierungen* existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem *Radwegeausbau* besteht ebenfalls ein Angebot, die Maße entsprechen jedoch nicht den Standards der ERA 2010. Für beide Kriterien wird somit einer von zwei möglichen Dringlichkeitspunkten vergeben. Alle anderen Maßnahmen, bei denen beispielsweise nur eine Randmarkierung herzustellen ist, erhalten keinen Dringlichkeitspunkt.

Die Umsetzung kostengünstiger Maßnahmen mit geringem Aufwand, wie beispielsweise die Herstellung von Randmarkierungen, können trotz ggf. geringer Dringlichkeit auch zeitnah umgesetzt werden.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme insgesamt maximal acht Punkte vergeben werden. Dies betrifft Maßnahmen der folgenden Mängelkategorien:

- Ausstattungsmangel,
- Netzlücke,
- Umbaumaßnahme,
- Querungsdefizit,
- Oberflächenmangel,
- umwegige/unkomfortable Führung und
- unzureichende Breite.

Entsprechend der erreichten Punktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- niedrige Dringlichkeit (1-3 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4-5 Punkte)
- hohe Dringlichkeit (6-8 Punkte)

Die übrigen Mängelkategorien werden als *Sofortmaßnahmen* eingestuft und daher von der Priorisierung ausgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kostenumfang umsetzbar sind:

- unzureichende Sichtverhältnisse,
- besondere Gefahrenstelle,
- Beschilderungsmangel und
- fehlende/ unzureichende Furtmarkierung.

In der Maßnahmenkonzeption sind:

- 45 *Sofortmaßnahmen*
- 7 Maßnahmen mit *hoher Priorität*
- 19 Maßnahmen mit *mittlerer Priorität*
- 24 Maßnahmen mit *niedriger Priorität*

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Es wird empfohlen, die Maßnahmen entsprechend ihrer Priorität umzusetzen. Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulasträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter oder gemeindlicher Belange angepasst werden. Maßnahmen mit beispielsweise geringem Aufwand aber geringer Priorität können somit ggf. auch vorgezogen werden.

5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs

Die nachfolgenden ergänzenden Maßnahmen können zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation in Urbach führen und werden aus diesem Grund zur Prüfung vorgeschlagen.

5.4.1 Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten

Um den spezifischen Nutzeransprüchen gerecht zu werden, wird die Anlage weiterer bedarfsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten angeregt. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs Urbachs ist beispielsweise die Erweiterung der Fahrradboxen denkbar. Zudem sollten Vorderradbügel, wie beispielsweise am Freibad, mit Anlehnbügel ersetzt werden, um ein diebstahlsicheres Abschließen zu ermöglichen. In Abstimmung mit den Eigentümern ist auch eine Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten an Dienstleistungs- und Einkaufsstandorten in unmittelbaren Zugangsbereichen zu empfehlen.

5.4.2 Anlage von Servicepunkten und Raststationen

Servicepunkte ermöglichen es den Radfahrerinnen und Radfahrern selbstständig Reparaturen durchzuführen. Sie sind insbesondere für den Alltagsradverkehr relevant und sollten über Ladestationen sowie attraktive Abstellmöglichkeiten verfügen. Sie werden z.B. am Bahnhof Urbach oder am Rathaus empfohlen.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Raststationen bieten insbesondere dem Freizeitradverkehr die Möglichkeit, sich auszuruhen. Diese Anlagen sind beispielsweise in Verbindung mit den geplanten Standorten der interkommunalen Gartenschau oder im Bärenbachtal sinnvoll. Auch hier kann in Verbindung mit einem Servicepunkt die Möglichkeit geboten werden, Reparaturen durchzuführen.

5.4.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit besitzt in der Radverkehrsförderung eine Schlüsselfunktion. Eine aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von Presseveröffentlichungen können zur Erhöhung des Bewusstseins für den Radverkehr beitragen. Auch Fahrradaktionstage für Einheimische und Touristen sowie eine Mitgliedschaft der Gemeinde in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK) können dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in Urbach zu erhöhen.

Marketing-Ideen und die Erweiterung von Freizeitrouten tragen zu einer größeren Attraktivität des Fahrradurlaubes oder zur Nutzung des Fahrrades zur Naherholung für Einheimische bei. Die Maßnahmenkonzepte können dabei vielfältig und kreativ erstellt werden. Dies kann beispielsweise Quiztouren oder Themenradwege umfassen.

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Urbach besitzt aufgrund der Lage im Remstal mit attraktiven Freizeitzielen und reizvollen Tälern sowie der Lage am Remstal-Radweg und dem Alb-Neckar-Radweg eine große Bedeutung für den touristischen Fahrradverkehr.

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und geringen Entfernungen zu umliegenden Nachbarkommunen sind die Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr gut. Viele Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten bieten die Voraussetzung für ein sicheres Befahren im Mischverkehr. Mit einem gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der Behebung von Mängeln gilt es dies zu fördern und zu entwickeln – sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehr.

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur von Urbach ist verbesserungswürdig und ausbaufähig. Sie weist Mängel und Gefahrenstellen auf. Insbesondere der vorhandene Zweirichtungsradschwergeweg entlang der Wasenstraße und der Schorndorfer Straße birgt aufgrund der vielen Kreuzungssituationen ein hohes Konfliktpotential. Dies wird u.a. durch die Unfallanalyse belegt. Zudem endet der gemeinsame Geh- und Radweg ohne gesicherte Auf- und Ableitung des Radverkehrs abrupt im Kerngebiet. Auch die Planung zur Verlängerung der Steinbeisstraße über den Urbach sollte angepasst werden.

Viele Querungshilfen sind unzureichend oder fehlen völlig. Dies betrifft insbesondere die Auf- und Ausleitung des Radverkehrs von/ auf außerorts geführte Zweirichtungsradschwergewege.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden 95 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Ent-

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

sprechend der Bedeutung bzw. der vorrangigen Nutzung wird zwischen dem Hauptnetz 1. und 2. Ordnung, dem Ergänzungsnetz sowie dem ergänzenden Freizeitnetz unterschieden.

Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. der Entfernung von Absperrpfosten, Markierung von Radverkehrsfurten) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung der städtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Für die weitere Bearbeitung wird empfohlen, Sofortmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen, sowie ein Realisierungskonzept für die verbleibenden Maßnahmen zu entwickeln.

Neben den im Maßnahmenkataster aufgeführten Maßnahmen zur Infrastruktur können ergänzende Maßnahmen den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen, das Potenzial des Radverkehrs sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr zu nutzen.



Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept

Aufgestellt: Aalen, April 2018

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i.V.

Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Projektleiter

i.A.

Vanessa Platz, M.Sc.
Projektingenieurin

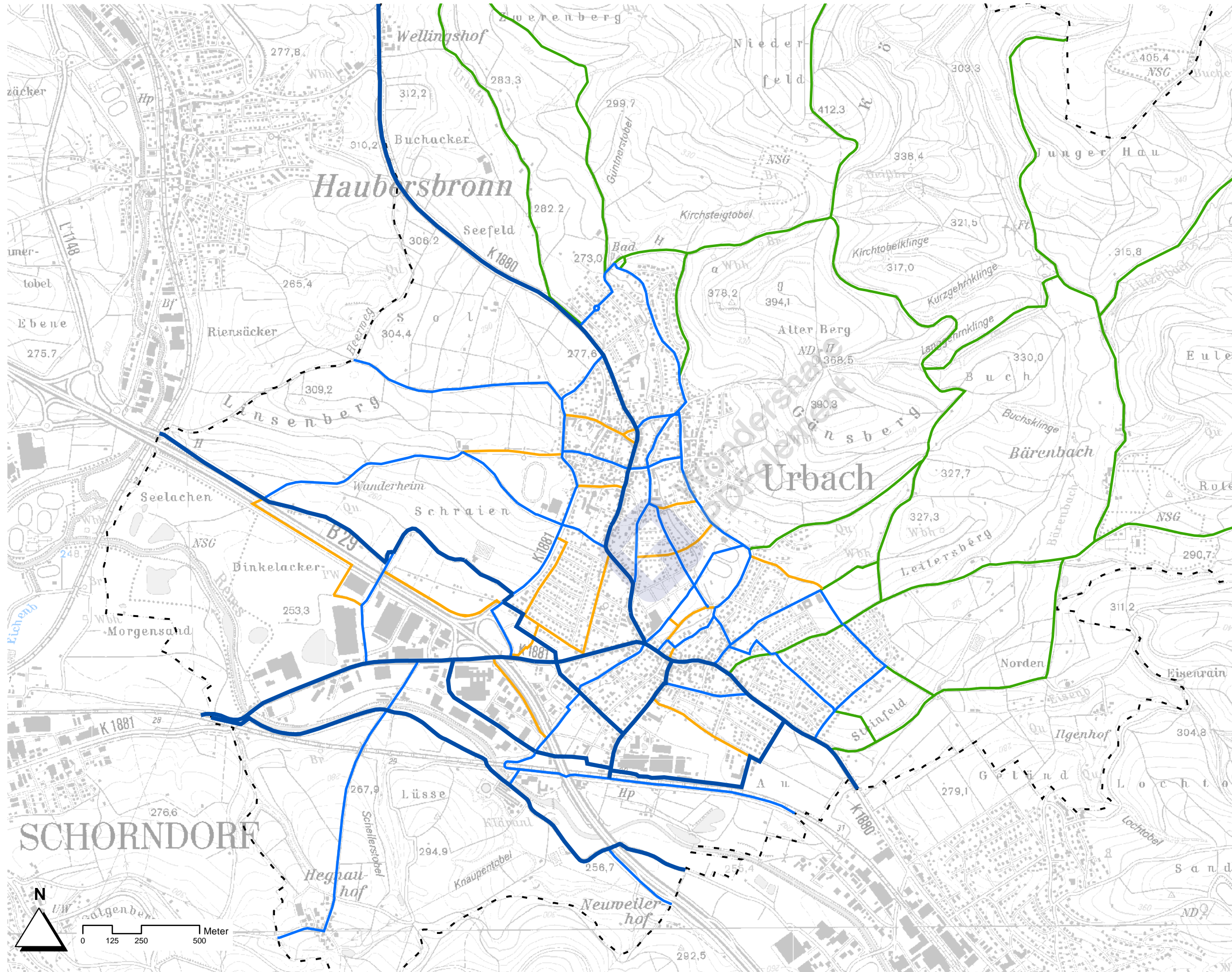


brenner BERNARD ingenieure GmbH

ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe

Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept



Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemeindegrenze

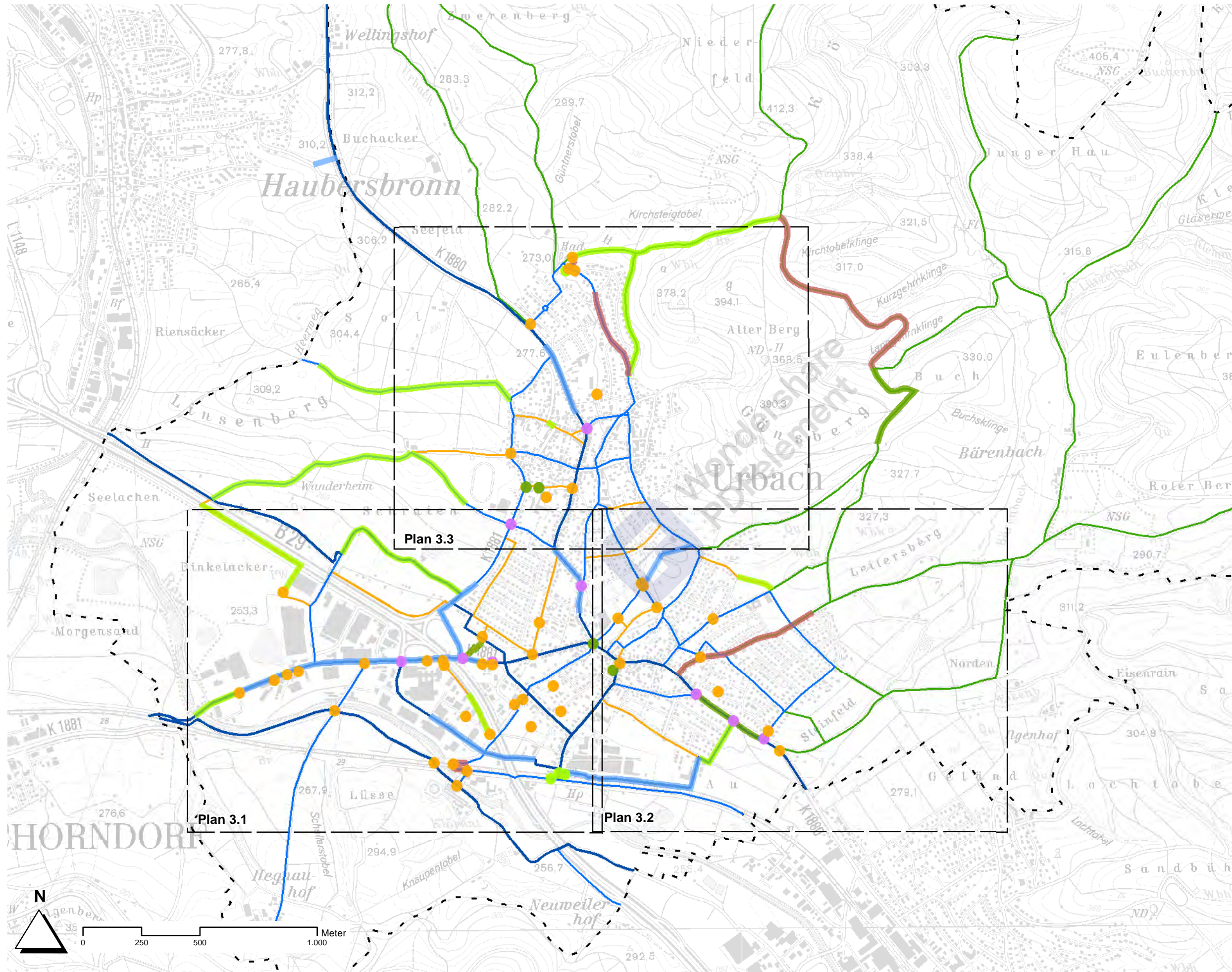
Kartengrundlage:
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lglbw.de
 Kataster der Gemeinde Urbach



Plan 2

Stand: 27.03.2018





Mangel/Problem

Übersicht

Punktproblem

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Oberflächenmangel
- Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand
- unzureichende Breite
- umwegige/unkomfortable Führung
- Ausstattungsmangel

Streckenproblem

- besondere Gefahrenstrecke
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/unkomfortable Führung
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel
- Wartungsmangel

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz

--- Gemeindegrenze

Kartengrundlagen:

© OpenStreetMap and contributors,
Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)
Kataster der Gemeinde Urbach

Plan 3.0

Stand: 27.03.2018





Mangel/Problem

Detail

Punktproblem

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Oberflächenmangel
- Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand
- unzureichende Breite
- umwegige/unkomfortable Führung
- Ausstattungsmangel

Streckenproblem

- besondere Gefahrenstrecke
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/unkomfortable Führung
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel
- Wartungsmangel

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz

┌ ─ ─ Gemeindegrenze

Kartengrundlagen:

© OpenStreetMap and contributors,
Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)
Kataster der Gemeinde Urbach

Plan 3.1

Stand: 27.03.2018



Gemeinde Urbach

Radverkehrskonzept



Mangel/Problem

Detail

Punkt-mangel

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Oberflächenmangel
- Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand
- unzureichende Breite
- umwegige/unkomfortable Führung
- Ausstattungs-mangel

Strecken-mangel

- besondere Gefahrenstrecke
- unzureichende Sichtverhältnisse
- Beschilderungsmangel
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/unkomfortable Führung
- unzureichende Breite
- Ausstattungs-mangel
- Wartungs-mangel

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz

⬜ Gemeindegrenze

Kartengrundlagen:

© OpenStreetMap and contributors,
Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)
Kataster der Gemeinde Urbach

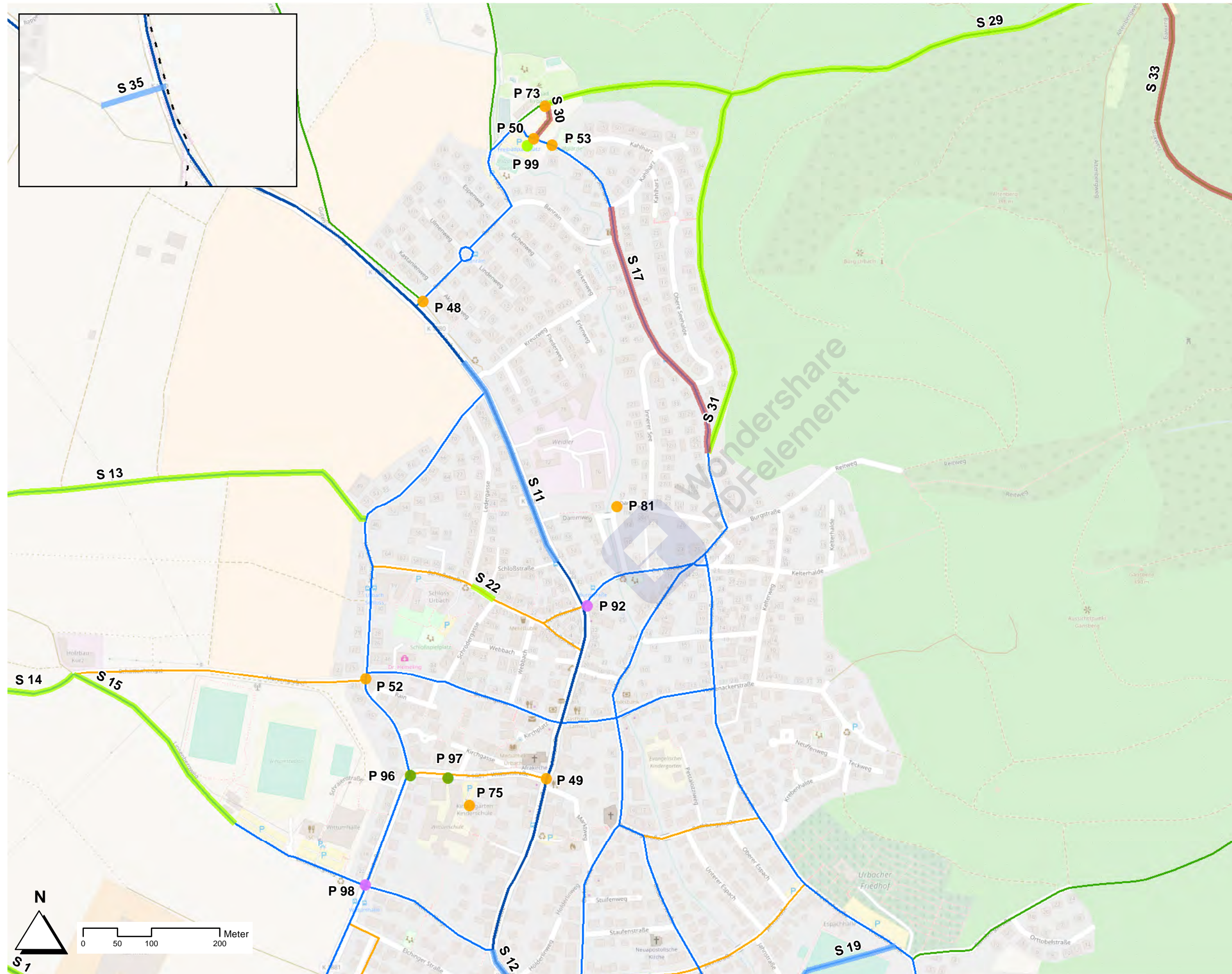
Plan 3.2

Stand: 27.03.2018



Gemeinde Urbach

Radverkehrsnetz



Mangel/Problem

Detail

- Punktfehler**
- besondere Gefahrenstelle
 - unzureichende Sichtverhältnisse
 - Beschilderungsmangel
 - fehlende/unzureichende Furtmarkierung
 - Netzlücke - Baumaßnahme
 - Oberflächenmangel
 - Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand
 - Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
 - Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand
 - unzureichende Breite
 - umwegige/unkomfortable Führung
 - Ausstattungsmangel

- Streckenmangel**
- besondere Gefahrenstrecke
 - unzureichende Sichtverhältnisse
 - Beschilderungsmangel
 - Netzlücke - Baumaßnahme
 - Netzlücke - Markierungsmaßnahme
 - Oberflächenmangel
 - umwegige/unkomfortable Führung
 - unzureichende Breite
 - Ausstattungsmangel
 - Wartungsmangel

- Radverkehrsnetz**
- Hauptnetz 1. Ordnung
 - Hauptnetz 2. Ordnung
 - Ergänzungsnetz
 - ergänzendes Freizeitnetz

— Gemeindegrenze

Kartengrundlagen:

© OpenStreetMap and contributors,
Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)
Kataster der Gemeinde Urbach

Plan 3.3

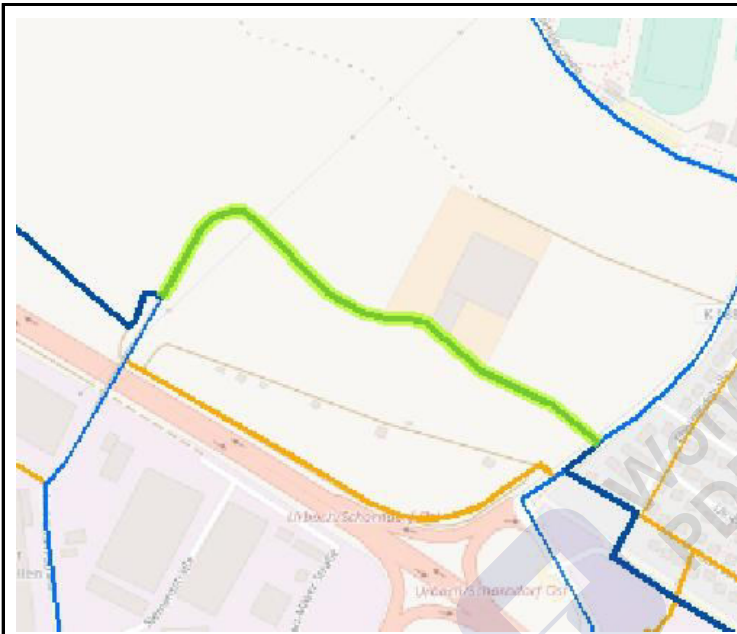
Stand: 27.03.2018



Nr.: S 1

Ausstattungs-mangel

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Landwirtschaftsweg	Schraienstraße	Brücke B29	665
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

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)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)

4 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

5.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

Die Maßnahme soll im Zuge der Entwicklung des Gewerbegebiets "Schraienwiesen" berücksichtigt werden.

* kann im Einzelfall abweichen




Projekt-Nr.: 5353 L:\5353_Urbach RV\Excel\Massnahmen\MassnKataster_180403
Bearbeiter: Pt Datum: 03.04.2018

Nr.: S 2	aus der Bürgerbeteiligung	Wartungsmangel
-----------------	----------------------------------	-----------------------


Lage	Von	Bis	Länge [m]
Geh- und Radweg (Wasenstr./ K1881)	Remsbrücke	Benzstraße	207
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	> 10.000	70
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Strecke durch Glasscherben verunreinigt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Aufnahme der Strecke in den regelmäßigen Reinigungs-/ Winterdienst			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
		Gesamt (max. 8)	5 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Der Hinweis aus der Bürgermeinung vom 27.7.2017, dass die Strecke häufig mit Glasscherben verunreinigt sei, konnte zum Zeitpunkt der Befahrung nicht festgestellt werden. Da es sich bei dieser Strecke aber um eine Hauptroute des Radverkehrs handelt, soll ein problemloses Befahren zu allen Tages- und Jahreszeiten möglich sein. Da die Durchführung des Reinigungs- und Winterdienstes keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten zur Unterhaltung von Wegen darstellt, wird dies in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.			

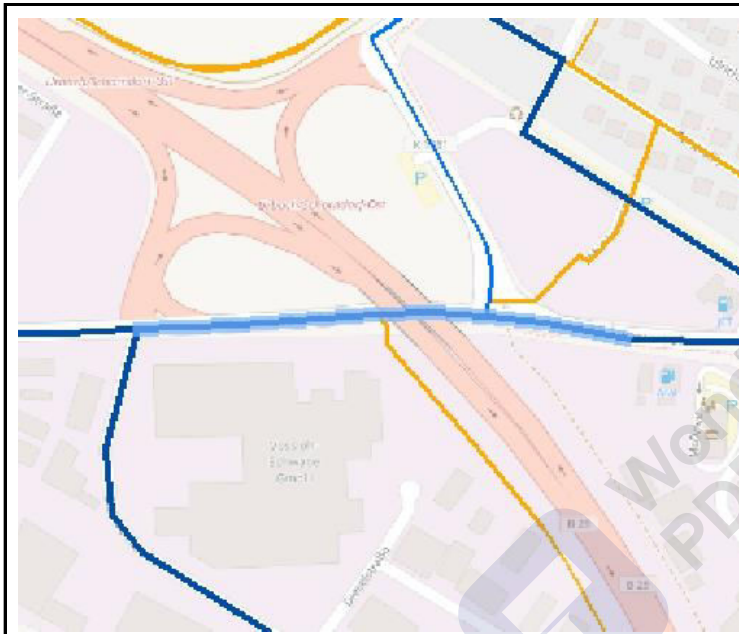
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 3		aus der Bürgerbeteiligung		Netzlücke - Baumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Wasenstraße (K1881)	Einmündung Benzstraße	Ortsschild (Ende GE)	724		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Kreis	> 10.000	50		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
<p>Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (rd. 2,00 m Breite) Die Radverkehrsführung auf dem einseitigen Zweirichtungsradweg ist insbesondere an allen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen kritisch (hohes Unfallrisiko v.a. für linksseitigen Radverkehr). Der Weg ist durch viele Hecken schwer einsehbar.</p>					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Markierung Radfahrstreifen (einseitig) inkl. Auf-/Ausleitung d. Radverkehrs, Ausbau d. vorh. Weges nach Qualitätsstandard Radfahrstreifen nordseitig markieren ($\geq 1,85$ m Breite), Ausbau des südseitigen Geh- und Radwegs auf $\geq 2,50$ m Breite zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen inkl. StVO-konformer Furtmarkierungen an allen Einmündungs-/Kreuzungsbereichen					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				6 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO	148.000	
Realisierungshilfe		Musterlösungen 3.3, 3.4 und 9.5			
Bemerkungen					
Der auszubauende Geh- u. Radweg soll nur in Fahrtrichtung Ost freigegeben werden (in Kombi. mit Maßnahmen S 4 und S 5). Ggf. können separate Abbiegestreifen durch aufgeweitete Aufstellbereiche ersetzt werden (engste Fahrbahnbreite im Kataster: 11,90 m). Die Auf-/Ausleitung des Radverkehrs ist mit einer Querungshilfe am östl. Zweirichtungsradweg zu sichern. Es bedarf einer Lösung zur Trennung des Fuß- und Radverkehrs an der Bushaltestelle. Die vorh. Querungshilfen auf der Wasenstr. sollen - soweit möglich - für eine dynamische Befahrbarkeit mit dem Rad angepasst werden.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 4****Netzlücke - Baumaßnahme**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Wasenstraße (K1881)	Ortsschild (Ende GE)	Ortseingang	351
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	> 10.000	70
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (rd. 2,00 m Breite)			
Die Radverkehrsführung auf dem einseitigen Zweirichtungsradweg ist insbesondere an allen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen kritisch (hohes Unfallrisiko v.a. für linksseitigen Radverkehr).			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Markierung Radfahrstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum), Ausbau d. vorh. Weges nach Qualitätsstandard Radfahrstreifen nordseitig markieren ($\geq 1,85$ m Breite), Ausbau des südseitigen Geh- und Radwegs auf $\geq 2,50$ m Breite zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen inkl. StVO-konformer Furtmarkierungen an allen Einmündungs-/Kreuzungsbereichen

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

60.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.3 und 3.4

Bemerkungen

Der auszubauende gemeinsame Geh- und Radweg soll nur in Fahrrichtung Osten freigegeben werden (in Kombination mit Maßnahmen S 3 und S 5). Falls erforderlich, können separate Abbiegefahrstreifen durch aufgeweitete Aufstellbereiche ersetzt werden (engste gemessene Fahrbahnbreite im Kataster: 17,30 m). Die Sichtbeziehungen in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen (Hecken) müssen gewährleistet werden.

* kann im Einzelfall abweichen

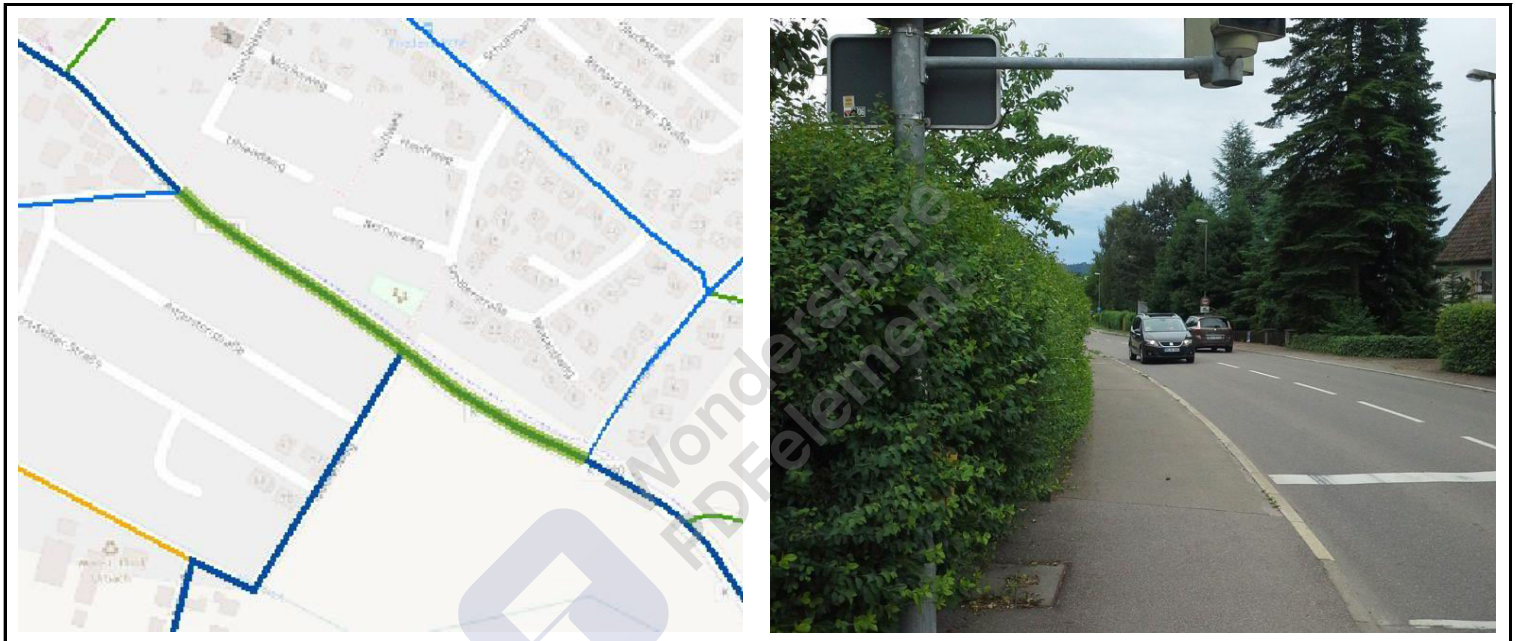
Nr.:	S 5	aus der Bürgerbeteiligung	Ausbau-/Umbaumaßnahme
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Gewerbegebiet	Tankstelle	Kreisverkehr	73
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	> 10.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig, Markierung ist mangelhaft			
Die Radverkehrsführung auf dem benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg ist insb. an den Tankstellenzu- und ausfahrten (hohe Frequentierung durch Kfz-Verkehr) kritisch und birgt ein hohes Unfallrisiko.			
			
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>			
Maßnahme			
Markierung Radfahrstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum), Ausbau d. vorh. Weges nach Qualitätsstandard Radfahrstreifen nordseitig markieren ($\geq 1,85$ m Breite), Ausbau des südseitigen Geh- und Radwegs auf $\geq 2,50$ m Breite zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen inkl. StVO-konformer Furtmarkierungen an allen Einmündungs-/Kreuzungsbereichen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	12.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.3 und 3.4		
Bemerkungen			
Der auszubauende gemeinsame Geh- und Radweg soll nur in Fahrrichtung Osten freigegeben werden (in Kombination mit Maßnahmen S 3 und S 4). Falls erforderlich, können separate Abbiegefahrstreifen durch aufgeweitete Aufstellbereiche ersetzt werden (engste gemessene Fahrbahnbreite im Kataster: 14,30 m).			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 6

unzureichende Breite

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hauptstraße	Maiergartenstraße	Lortzingstraße	346
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	8800	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,00 m Breite)			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

In Fahrrichtung Osten, inkl. Anpassung der Auf- und Ausleitung des Radverkehrs (s. P 89), Benutzungspflicht für gemeinsamen Geh- und Radweg aufheben, StVO-konforme Furtmarkierung an Einmündung (Quellenweg)

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

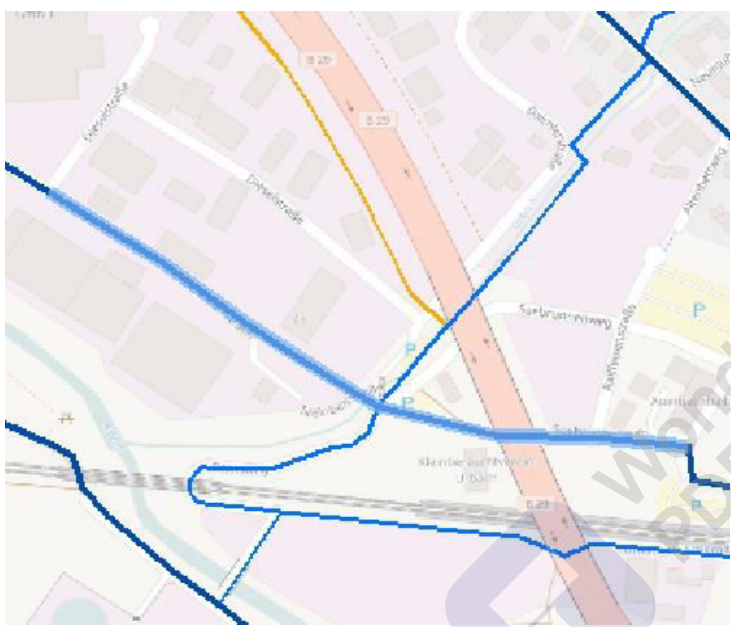
7.000**Realisierungshilfe**

Musterlösung 3.2

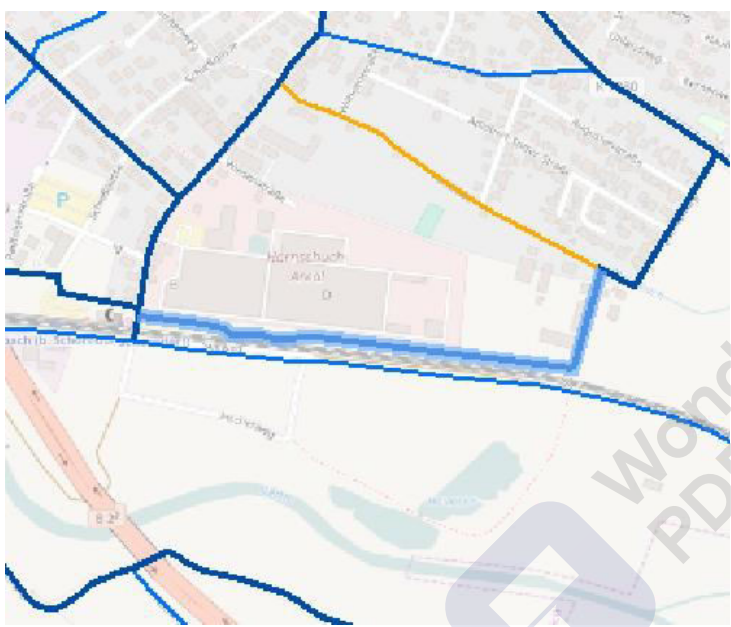


Bemerkungen

Die Streckenmaßnahme ist unter Berücksichtigung der Maßnahme P 89 zu planen und umzusetzen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 7		aus der Bürgerbeteiligung		Netzlücke - Baumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Steinbeisstraße	Dieselstraße	Daimlerstraße	500		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde	7400	50		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Planungsdefizit					
In der Planung ist ein einseitiger Zweirichtungsweg mit 3,00 m Breite neben Längsparkplätzen vorgesehen; die Regelbreite von 3,00 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,50$ m (Gesamtbreite 3,50 m) ist somit unterschritten					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Anpassung der Planung					
Radverkehr auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen führen					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				6 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO		0	
Realisierungshilfe		Vorschläge für Querschnitte			
Bemerkungen					
Die Planung eines Zweirichtungswegs ist kritisch zu sehen, da viele Einmündungen gekreuzt werden (hohes Unfallrisiko!). Zudem sind die zukünftigen Verkehrsmengen (aus Regionalverkehrsplan) voraussichtlich so gering, dass eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr nicht erforderlich ist. Es wird daher empfohlen, die Planung zu überdenken und den Radverkehr möglichst mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Für die Maßnahme wurden Querschnitte erstellt.					

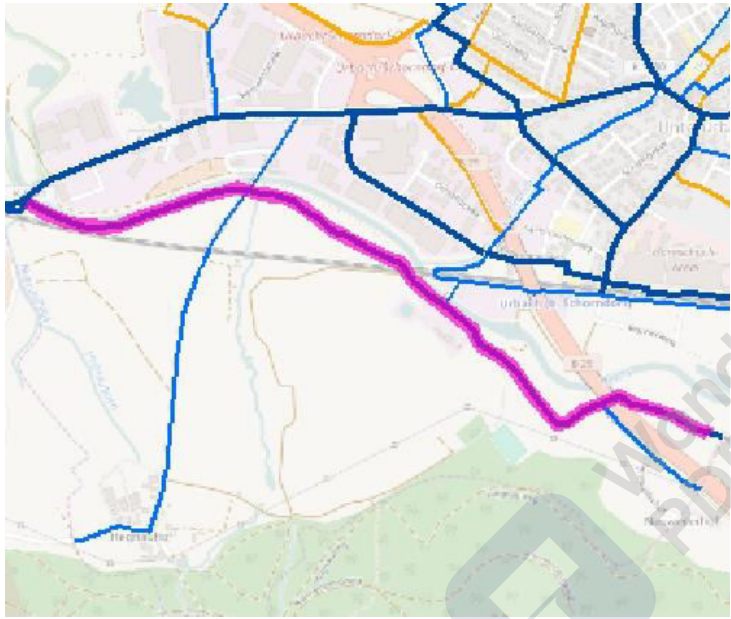


* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 8		aus der Bürgerbeteiligung		Netzlücke - Baumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Neue Fahrradroute	Bahnhof	Austraße	705		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde	/	/		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Direkte Anbindung an den Bahnhof fehlt					
Radverkehr nicht freigegeben (keine Beschilderung), Belag am nördlichen Teil der geplanten Anbindung mangelhaft (Schotter) bzw. kein Weg vorhanden (südlicher Teil der geplanten Anbindung)					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 3,00$ m (Fahrradstraße)					
Anbindung bis zum Bahnhof herstellen (inkl. Beleuchtung oder Randmarkierung), empfohlene Breite (ohne Kfz-Verkehr): 3,00 m					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				5 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO	212.000	
Realisierungshilfe		Musterlösungen 9.2 und 9.3			
Bemerkungen					
Die Strecke soll als direkte Anbindung an den Bahnhof Urbach ausgebaut werden. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme S 9 zu planen/ umzusetzen. Es wird angeregt, die Strecke zur Aufwertung der Radverkehrsführung mit dem Hauptziel Bahnhof als Fahrradstraße auszubauen. Die Strecke soll zunächst für den Kfz-Verkehr gesperrt sein (keine Relevanz).					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 9		aus der Bürgerbeteiligung		Ausstattungs-mangel	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Quellenweg	Austraße	Hauptstraße	252		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde	< 4.000	30		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Einbahnstraße für Radverkehr nicht in beide Richtungen geöffnet					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen, Ausbau zur Fahrradstraße Zusätzlich Ausbau zur Fahrradstraße inkl. Bevorrechtigung an allen Kreuzungsbereichen					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				4 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO		3.000
Realisierungshilfe		Musterlösung 9.2			
Bemerkungen					
Die Strecke soll als direkte Anbindung an den Bahnhof Urbach für den Radverkehr attraktiviert werden. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme S 8 zu planen/ umzusetzen. Es wird angeregt, die Strecke zur Aufwertung der Radverkehrsführung mit dem Hauptziel Bahnhof auch als Fahrradstraße inkl. der Bevorrechtigung an allen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen umzugestalten. Der Kfz-Verkehr soll wie im Bestand im Einrichtungsverkehr geführt werden.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 10		aus der Bürgerbeteiligung		Ausbau-/Umbaumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Remstalradweg	Wasenstraße	Oskar-Frech-Platz	2165		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
außerorts	Gemeinde	/	/		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Radverkehrsinfrastruktur untermaßig, fehlende Randmarkierung					
Aufgrund der hohen Radverkehrsmengen (Landesradfernweg) und in Kombination mit den vorhandenen Fußverkehren ist der Remstalradweg nicht ausreichend breit dimensioniert.					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)					
Weg soll auf eine Breite von $\geq 3,50$ m verbreitert werden; dies betrifft auch den Bereich der Unterführung (Bürgermeinung; s. Maßnahme P 44); Umgestaltung der Verbindung zu einer Fahrradstraße					
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
					4 Punkte
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO		260.000
Realisierungshilfe		Musterlösungen 9.2			
Bemerkungen					
Die Strecke soll aufgrund ihrer Netzbedeutung und der hohen Radverkehrsmengen zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden. Dies beinhaltet auch die Bevorrechtigung des Radverkehrs an allen Kreuzungsbereichen (s. Maßnahmen P 46 und P 47). Die Maßnahme ist unter Berücksichtigung der geplanten Renaturierung (Verbreiterung des Hochwasserschutzbeckens) zu planen/ umzusetzen.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 11	aus der Bürgerbeteiligung	Netzlücke - Markierungsmaßnahme
------------------	---------------------------	--

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Haubersbronner Straße	Hofackerstraße	Schloßstraße	321
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	5.000 bis 10.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum), Auf- und Ausleitung für den Radverkehr schaffen In Fahrtrichtung Norden, inkl. StVO-konforme Furtmarkierung an allen Einmündungen; sichere/ bauliche Auf- und Ausleitung des Radverkehrs auf den gemeinsamen Geh- und Radweg nördlich der Einmündung Kreuzweg			
Priorisierung			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 und 9.5		
Bemerkungen			
Die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf (ostseitig) mit einer Regelbreite von 1,50 m schützt den Radverkehr, der aufgrund der Topografie eine höhere Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr als der bergab fahrende Radverkehr aufweist. Die Maßnahme erfordert den Entfall von den vorhandenen Längsparkplätzen. Der Radverkehr soll nördlich der Einmündung Kreuzweg fahrdynamisch auf den/von dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf- bzw. ausgeleitet werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 12	aus der Bürgerbeteiligung	Netzlücke - Markierungsmaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Mühlenstraße	Schorndorfer Straße	Nördl. Mittlere Klinge	128	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]	
innerorts	Kreis	7900	50	
Routenbestandteil				
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem				
Radverkehrsinfrastruktur fehlt, Längsparkplätze				



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme										
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)										
In Fahrtrichtung Norden, inkl. Neuordnung des ruhenden Verkehrs, ggf. Verzicht auf Stellplätze; alternativ: Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden markieren										
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte						
<table border="1"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%; background-color: red;"></td> </tr> <tr> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>					gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)								
Dringlichkeit		Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte						
		Gesamt (max. 8)		6 Punkte						
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO	3.000						
Realisierungshilfe		Musterlösung 3.2								
Bemerkungen										
Durch die vorhandenen Fahrbahnbreiten (ca. 6,50 m) ist keine durchgängige Markierung von beidseitigen Schutzstreifen möglich. Die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf (ostseitig) mit einer Regelbreite von 1,50 m schützt den Radverkehr, der aufgrund der Topografie eine höhere Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr als der bergab fahrende Radverkehr aufweist.										

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 13

Ausstattungs-mangel

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Landwirtschaftsweg	Hofackerstraße	Haubersbronn	890
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

7.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 14****Ausstattungsbedarf**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Merzengraben	Hofackerstraße	Wirtschaftsweg parallel B29	905
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt, eingeschränkte Sichtbeziehungen			
Streckenführung ist teilweise kurvig/ unübersichtlich			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen, Herstellung des Sichtfeldes (baulich)
Zur Herstellung der Sichtfelder sollen die Kurvenbereiche aufgeweitet werden.

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

27.000**Realisierungshilfe**

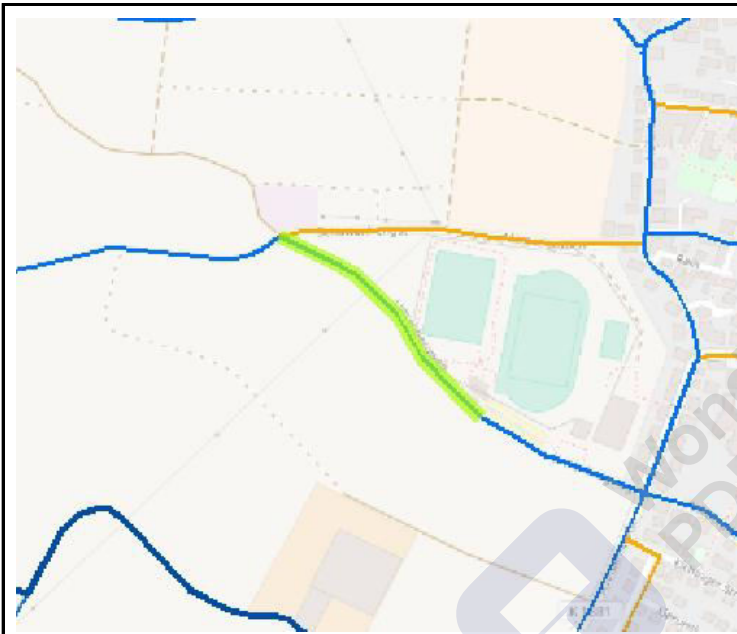
Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 15****Ausstattungs-mangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Linsenbergweg	Schraienstraße	Sportplatz	321
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Breite, unübersichtliche Straße mit teilweise ungeordnetem, ruhenden Verkehr			
Insbesondere an Veranstaltungstagen			






(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Neuordnung des Straßenraums prüfen

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)	0 Punkte
Gesamt (max. 8)	3 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die ungeordneten Verkehrsverhältnisse an Veranstaltungstagen stellen einen Sonderfall dar. Es soll daher zunächst geprüft werden, ob die Straße sowie der Einmündungstrichter zu Gunsten einer geordneteren Führung aller Verkehrsarten und unter Entfall der Schrägparkplätze verschmälert werden können.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 16		aus der Bürgerbeteiligung		Netzlücke - Baumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Schorndorfer Straße (K 1881)	Schorndorfer Straße	Gaisbergstraße	420		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
außerorts	Kreis	5150	70		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Radverkehrsinfrastruktur fehlt					
Die vorhandene Nebenfläche ist nicht für den Radverkehr freigegeben und mit einer Breite von ca. 1,00 m zu schmal für eine Radverkehrsnutzung.					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m (außerorts)					
Regelbreite 2,50 m zzgl. 1,75 m Sicherheitstrennstreifen inkl. StVO-konformer Furtmarkierungen an allen Einmündungen/ Kreuzungsbereichen					
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO		105.000
Realisierungshilfe		Musterlösungen 9.2 und 9.3			
Bemerkungen					
Aufgrund der hohen zulässigen Fahrgeschwindigkeiten in Verbindung mit den Verkehrsmengen soll der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden. Da westseitig der Schorndorfer Straße keine für den Radverkehr relevanten Zielpunkte vorhanden sind, kann die bestehende Nebenfläche als Zweirichtungsradweg ausgebaut werden.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 17

Oberflächenmangel

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Untere Seehalde	Karlharz	Untere Seehalde (S/O)	398
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	< 1.000	30
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung)

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

0**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 18	aus der Bürgerbeteiligung	Ausbau-/Umbaumaßnahme
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hermann-Krieger-Straße	Friedhofstraße	Walter-Beutel-Straße	274
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>	Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig, Sichtbehinderungen			
Konflikte zwischen allen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, spielende Kinder), eingeschränkte Sicht an den Einmündungsbereichen, insbesondere an der Hermann-Krieger-Straße (Kollisionsgefahr)			
			
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>			
Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)			
Verarbeitung des Geh- und Radwegs auf mindestens 3,00 m, inkl. Abbau von Sichtbehinderungen und Konfliktstellen (siehe Maßnahmen P54, P55 und P 65), ggf. inkl. Markierung von Wartelinien			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
Gesamt (max. 8)			4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	33.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.6		
Bemerkungen			
Aufgrund der hohen Frequentierung von allen Verkehrsarten soll der Weg insbesondere an den Einmündungs-/Kreuzungsbereichen ausgebaut werden. Die Maßnahme ist unter Berücksichtigung der Maßnahmen P 54, P 55 (Abbau von Sichtbehinderungen) und P 61 (Entfernung der Steine, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten) zu planen/umzusetzen. Die Markierung von zusätzlichen Wartelinien für den Radverkehr kann dazu beitragen, die gegenseitige Aufmerksamkeit aufeinander zu erhöhen.			




* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 19		aus der Bürgerbeteiligung		Netzlücke - Baumaßnahme	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Sportplatz	Hermann-Krieger-Straße	Sportplatz	293		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde	/	/		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Direktverbindung zwischen Einkaufszentrum und Sportplatz/ Friedhof fehlt					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m Inkl. Beleuchtung, als Lückenschluss zwischen Friedhof und vorhandenem Geh- und Radweg					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				4 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO	73.000	
Realisierungshilfe		Musterlösungen 3.6			
Bemerkungen					
Die Anbindung ist bereits in Planung (neues Wohngebiet "Urbacher Mitte II").					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 21		aus der Bürgerbeteiligung		Oberflächenmangel	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Remsweg	Gewerbebetrieb	Seebrunnenweg	146		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input checked="" type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Oberfläche ist verschmutzt (Sand), Beleuchtung / Randmarkierung fehlt					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Randmarkierung herstellen, Aufnahme der Strecke in den regelmäßigen Reinigungs-/ Winterdienst					
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
Dringlichkeit			Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Gesamt (max. 8)	
				4 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO		1.000
Realisierungshilfe		Musterlösungen 9.2			
Bemerkungen					
Da die Durchführung des Reinigungs- und Winterdienstes keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten zur Unterhaltung von Wegen darstellt, wird dies in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt. Die Maßnahme ist im Zuge des geplanten Ausbaus der Steinbeisstraße zu berücksichtigen.					

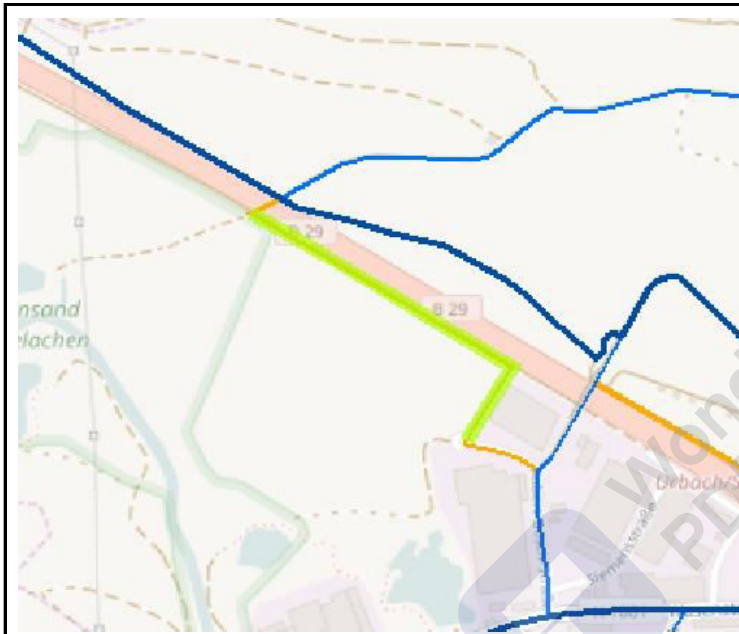
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 22				aus der Bürgerbeteiligung		Ausstattungsmangel	
Lage	Von		Bis		Länge [m]		
Schloßstraße	Mühlstraße		Hofackerstraße		152		
Ortslage	Baulast*		DTVw [Kfz/24 h]		V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde		< 4.000		30		
Routenbestandteil							
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem							
Belag ist mangelhaft (Pflaster nicht befestigt), Konflikt mit ruhendem Verkehr (ungeordnetes Parken)							
							
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>							
Maßnahme							
Belag befestigen (Straßensanierung) Pflaster befestigen bzw. erneuern, Neuordnung der Parkplatzflächen prüfen							
Priorisierung				Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte	
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte	
				Gesamt (max. 8)		1 Punkte	
Grobkostenschätzung				ca. netto EURO		0	
Realisierungshilfe							
Bemerkungen							
Das vorhandene Pflaster soll erneuert/ befestigt 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 23****Ausstattungsbedarf**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Parallel zur B29 (südlich)	Nord-westlich Gewerbegebiet	Robert-Bosch-Straße	645
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			




(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

Priorisierung


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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

1 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

1 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**2 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

5.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 24

unzureichende Breite

Lage	Von	Bis	Länge [m]
nord-östlich Schorndorfer Straße	Schorndorfer Straße	Mühlwiesen	117
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,00 m Breite), die Streckenführung ist kurvig und ansteigend/ abfallend			
Die Kurvenradien sind für ein schnelles Befahren im Gefälle (auch mit E-Bikes oder Pedelecs) zu eng dimensioniert.			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)

Regelbreite 2,50 m, Aufweitung des Kurvenbereichs auf mind. 3,00 m (bessere Befahrbarkeit, auch für Lasten- und elektrounterstützte Fahrräder)

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

1 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)

2 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

14.000

Realisierungshilfe


Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

Die Führung über die Schorndorfer Straße am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges ist zu sichern (siehe Maßnahme P 85).

* kann im Einzelfall abweichen

Projekt-Nr.: 5353 L:\5353_Urbach RV\Excel\Massnahmen\MassnKataster_180403
Bearbeiter: Pt Datum: 03.04.2018

Nr.: S 25		Ausbau-/Umbaumaßnahme			
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Dieselstraße	Dieselstraße 12	Parkplatz	170		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
außerorts	Gemeinde	/	/		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>	
Mangel/Problem					
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (1,50 m bis 2,00 m)					
Belag ist mangelhaft und starker Bewuchs, Beleuchtung / Randmarkierung fehlt					
 					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)					
Regelbreite 2,50 m inkl. Randmarkierung					
Priorisierung					
Dringlichkeit				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	1 Punkte
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
				Gesamt (max. 8)	1 Punkte
Grobkostenschätzung			ca. netto EURO	20.000	
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.2				
Bemerkungen					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 26****Ausstattungs-mangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Dieselstraße	Bachstraße	Dieselstraße 12	208
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Beleuchtung / Randmarkierung fehlt			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

Priorisierung

	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: green;"></div>	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: gray;"></div>	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: black;"></div>
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

1 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**1 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

2.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 28****Ausstattungs-mangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Vogelsang	Rosenstraße	Widerscheinstraße	159
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			
Teilweise eingeschränkte Sichtbeziehungen, Gefälle			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen, regelmäßige Herstellung des Sichtfeldes

Herstellung der Sichtbeziehungen durch regelmäßigen Vegetationsschnitt; ggf. Aufweitung der Kurvenbereiche und der Einmündung Wirtschaftsweg/ Schraienstraße prüfen

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

1 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)

2 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

1.000

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Projekt-Nr.: 5353 L:\5353_Urbach RV\Excel\Massnahmen\MassnKataster_180403

Bearbeiter: Pt Datum: 03.04.2018

Nr.: S 29

Ausstattungs-mangel

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Hagsteige	Freibad	Kirchtobelklinge	915
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 1.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			
Die Strecke weist über eine Länge von rd. 200 m eine Steigung von bis zu 10% auf.			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Randmarkierung herstellen

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)	0 Punkte
Gesamt (max. 8)	2 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

7.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen 9.2

Bemerkungen

Die Strecke erschließt zukünftig geplante Standorte des Geländes der interkommunalen Gartenschau in Urbach.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 30		aus der Bürgerbeteiligung		Oberflächenmangel	
Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Randgebiet (Freibad)	Hagsteige	Parkplatz Freibad	88		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]		
innerorts	Gemeinde	0	30		
Routenbestandteil					
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
				Freizeitnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem					
Belag ist mangelhaft					
					
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>					
Maßnahme					
Belag nach Qualitätsstandard ersetzen					
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte	
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte	
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	
				Gesamt (max. 8)	
				2 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO		18.000	
Realisierungshilfe					
Bemerkungen					
Die Strecke bindet an die Hagsteige an, die zukünftig Flächen der interkommunalen Gartenschau (ikG) erschließt. Sofern im Zuge von Maßnahmen der ikG oder einer Straßensanierung Gelder für eine Verbesserung des Belags zur Verfügung stehen, soll die Strecke berücksichtigt werden.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 31****Ausstattungs-mangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Untere Seehalde	Untere Seehalde (Knotenpunkt)	Hagsteige	549
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	< 1.000	30
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Beleuchtung / Randmarkierung fehlt			
Die Strecke weist über eine Länge von rd. 500 m eine Steigung von über 6 % auf.			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens, Randmarkierung herstellen

Zur Reduzierung von Schleichverkehren soll die vorhandene Strecke nur für Anlieger- und Landwirtschaftsverkehr freigegeben werden (Überprüfung durch Verkehrskontrollen).

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

4.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 32

unzureichende Breite

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Waldweg	Gänsberg	Bärenbachtal	512
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Geringe Wegebreite (ca. 2,00 m)			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)

Ausbau des Weges auf eine Breite von 2,50 m bis 3,00 m, zumindest Aufweitung der Kurvenbereiche (Abwägung Naturschutz)

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

61.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6

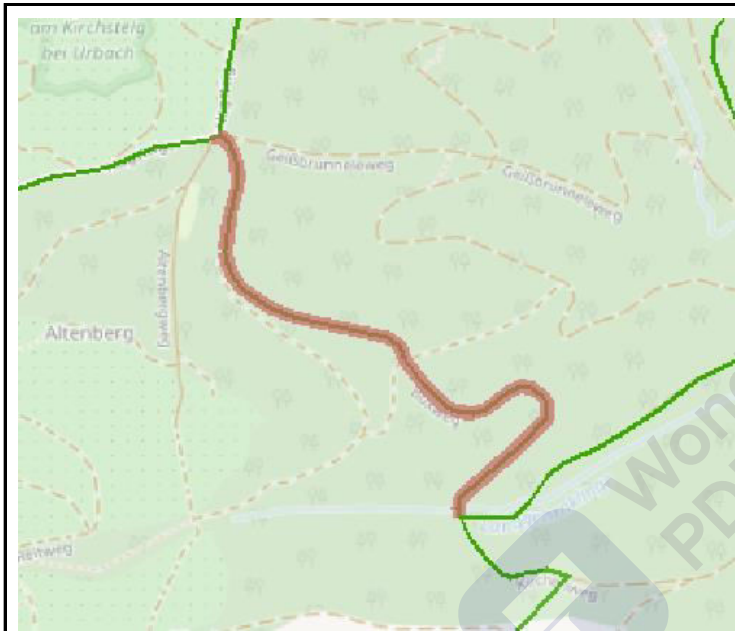
Bemerkungen

Die Strecke weist eine Breite von ca. 2,00 m auf. Dies ist für Freizeitwege mit geringer Frequenz ausreichend. Im Zuge der Anbindung an Ziele der interkommunalen Gartenschau erlangt die Route jedoch eine höhere Bedeutung (Zunahme des Fuß- und Radverkehrs) und sollte daher, zumindest in den Kurvenbereichen, ausgebaut werden. Da sich die Strecke in einem Vogelschutzgebiet befindet, sind die Belange des Radverkehrs und des Naturschutzes untereinander abzuwägen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 33****Oberflächenmangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Waldweg	Kirchsteigtobel	Langgehrnklinge	1137
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	/	/
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft (Schotter)			






(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Belag befestigen (Waldweg)

Entsprechend Maßnahme S 32 Verbreiterung des Weges auf eine Breite von 2,50 m bis 3,00 m (Anbindung an interkommunale Gartenschau) prüfen

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

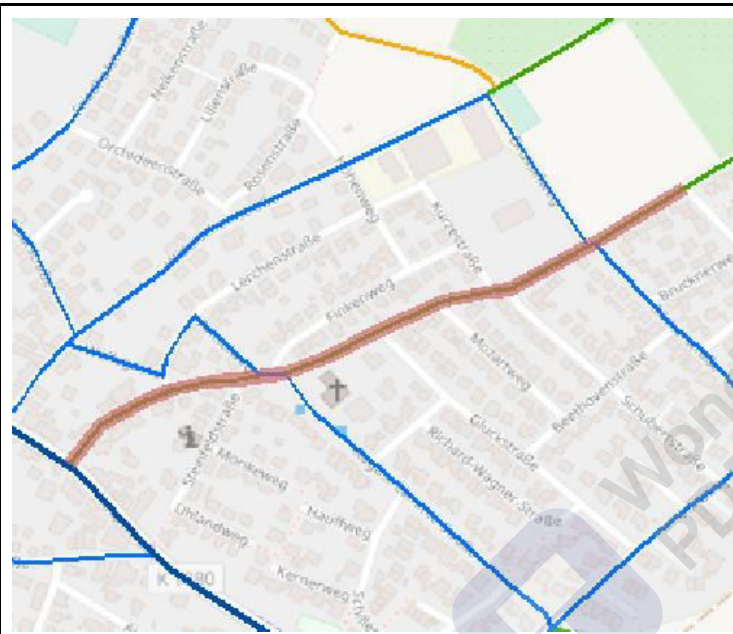
0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Das Budget zur Befestigung von Wirtschaftswegen wird in der Grobkostenschätzung aufgrund der allgemeinen Sanierungsaufgaben sowie geringer Realisierungschancen (baulicher Aufwand und Eingriffe in sensible Naturbereiche, Vogelschutzgebiet) nicht berücksichtigt. Sofern der Weg durch zukünftige Maßnahmen baulich angepasst wird, ist diese Maßnahme zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **S 34****Oberflächenmangel**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bärenhofstraße	Brahmsweg	Hauptstraße	649
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	< 4.000	30
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1 <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2 <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft (Risse, Bewuchs der Randbereiche)			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung)

Priorisierung

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

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

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

0**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 35		Netzlücke - Baumaßnahme		
Lage	Von	Bis	Länge [m]	
Neue Verbindung	Hauptstraße (K1880)	Wirtschaftsweg (zur Auf der	97	
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]	
außerorts	Gemeinde Haubersbronn	< 4.000	100	
Routenbestandteil				
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem				
Anbindung von Urbach nach Haubersbronn West fehlt				
Umwegige Anbindung von Urbach nach Haubersbronn West				
				
<small>(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)</small>				
Maßnahme				
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 3,00$ m				
Als direkte Anbindung von Urbach nach Haubersbronn West; soll auch für Landwirtschafts- und Pkw-Verkehr befahrbar ausgestaltet werden (Breite $\geq 3,00$ m)				
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	0 Punkte
	Gesamt (max. 8)			5 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO		29.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.2 und 9.3			
Bemerkungen				
Es ist voraussichtlich Grunderwerb erforderlich. Der geplante Weg liegt auf der Gemarkung von Haubersbronn.				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 36****fehlende/unzureichende Furtmarkierung****Lage**

Wasenstraße (K 1881)/ Benzstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



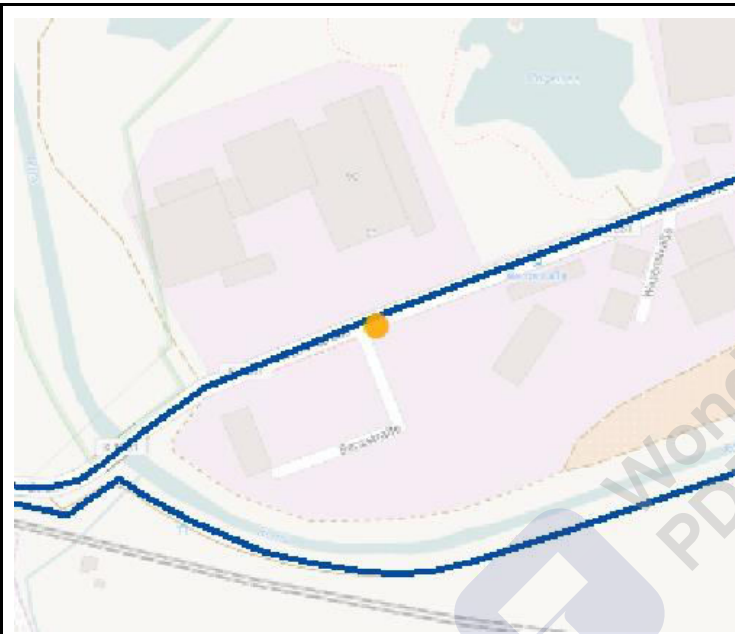
Ergänzungsnetz



Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Furtmarkierung ist unzureichend (zu schmal, fehlende Piktogramme und Farbe)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

Möglichst zeitnah sollte ferner eine Alternative zu dem vorhandenen Zweirichtungsradweg geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 37

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Wasenstraße (K 1881)/ Parkplatz Gewerbebetrieb

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

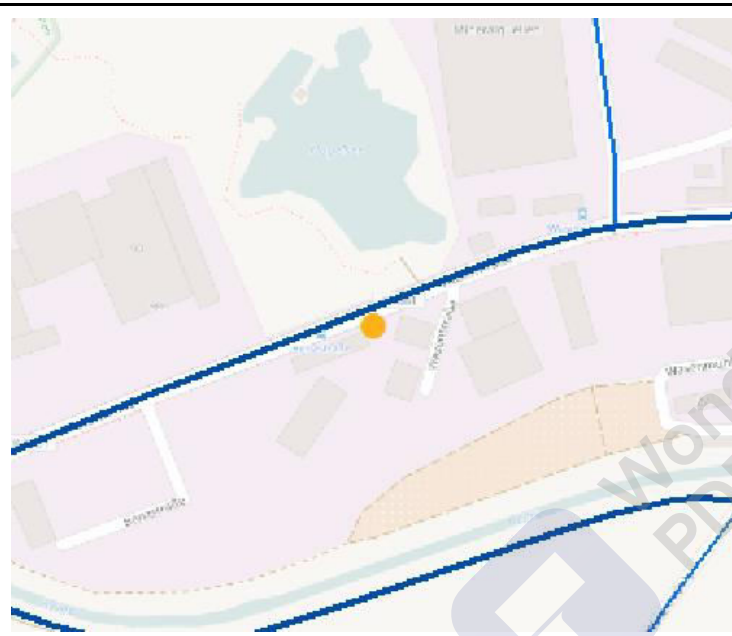
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung fehlt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Die Markierung einer deutlich sichtbaren Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf/ aus den Parkplatz auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

Möglichst zeitnah sollte ferner eine Alternative zu dem vorhandenen Zweirichtungsradweg geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 38

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Einmündungsbereich Wasenstraße (W)/ Wasenstraße (S)/ Wasenstraße (O)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

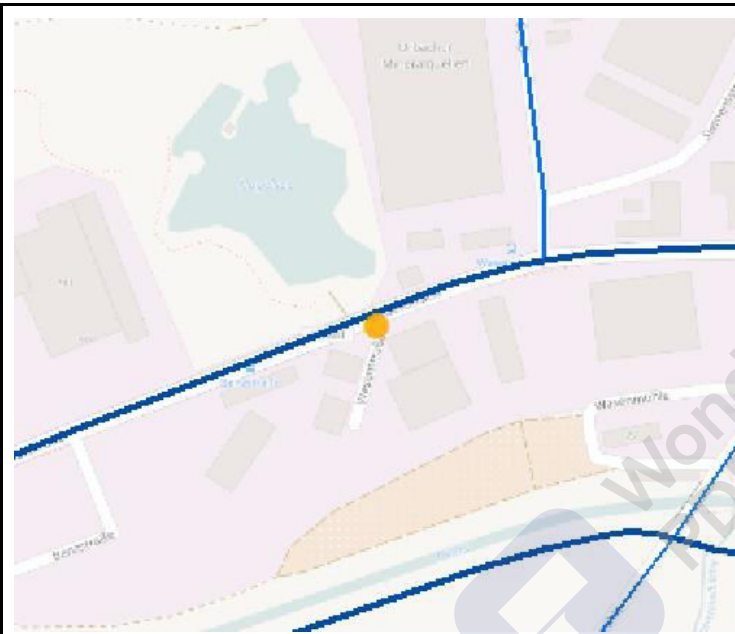
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung ist unzureichend (schlecht erkennbar), Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg), Herstellung des Sichtfeldes

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-4

Bemerkungen

Die Durchführung eines Vegetationsschnitts zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei. Möglichst zeitnah sollte ferner eine Alternative zu dem vorhandenen Zweirichtungsradweg geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 39

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Wasenstraße (K 1881)/ Einmündungsbereich Gewerbebetrieb S & F CNC Technik

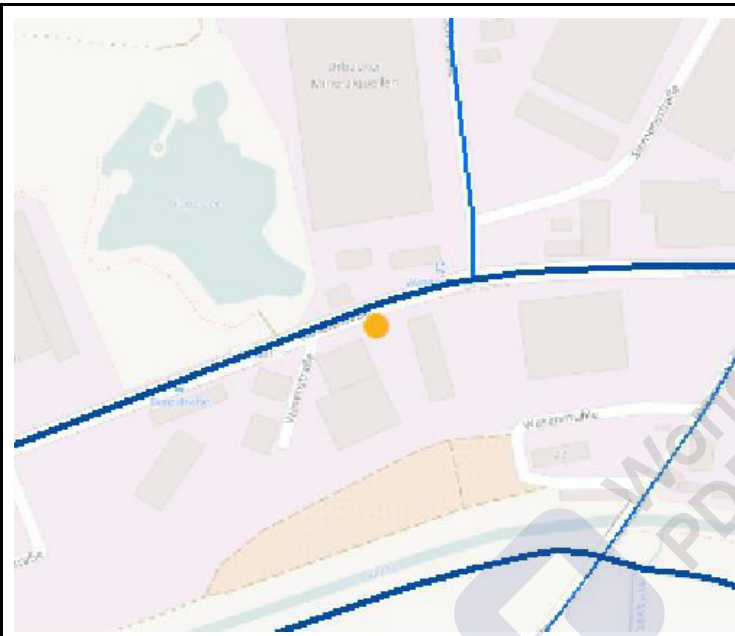
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	> 10.000	50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>	Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
-------------	-------------------------------------	-------------	--------------------------	----------------	--------------------------	--------------	--------------------------

Mangel/Problem

Furtmarkierung fehlt, Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg), Herstellung des Sichtfeldes

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-4

Bemerkungen

Die Durchführung eines Vegetationsschnitts zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und die Markierung einer deutlich sichtbaren Furt erhöhen die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf den Radverkehr. Möglichst zeitnah sollte ferner eine Alternative zu dem vorhandenen Zweirichtungsradweg geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 40

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Wasenstraße 25/ Einmündungsbereich Gewerbebetrieb

Ortslage

außerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

70

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

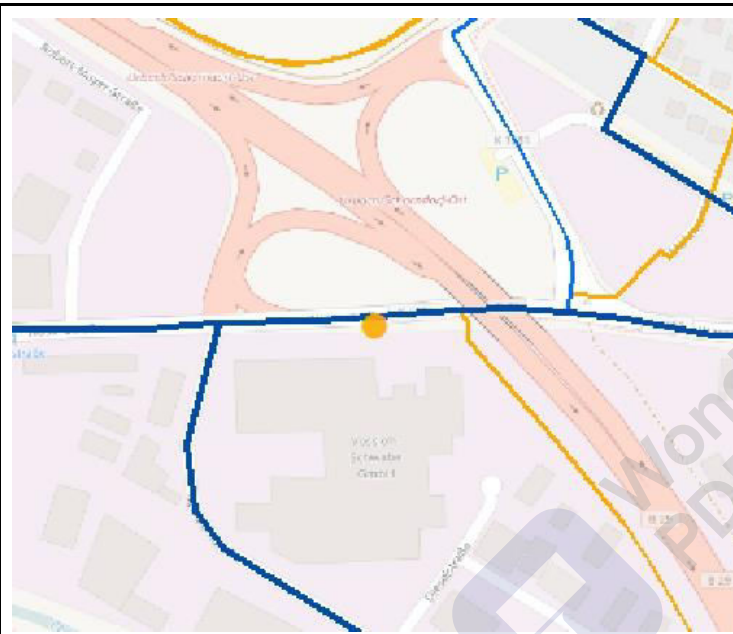
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung fehlt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

Die Markierung einer deutlich sichtbaren Furt erhöht die Aufmerksamkeit der ein- und ausfahrenden Kfz an der vorhandenen Zufahrt auf den Zweirichtungsradschulter, insbesondere auch auf den linksseitig fahrenden Radverkehr. Möglichst zeitnah sollte ferner ein beidseitiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 41

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Schorndorfer Straße/ Tankstellenzufahrt West

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



Ergänzungsnetz

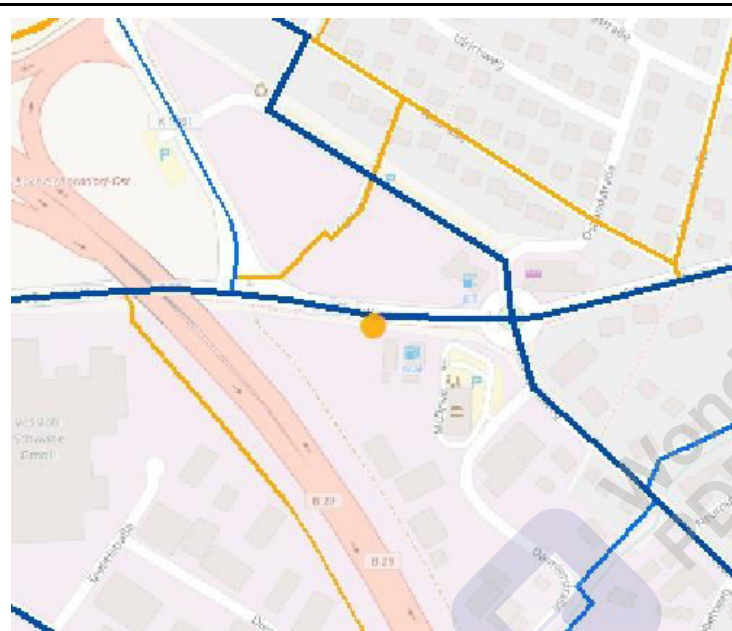


Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Furtmarkierung ist unzureichend

Vorhandenes Fahrradpiktogramm schlecht sichtbar



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

Die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz in die/ aus der Tankstelle auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei. Möglichst zeitnah sollte ferner ein beidseitiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 42

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Schorndorfer Straße/ Tankstellenzufahrt Ost

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



Ergänzungsnetz

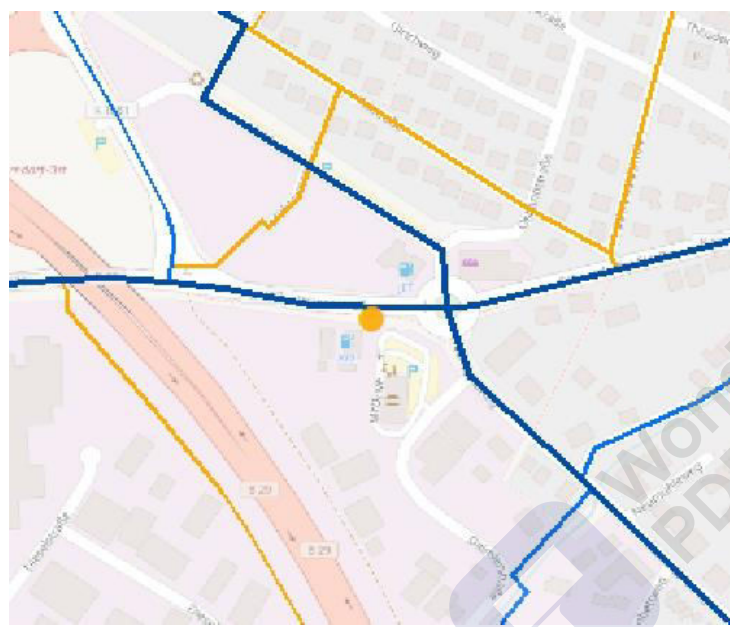


Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Furtmarkierung ist unzureichend

Rote Markierung nicht StVO-konform und ausgeblenden



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500

Realisierungshilfe

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

Die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz in die/ aus der Tankstelle auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei. Möglichst zeitnah sollte ferner ein beidseitiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden (siehe Maßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 43 **aus der Bürgerbeteiligung** **besondere Gefahrenstelle**

Lage

Konrad-Hornschuch-Straße/ Hauptstraße (Einmündung Einbahnstraße)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

20

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

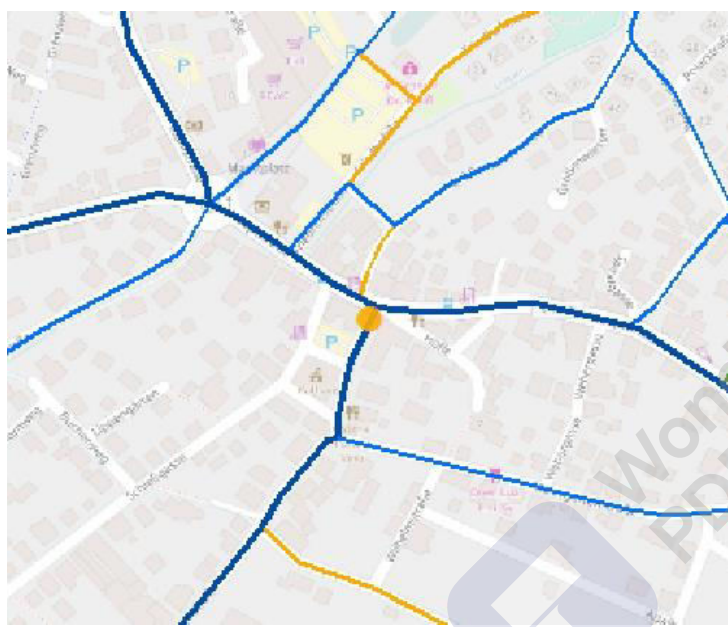
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Markierungstechnischer Mangel

Fehlverhalten im Radverkehr (Nutzung in Gegenrichtung); Fehlverhalten im Kfz-Verkehr (Überfahung der Radverkehrsmarkierung)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Umgestaltung des Einmündungsbereichs im Zuge des Neubauvorhabens Hauptstraße 20-22

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Im Zuge des geplanten Abrisses des Gebäudes Hauptstraße 20 bis 22 soll der Einmündungsbereich verbreitert und Zweirichtungsverkehr zugelassen werden. In Zukunft soll der Radverkehr ohne Schutzstreifen im Mischverkehr geführt werden. Die Maßnahme stellt eine allgemeine Umgestaltungsmaßnahme dar und wird daher in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 44**

aus der Bürgerbeteiligung

unzureichende Sichtverhältnisse**Lage**

Remsradweg/ Bahnunterführung

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

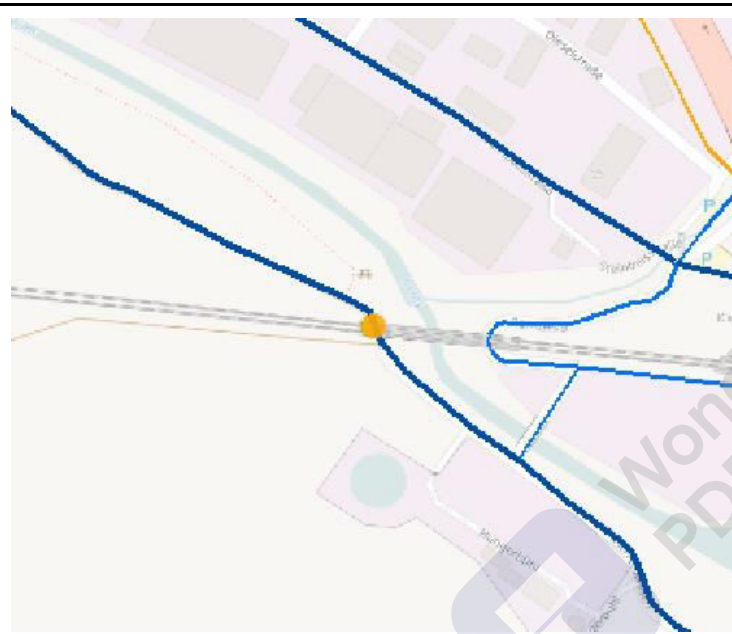
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Wegeführung und Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)

Im Zusammenhang mit Streckenmaßnahme S 10 soll zudem geprüft werden, ob ein Ausbau des Remstalradwegs auch im Bereich der Unterführung inkl. einer Verbeerung des Kurvenbereichs möglich ist.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Es wird empfohlen, die Strecke im Sinne einer Radschnellverbindung als Fahrradstraße auszubauen (siehe Maßnahme S 10). Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 45

StVO-Beschildigungsmangel

Lage

Schießgasse/ Hauptstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

20

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

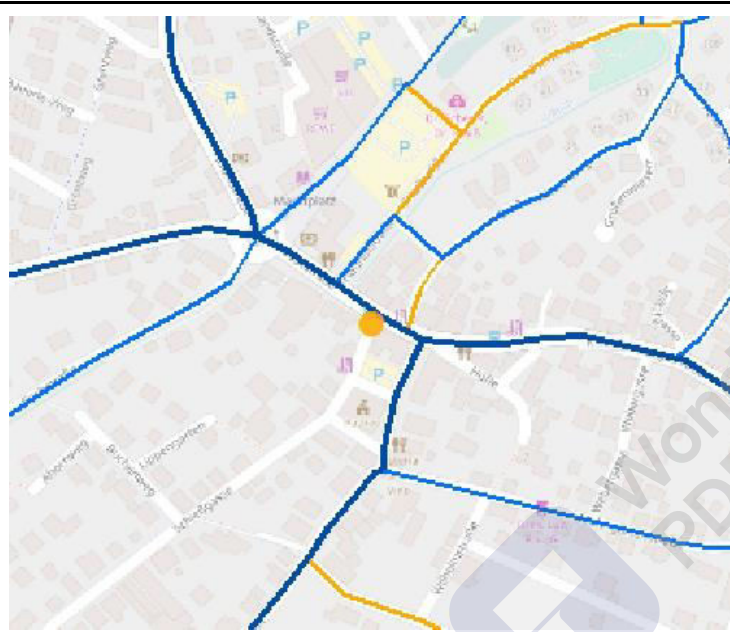
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Einbahnstraße für den Radverkehr nicht in beide Richtungen geöffnet



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen, Markierung von Radfahrerpiktogrammen (2 Stck)
Anordnung StVO Zeichen 1022-10 und 1000-32

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 11.1-1

Bemerkungen

Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung ist zudem die Markierung von Radfahrerpiktogrammen in beide Richtungen denkbar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 46

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Wasenmühle/ Remstalradweg

Ortslage

außerorts

Baulast*

Land BW/ Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

V_{zul} [km/h]

/

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

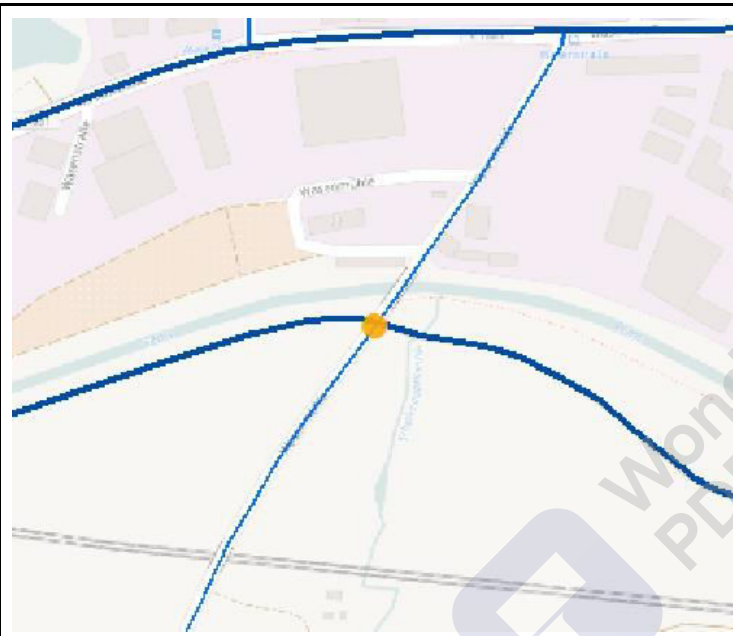
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Sichtbehinderung durch Bauwerke, hohe Fahrgeschwindigkeiten der Kfz



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Bevorrechtigung des Radverkehrs auf dem Remstalradweg

Die Bevorrechtigung kann in Form einer einfachen Markierung und Beschilderung oder zusätzlich, zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufmerksamkeit kreuzender Verkehre, mit einer Aufhöhung gestaltet werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

Es wird empfohlen, die Strecke im Sinne einer Radschnellverbindung als Fahrradstraße auszubauen und an sämtlichen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen zu bevorzugen (s. Maßnahme S 10). Die Maßnahme ist unter Berücksichtigung der geplanten Brückensanierung zu planen/ umzusetzen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 47

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Remsweg/ Remstalradweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

V_{zul} [km/h]

/

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

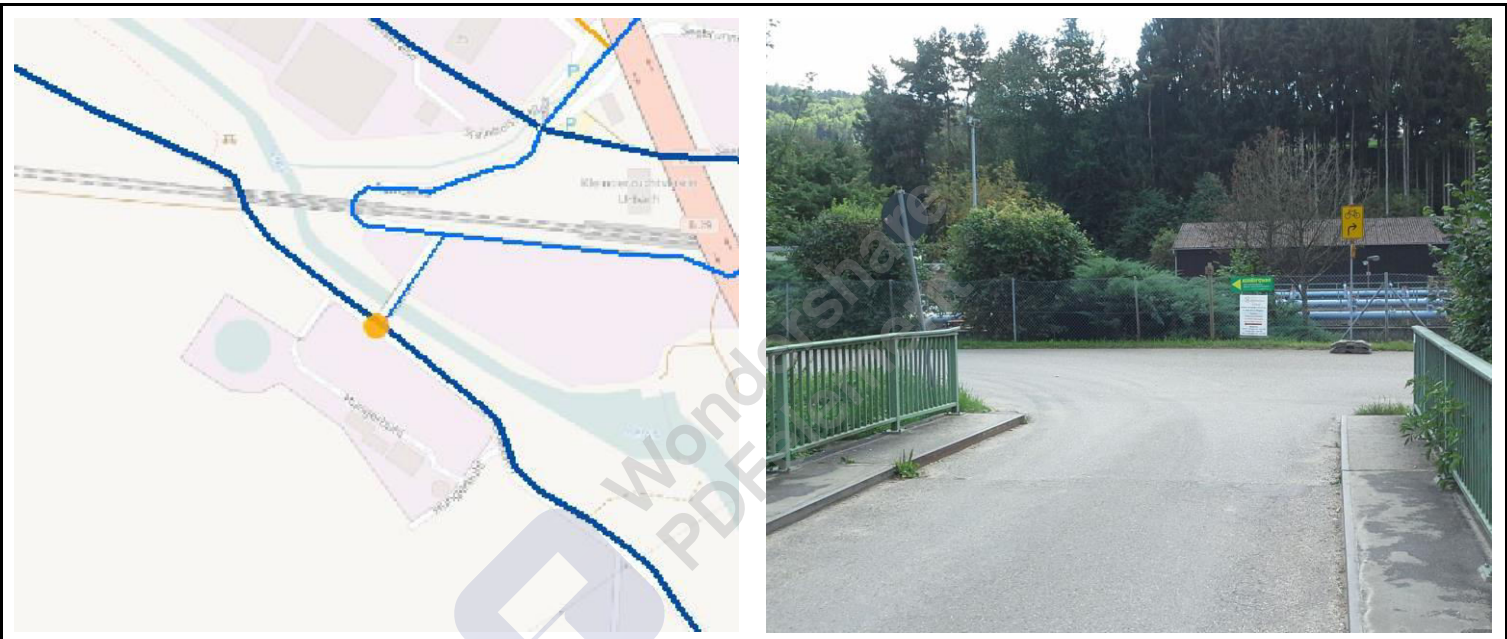
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Sichtbehinderung durch Vegetation und Brückengeländer



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Bevorrechtigung des Radverkehrs auf dem Remstalradweg, Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)

Die Bevorrechtigung kann in Form einer einfachen Markierung und Beschilderung oder zusätzlich, zur Erhöhung der Sicherheit und der Aufmerksamkeit kreuzender Verkehre, mit einer Aufhöhung gestaltet werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

Zur Herstellung des Sichtfeldes soll ein regelmäßiger Vegetationsschnitt durchgeführt werden. Die Eigentumsverhältnisse (Hecke) sind zuvor zu prüfen. Es wird empfohlen, die Strecke im Sinne einer Radschnellverbindung als Fahrradstraße auszubauen und an sämtlichen Einmündungs- und Kreuzungsbereichen zu bevorrechtigen (s. Maßnahme S 10).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 48

fehlende/unzureichende Furtmarkierung

Lage

Haubersbronner Straße/ Bahnrain

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

4.000 bis 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung fehlt

Radwegeführung verschwenkt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Anpassung der Radwegeführung, StVO konforme Furt herstellen

Die Wegeführung soll zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den Einmündungsbereich herangelegt werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000

Realisierungshilfe

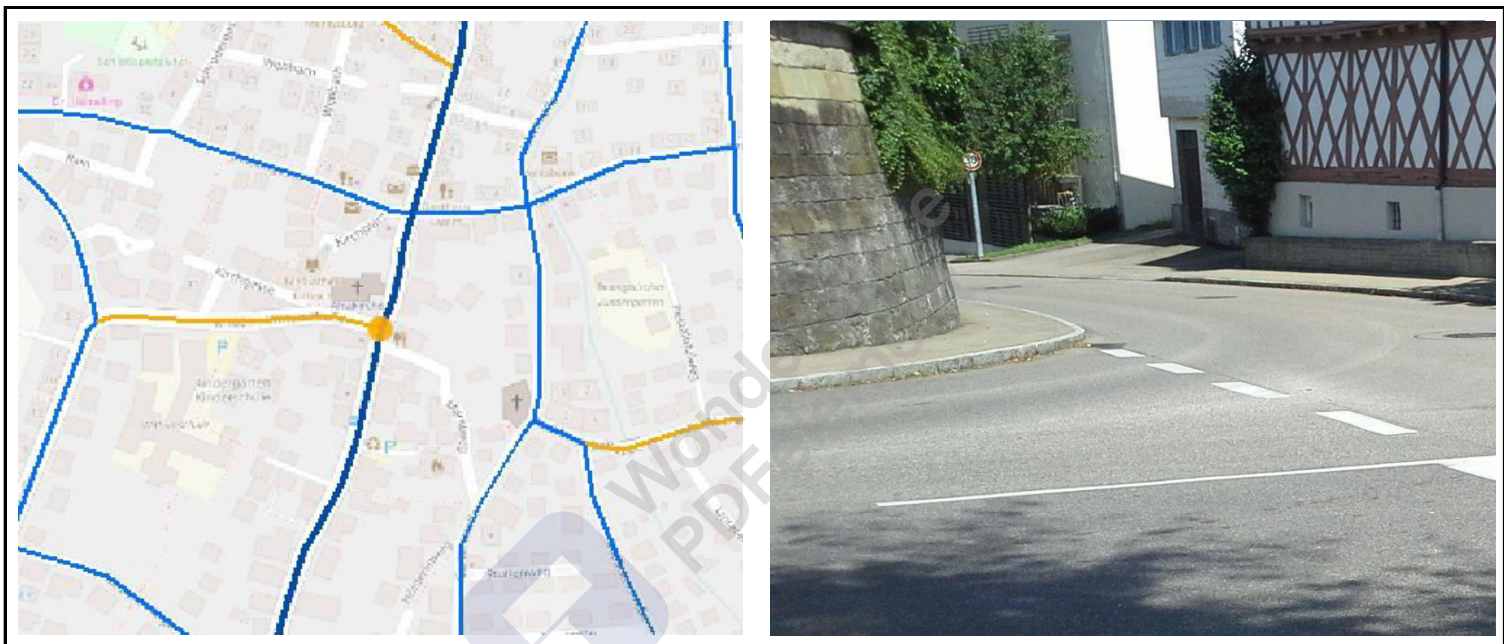
Musterlösungen 3.6

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 49 **unzureichende Sichtverhältnisse**

Lage			
Mühlstraße/ Wittumstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	4.000 bis 10.000	50
Routenbestandteil			
Hauptnetz 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Sichtbehinderung durch Bauwerk			



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme			
Reduktion Einmündungstrichter prüfen Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sollen die Nebenflächen verbreitert werden.			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> <div style="width: 30%; background-color: #ccc; height: 10px;"></div> <div style="width: 30%; background-color: #ff9900; height: 10px;"></div> <div style="width: 30%; background-color: #666; height: 10px;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
		Gesamt (max. 8)	4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Die Reduktion des Einmündungstrichters ist unter Berücksichtigung aller relevanten Fahrbeziehungen zu prüfen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 50**

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Parkplatz Freibad/ Hagsteige

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

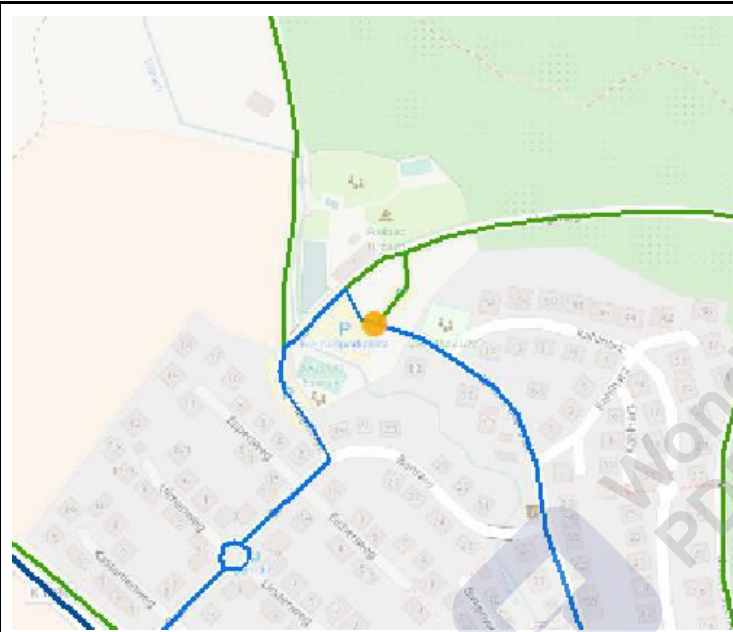
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Das Gefälle und der enge Kurvenradius sind problematisch



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Aufweitung des Kurvenradius

Der Kurvenradius soll verbreitert und der Radverkehr vom Parkplatz abgelenkt werden.

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)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**3 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 51**

aus der Bürgerbeteiligung

Ausstattungs-mangel**Lage**

Gesamtes Gemeindegebiet

Ortslage

innerorts/ außerorts

Baulast*

Land BW/ Kreis/ Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

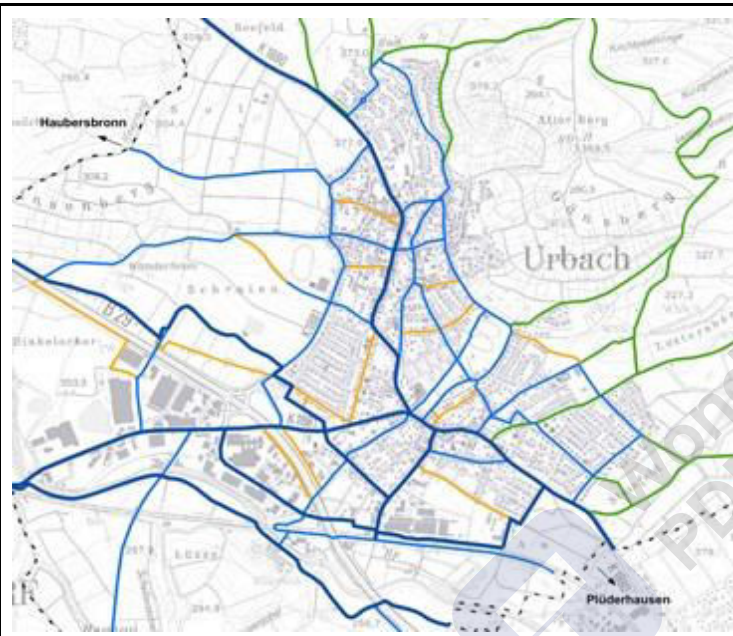
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Beschilderung für die Wegweisung entspricht überwiegend nicht den FGSV-Vorgaben



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Integriertes Wegweisungskonzept planen und umsetzen

Die Wegweisung ist im Zuge einer kreisweiten Planung zu berücksichtigen und wird daher in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe**

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV)

Bemerkungen

Unter Berücksichtigung des neuen Radverkehrsnetzes und der Anbindung wichtiger Freizeit- und Alltagsziele wird angeregt, die Wegweisung im gesamten Gemeindegebiet entsprechend den Qualitätsstandards für die Radwegweisung in Baden-Württemberg zu überarbeiten. Die Qualitätsstandards für die Radwegweisung in Baden-Württemberg wurden im Zuge der Wegweisungsplanung des RadNETZes entwickelt und basieren auf den entsprechenden Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 52****unzureichende Sichtverhältnisse****Lage**

Hofackerstraße/ Merzengraben

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

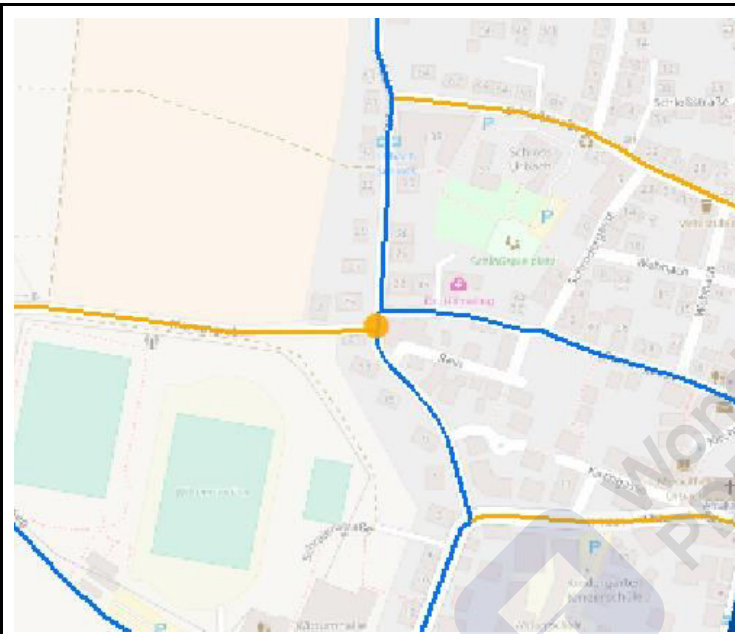
< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch ruhenden Verkehr



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Anpassung der Nebenflächen

Die südseitige Nebenfläche ist ebenengleich ausgebaut und soll – soweit möglich – aufgehört und verbreitert werden, um das Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

5.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 53****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Untere Seegasse/ Hagsteige (in Richtung Freibad)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

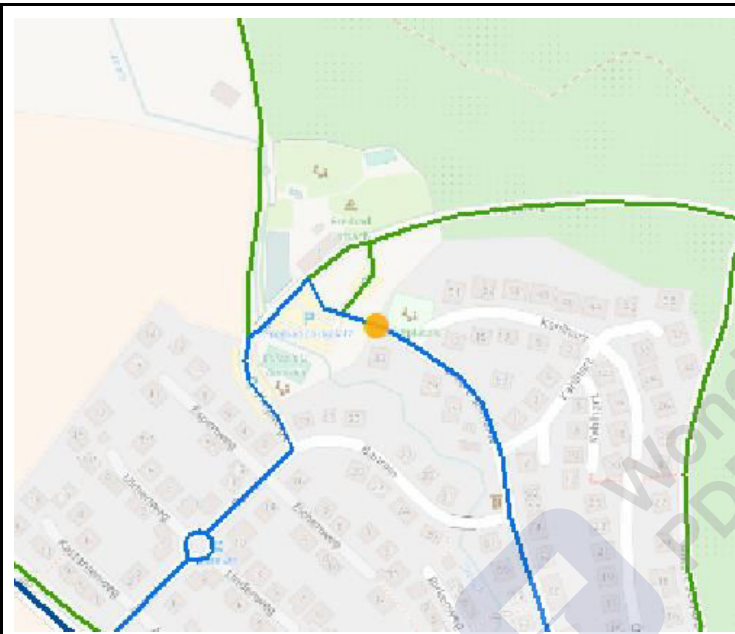
V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Poller (ungesichert)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Ersatz des Pollers

Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

500**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 11.1-3

Bemerkungen

Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 54

aus der Bürgerbeteiligung

unzureichende Sichtverhältnisse**Lage**

Hermann-Krieger-Straße/ Geh- und Radweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

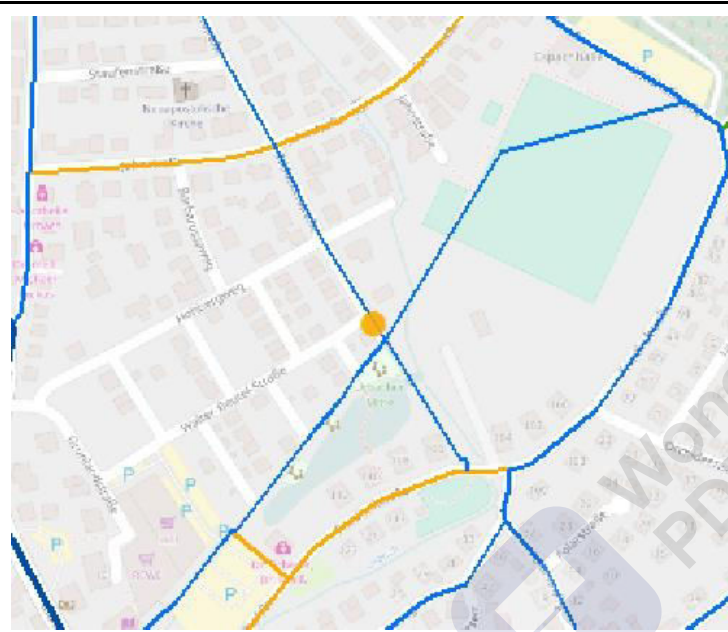
< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Wegeführung und Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfeldes (Vegetationsschnitt), Markierung von Radfahrepiktogrammen
 Im Zufahrtbereich zum Geh- und Radweg soll ein kurzer Radfahrstreifen mit Radfahrepiktogrammen und Richtungspfeilen auf der Hermann-Krieger-Straße die Kfz-Verkehrte auf den kreuzenden Radverkehr aufmerksam machen.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 11.1-1

Bemerkungen

Mittelfristig soll der vorhandene Geh- und Radweg aufgrund der hohen Fußgänger- und Radverkehrsfrequenzen (s. Maßnahme S 18) ausgebaut und somit auch die Anbindung des gemeinsamen Geh- und Radwegs an die Hermann-Krieger-Straße verkehrssicherer gestaltet werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 55 **aus der Bürgerbeteiligung** **unzureichende Sichtverhältnisse**

Lage

Kreuzung Geh- und Radweg an der Hermann-Krieger-Straße

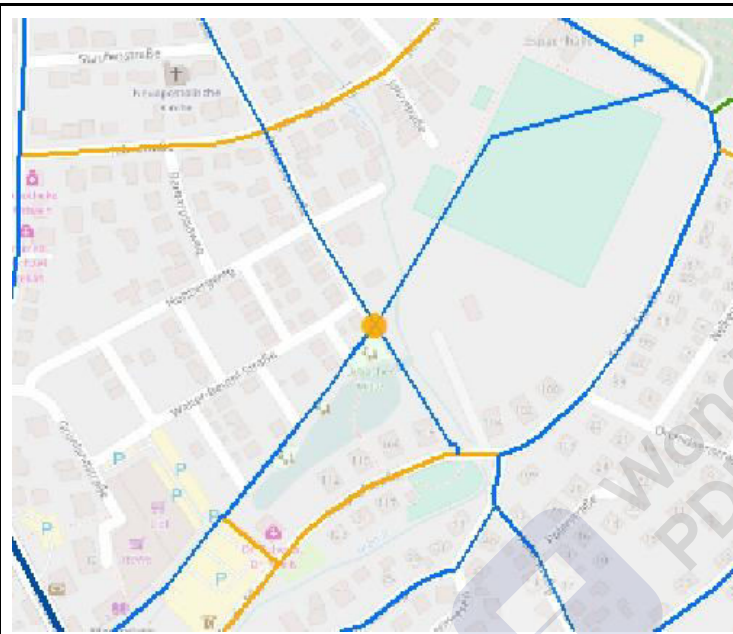
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	/	/

Routenbestandteil

Hauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Sichtbehinderung durch Wegeführung und Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfelds (geringer Aufwand)

Anpassung der Wegeführung mit einer Aufweitung des Einmündungsbereichs (auf Spielplatzgrundstück), Vegetationsschnitt durchführen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

3.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Mittelfristig soll der vorhandene Geh- und Radweg aufgrund der hohen Fußgänger- und Radverkehrsfrequenzen (s. Maßnahme S 18) ausgebaut werden. Die Umsetzung der Punktmaßnahme soll gemeinsam mit dem Ausbau erfolgen. Da eine Aufweitung des Einmündungsbereichs zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sich ggf. auf das Nachbargrundstück auswirkt, soll geprüft werden, ob die Verlegung des Geh- und Radwegs nach Süd-Osten (auf Spielplatzfläche) möglich ist.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 56****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Geh- und Radweg/ Parkplatz REWE und LIDL

Ortslage**Baulast*****DTVw [Kfz/24 h]****V_{zul} [km/h]**

innerorts

Gemeinde

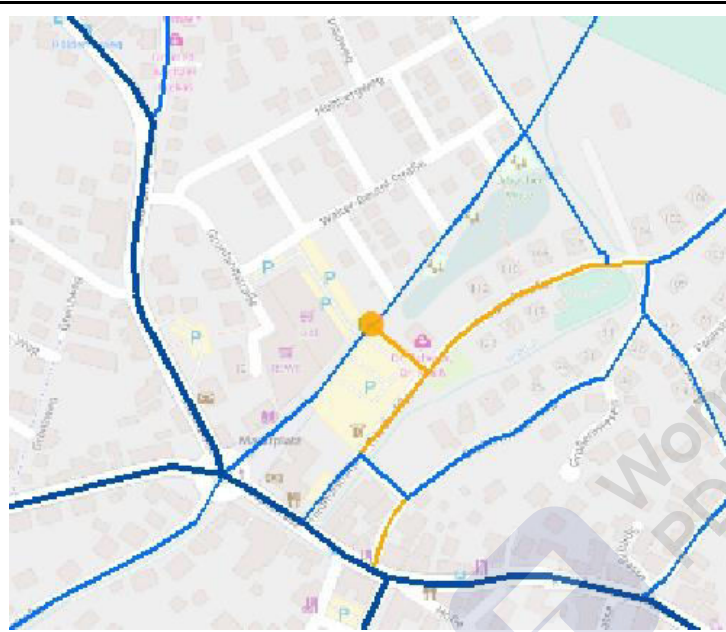
/

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Poller ungesichert



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Poller entfernen

Der Poller soll möglichst demontiert oder zumindest durch ein elastisches Element ersetzt und durch eine Warnmarkierung gesichert werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 57****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Gemeinsamer Geh- und Radweg/ südwestlich Neumühleweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

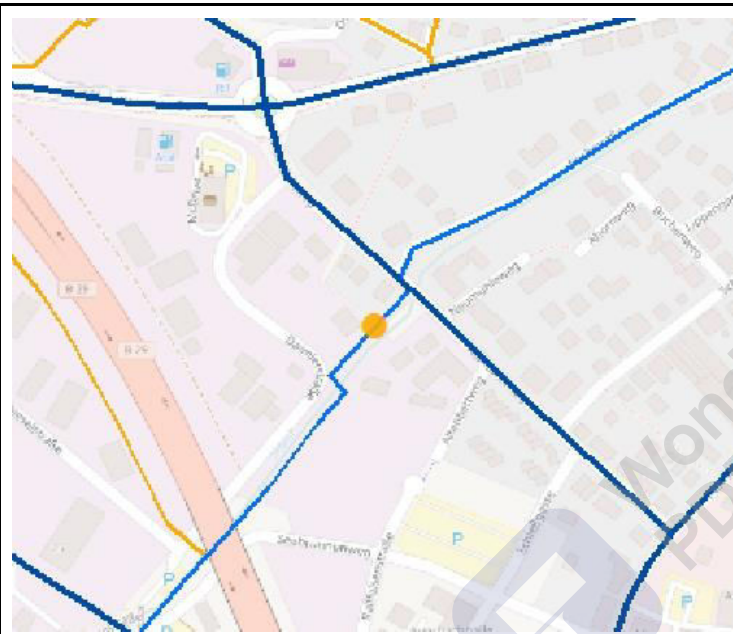
V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Einengung durch Barriere

Blumentrog reduziert die Fahrbahnbreite auf ca. 1,00 m



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Abbau bzw. Ersatz der Barriere

Zur Vermeidung von Kfz-Verkehr können anstelle des Blumentrogs elastische Barrieren (inkl. Sicherung durch Warnmarkierung) eingesetzt werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

2.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Feste Barrieren, wie beispielsweise Blumentröge oder Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 58****unzureichende Sichtverhältnisse****Lage**

Kurvenbereich Daimlerstraße 16/ Gemeinsamer Geh- und Radweg

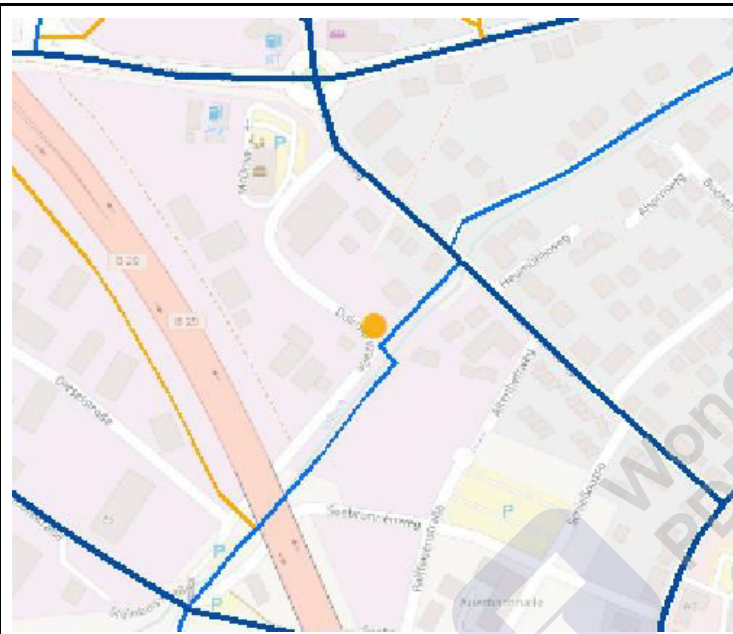
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Gemeinde	< 2.000	50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Gestaltung einer baulichen Einengung, Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)

Einengung am Einmündungsbereich des Geh- und Radwegs durch Verbreiterung der Nebenflächen als Aufstellfläche für den Radverkehr schaffen, ergänzend regelmäßigen Vegetationsschnitt (Hecke) durchführen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

3.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 59

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Remsweg/ Remstalradweg

Ortslage

außerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation und Bauschutt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

MaßnahmeHerstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)
Vegetationsschnitt durchführen**Priorisierung****Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Die Eigentumsverhältnisse (Hecke) sind zu berücksichtigen/ zu prüfen. Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 60****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Lortzingstraße/ Wielandweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

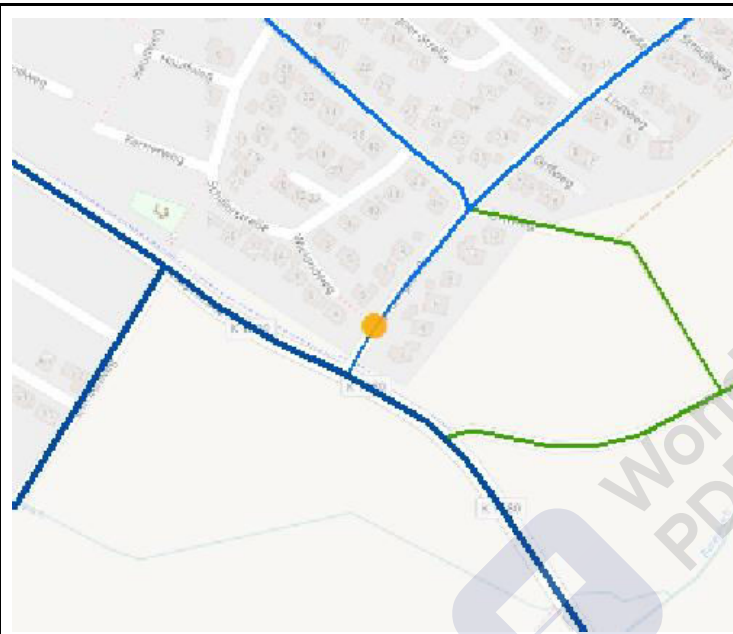
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung im Einmündungsbereich



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfelds (mittlerer Aufwand)

Aufweitung der Nebenflächen mit einer Nase zur Einengung der Fahrbahn (Erhöhung der Aufmerksamkeit der Kfz) und der besseren Sichtbarkeit zwischen den kreuzenden Kfz- und Radverkehren

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

8.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 61

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Friedhofstraße/ Polarstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

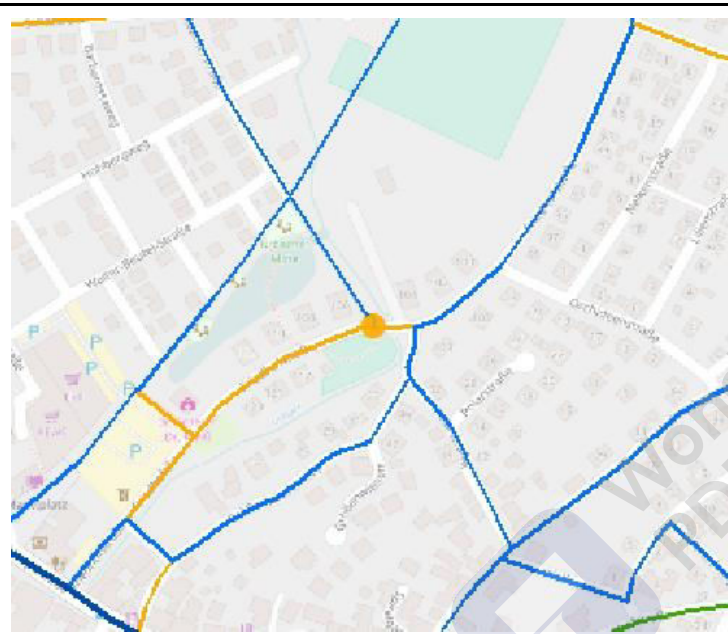
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Querungsdefizit, Barriere (Steine)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Gestaltung einer Aufmerksamkeitsfläche, Abbau bzw. Ersatz der Barriere

Aufhöhung der Fahrbahn als geschwindigkeitsdämpfendes Element für eine Verbesserung der Quersituation des Radverkehrs ggf. inkl. einer geradlinigen Anbindung des Geh- und Radwegs, Entfernen der Steine

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Feste Barrieren, wie beispielsweise Steine, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar. Die Verschwenkung des Wegs verschärft die Situation, insbesondere bei Dunkelheit.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 63****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Widerscheinstraße/ Orchideenstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter (geringer Aufwand)

Mit der Reduktion des Einmündungstrichters (Orchideenstraße) im kritischen Kurvenbereich (s. Foto rechts) – z.B. durch Aufhöhung/ Markierung – können die sich kreuzenden Verkehre entzerrt und die Sichtbeziehungen verbessert werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 64

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Unterführung Remsweg

Ortslage

außerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

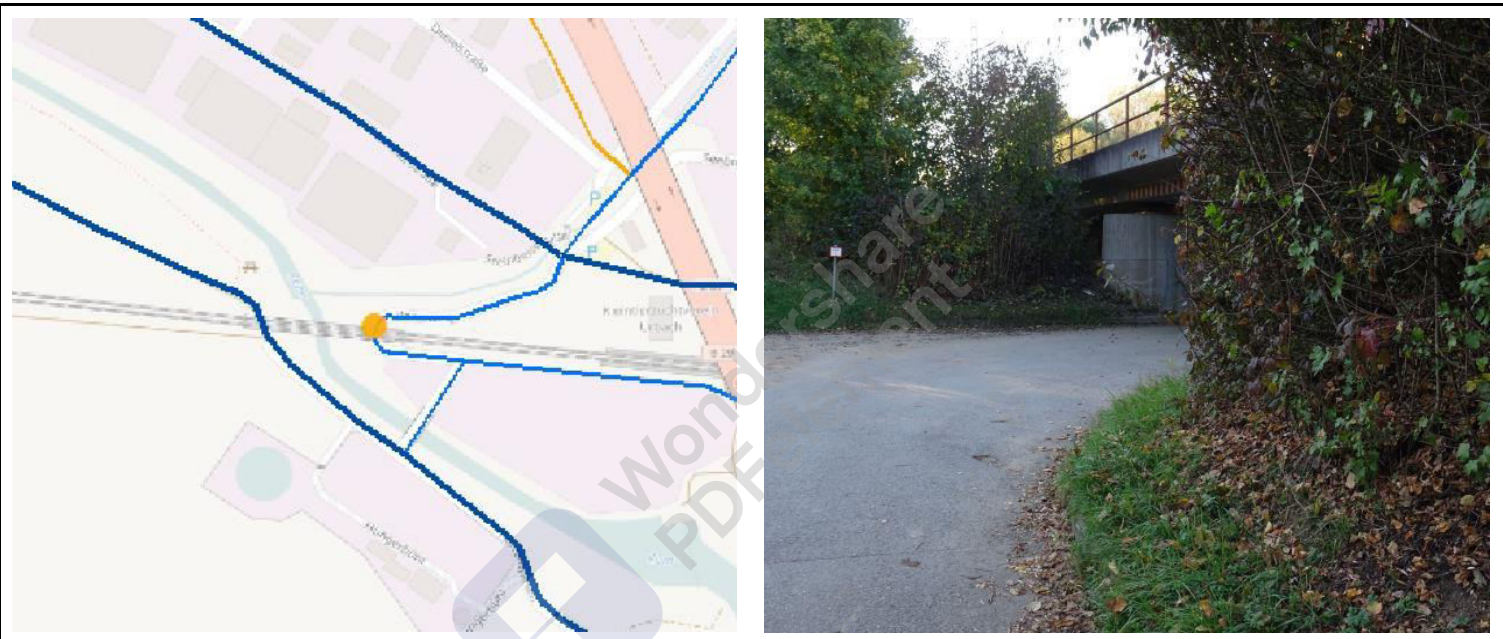
V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Bauwerk

Mangelnde Sichtbeziehungen im Bereich der Unterführung



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Markierungstechnische Maßnahme

Markierung einer Leitlinie für den Radverkehr und Radfahrerpiktogramme mit Richtungspfeilen in den Kurvenbereichen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

2.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Maßnahme ist im Zuge der Entwicklung des Gewerbegebiets "Schraienwiesen" zu berücksichtigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 65

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Gemeinsamer Geh- und Radweg an Parkplatzfläche südlich Wasenstraße 25/ parallel zur B 29

Ortslage**Baulast*****DTVw [Kfz/24 h]****V_{zul} [km/h]**

innerorts

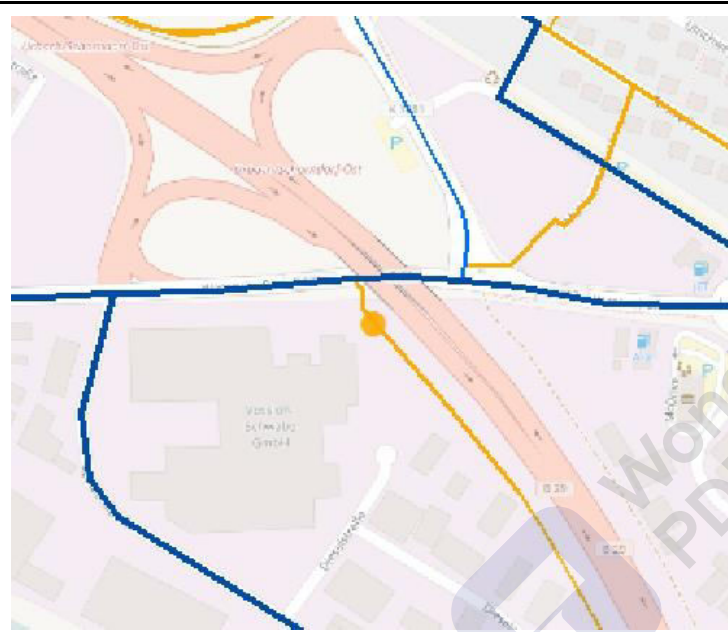
Gemeinde

/

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation, Konflikte mit ruhendem Verkehr



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

MaßnahmeHerstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)
Vegetationsschnitt durchführen**Priorisierung****Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 66

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Dieselstraße/ Daimlerstraße

Ortslage

außerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 2.000

V_{zul} [km/h]

50

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

MaßnahmeHerstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)
Vegetationsschnitt durchführen**Priorisierung****Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 67

besondere Gefahrenstelle

Lage

Mühlwiesen/ vorhandene Unterführung

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

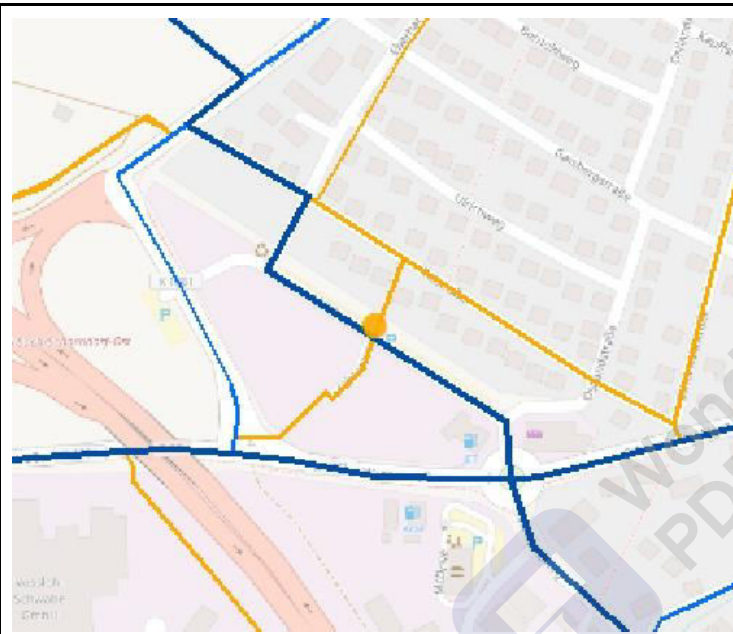
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Drängelgitter nicht befahrbar



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Prüfung auf Vergrößerung des Abstands bzw. auf Verzicht der Drängelgitter, Beleuchtung herstellen

Der Verzicht bzw. die Anpassung des Abstands der Drängelgitter trägt zu einer Verbesserung des Fahrkomforts (auch für Lastenräder, Fahrradanhänger etc.) bei.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

500

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Die Unterführung weist eine Länge von ca. 8 m auf und ist, genau wie der daran anschließende Weg, nicht beleuchtet.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 68

besondere Gefahrenstelle

Lage

Gaisbergstraße/ Schurwaldstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

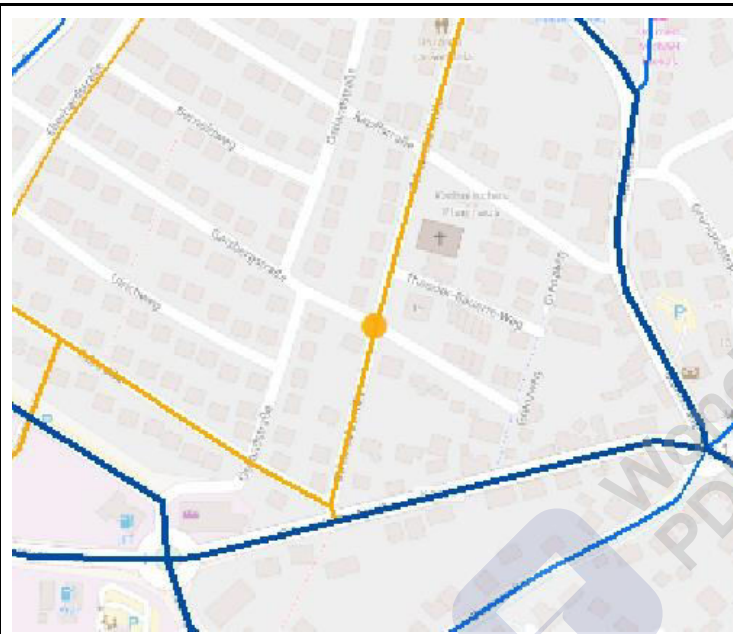
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Markierungstechnischer Mangel

Irritierende Radverkehrsmarkierung in Tempo 30-Zone



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Markierung entfernen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.000

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Der Markierung für den Radverkehr ist zu schmal (Breite zwischen 1,20 und 1,50 m) und drängt den abbiegenden Radverkehr an den Randbereich der Kurve. Dies verschlechtert die bereits durch Vegetation eingeschränkte Sicht zusätzlich und suggeriert dem Kfz-Fahrzeugführer, dass ein schnelles Überholen möglich ist. Die vorhandene Markierung soll daher entfernt und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 69

besondere Gefahrenstelle

Lage

Schorndorfer Straße/ Talstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

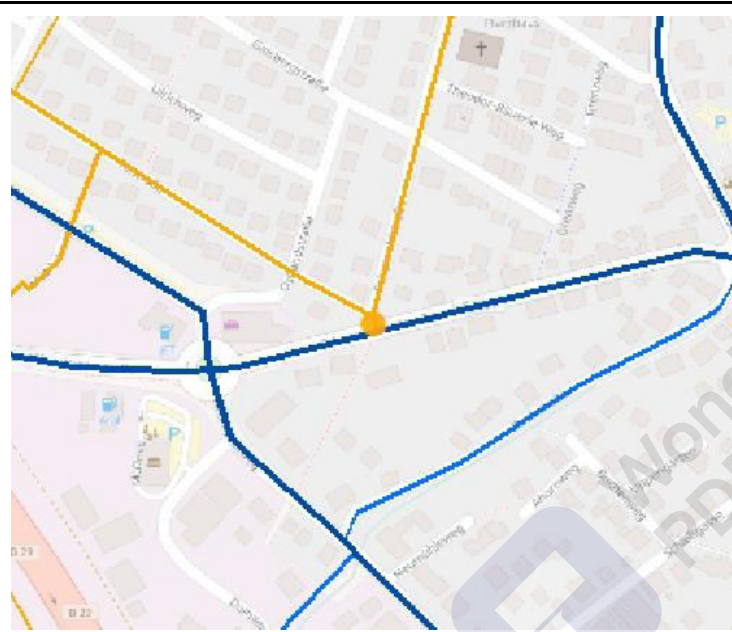
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Blumentrog reduziert die Fahrbahnbreite auf ca. 1,50 m



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Abbau bzw. Ersatz der Barrieren, Gestaltung einer baulichen Einengung, Markierung von Radfahrerpiktogrammen
Zur Vermeidung von Kfz-Verkehr soll eine bauliche Einengung (Aufweitung Nebenflächen ggf. mit Mittelinsel, Verengungen auf ca. 2,00 m) geschaffen werden. Die Zufahrtmöglichkeit per Fahrrad soll erhalten bleiben.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

5.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die ein- und ausfahrenden Radverkehre können über zwei Öffnungen getrennt und dies mit Radfahrerpiktogrammen verdeutlicht werden. Die geplante Öffnung der Talstraße sollte für den ausfahrenden Radverkehr möglichst senkrecht an die Schorndorfer Straße anbinden (Sichtbeziehungen). Die Zufahrt für den einfahrenden Radverkehr sollte fahrdynamisch ausgestaltet sein.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 70**

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Altenbettweg (an Wendehammer/ gemeinsamen Geh- und Radweg)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

/

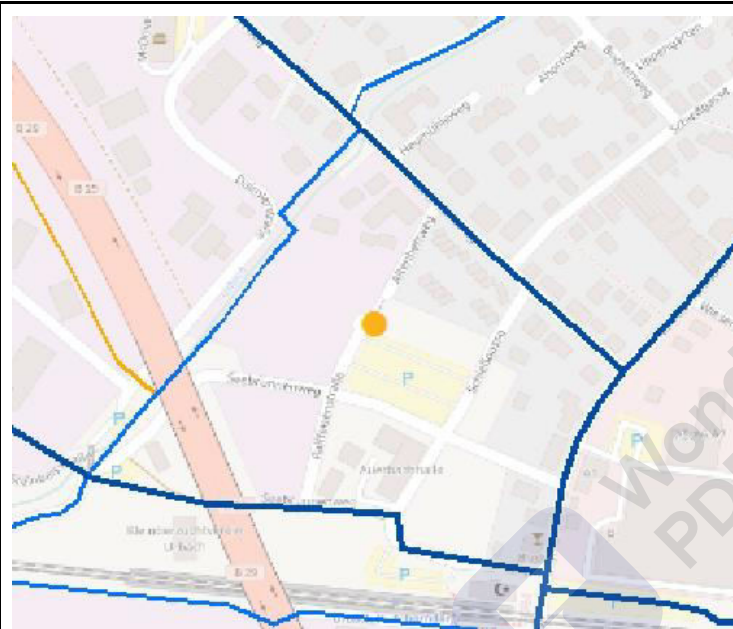
V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Bordstein nicht abgesenkt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Bordabsenkung (einseitig)

Bord soll auf Null abgesenkt werden

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Im Zuge der baulichen Gestaltung um den Altbettenweg wird das Gelände noch angehoben und somit die Höhe des Bordsteins reduziert. Bis zur Fertigstellung des Gebiets soll eine temporäre Anrampung des Bordsteins die Befahrbarkeit des gemeinsamen Geh- und Radwegs ermöglichen. Nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme soll der Bord auf Null abgesenkt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 71

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Wendehammer Robert-Bosch-Straße/ Landwirtschaftsweg Richtung B29

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 2.000

V_{zul} [km/h]

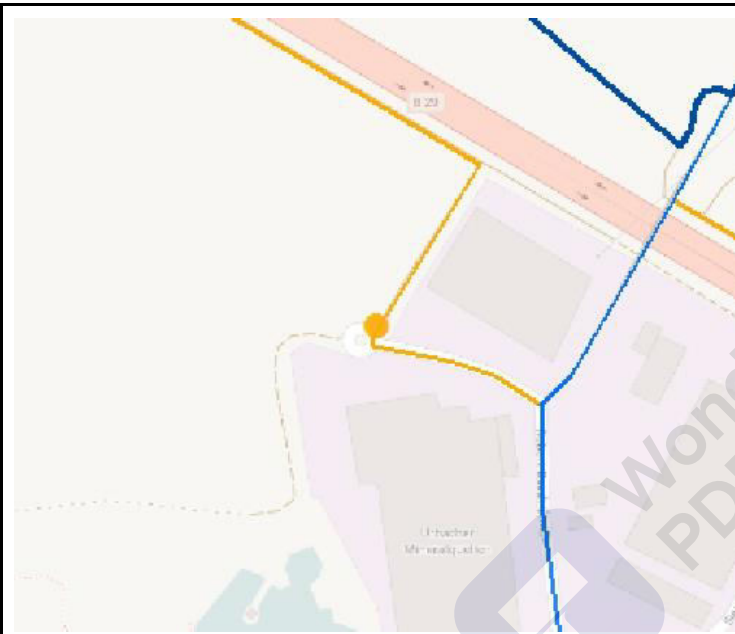
50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Sichtbehinderung durch parkende Kfz



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfelds (geringer Aufwand)

Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen soll das Parken entweder durch die Gestaltung eines Bords oder das Aufstellen von elastischen Barrieren (z.B. Pollern inkl. Sicherung durch Warnmarkierung) verhindert werden.

Priorisierung

Sofortmaßnahme

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

3.000

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 72****besondere Gefahrenstelle****Lage**

Gemeinsamer Geh- und Radweg südlich Wasenstraße 25/ parallel zur B 29

Ortslage**Baulast*****DTVw [Kfz/24 h]****V_{zul} [km/h]**

außerorts

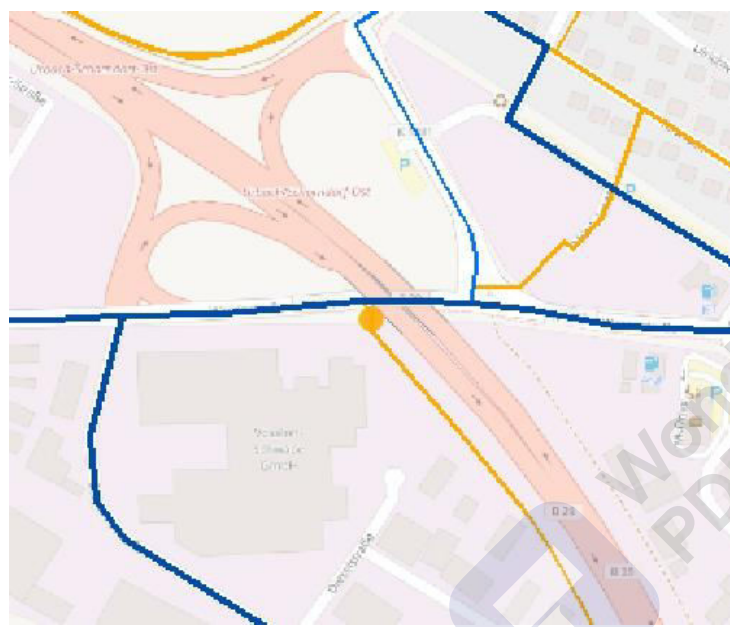
Gemeinde

/

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Bauwerk und Vegetation, ungenügende Breite der Rampe



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Umbaumaßnahme an Rampe

Rampe soll auf eine Breite von mindestens 2,50 m verbreitert werden (Verbesserung der Sichtbeziehungen und des Fahrkomforts)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

20.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Möglichst zeitnah sollte ferner eine Alternative zu dem vorhandenen Zweirichtungsradweg geschaffen werden (siehe Streckenmaßnahme S 3 bis S 5). Dies ist bei der Auf- und Ableitung des Radverkehrs auf die/ von der Rampe zu berücksichtigen (ggf. Bordsteinabsenkung an Gehweg und Querungshilfe vorsehen).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 73****Querungsdefizit - geringer baulicher Aufwand****Lage**

Hagsteige (Freibad)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

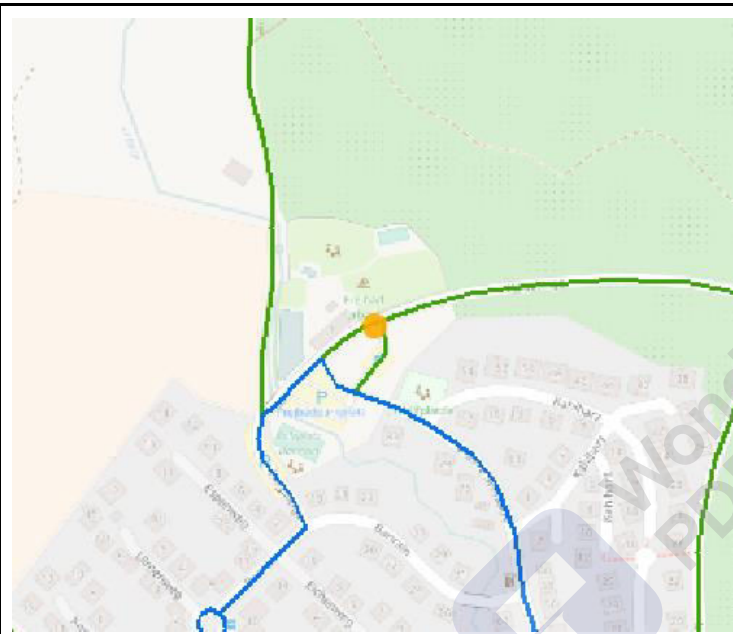
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Querungsdefizit

Furtmarkierung entspricht nicht den Vorgaben der StVO und ist in einer Tempo 30-Zone markiert



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Gestaltung einer baulichen Einengung

Zur Sicherung der Querung können die Nebenflächen baulich verbreitert und die Fahrbahn auf eine Breite von ca. 3,50 m reduziert werden.

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)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**2 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

3.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Maßnahme ist im Zuge der geplanten Neugestaltung und der Verlegung des Freibadeingangs zu planen und umzusetzen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 74

aus der Bürgerbeteiligung

unzureichende Sichtverhältnisse**Lage**

Bärenhofstraße/ Lerchenstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

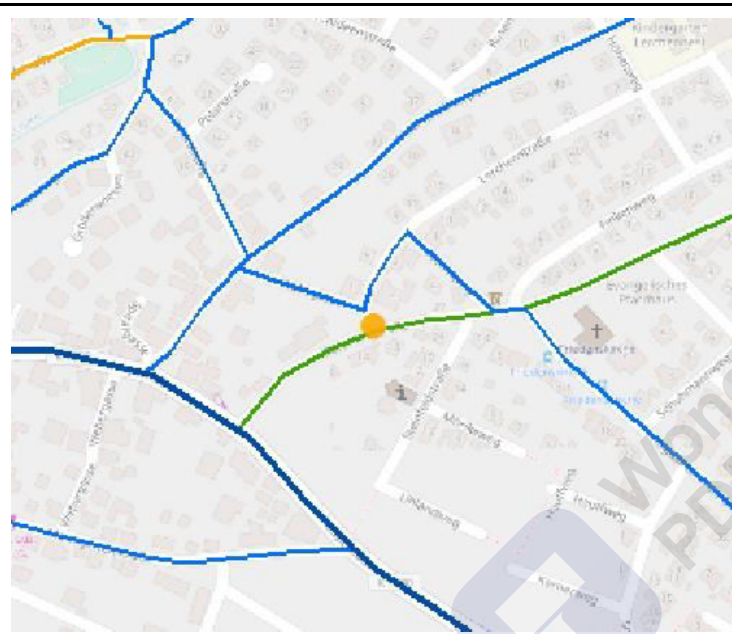
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch parkende Lkw, Querungsdefizit

Der Bordstein ist als Querungshilfe im Kurvenbereich (Foto: hinter Hecke rechts) abgesenkt.



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Bordabsenkung (einseitig)

Um die Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und Radverkehr zu erhöhen, soll die Absenkung erst am Einmündungstrichter erfolgen (möglichst senkrecht zum Fahrbahnrand).

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Nach Aussagen der Bürger am 27.07.2017 stehen zu den Morgenstunden häufig Lkw im Kurvenbereich und versperren die Sicht zusätzlich. Der Weg stellt eine Hauptroute des Schülerverkehrs dar. Ergänzend soll geprüft werden, ob eine Verbreiterung der Nebenfläche, und damit die Reduzierung des Einmündungstrichters, unter Berücksichtigung aller Fahrbeziehungen möglich ist.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 75

aus der Bürgerbeteiligung

besondere Gefahrenstelle**Lage**

Kindergarten (Wittumstraße 15)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

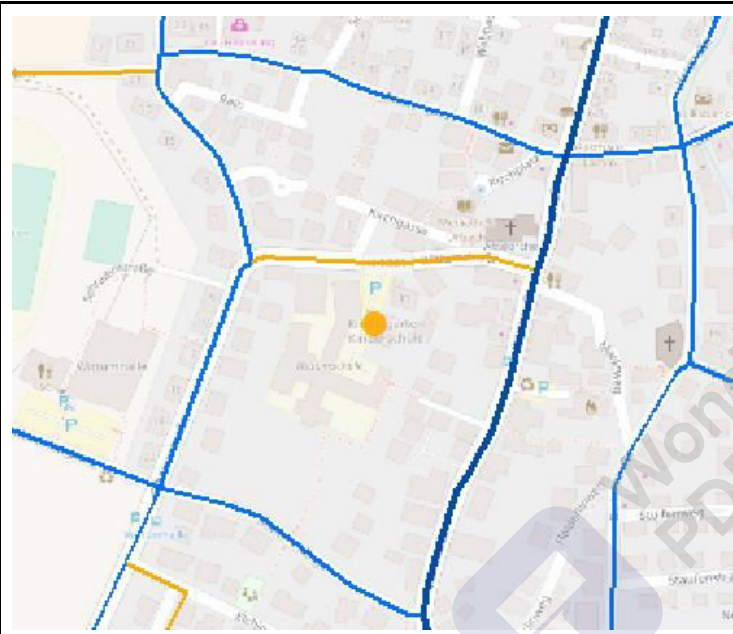
< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barrieren durch Steine, unklare Radverkehrsführung zum Kindergarten



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Umgestaltung der Zufahrten (allgemeiner Umbau)

Inkl. der Markierung von Radfahrerpiktogrammen zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung und ggf. Abbau der Steine

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Eine Neugestaltung des gesamten Bereichs ist für 2019 geplant. Da die Neugestaltung eine allgemeine städtebauliche Maßnahme darstellt, wird diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 76

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Dieselstraße 19 (Einmündungsbereich Gewerbebetrieb)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

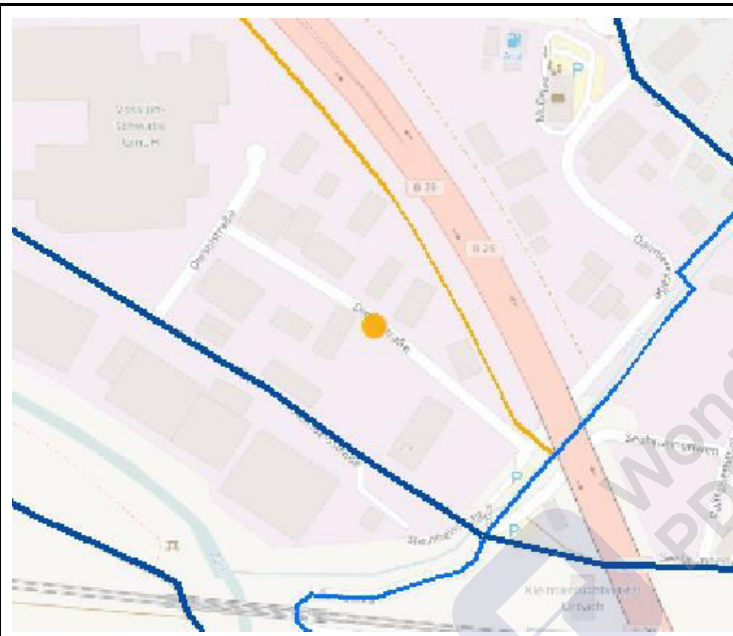
< 2.000

V_{zul} [km/h]

50

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

MaßnahmeHerstellung des Sichtfeldes (regelmäßig)
Ggf. markierungstechnische Maßnahmen**Priorisierung****Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt. Die Eigentumsverhältnisse sind zu berücksichtigen. Ggf. kann auch eine Rechts vor links-Markierung (Wartelinie) die Verkehre aufeinander aufmerksam machen und ein vorsichtiges Einfahren in den Kreuzungsbereich begünstigen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 77

besondere Gefahrenstelle

Lage

Einmündung Geh- und Radweg an Ahornweg 3

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

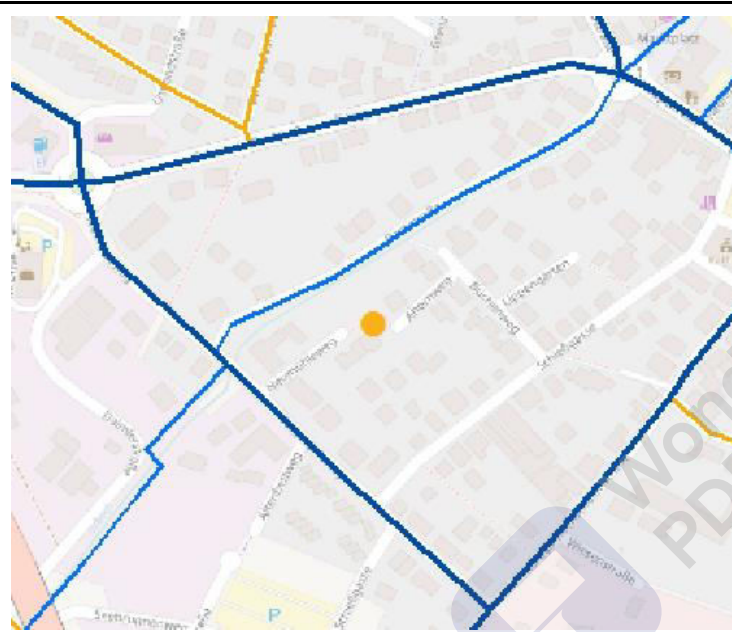
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere

Poller (ungesichert), Sichtbehinderung der Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Ersatz des Pollers, Radverkehr frei geben

Der Gehweg soll mit dem StVO Zeichen 1022-10 "Radverkehr frei" für den Radverkehr freigegeben werden. Der Poller soll entfernt oder durch ein elastisches Element ersetzt inkl. Sicherung mit einer Warnmarkierung ersetzt werden.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

800

Realisierungshilfe

Musterlösungen 11.1-3

Bemerkungen

Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 78

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Schießgasse 49-53

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

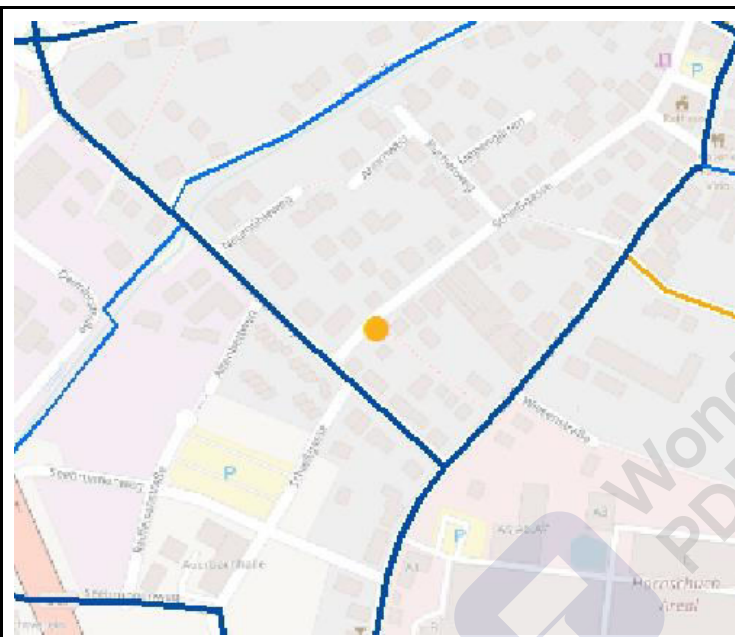
< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Gebäude



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

MaßnahmeGestaltung einer baulichen Einengung
Einengung des Einmündungstrichters**Priorisierung****Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

3.000

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Um die Sichtbeziehungen der ausfahrenden Fahrzeuge auf den Gegenverkehr zu verbessern, soll der Einmündungstrichter rechtsseitig durch die Markierung einer Sperrfläche oder einer baulichen Einengung (z.B. Aufpflasterung) reduziert werden, um die ausfahrenden Fahrzeuge weiter nach links zu drängen. Die Möglichkeit einer Anpassung des Einmündungstrichters ist zuvor zu prüfen. Alternativ ist auch denkbar, eine Einbahnstraßenregelung anzuordnen (nur Einfahrt möglich).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 81

unzureichende Sichtverhältnisse

Lage

Kurvenbereich Dammweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

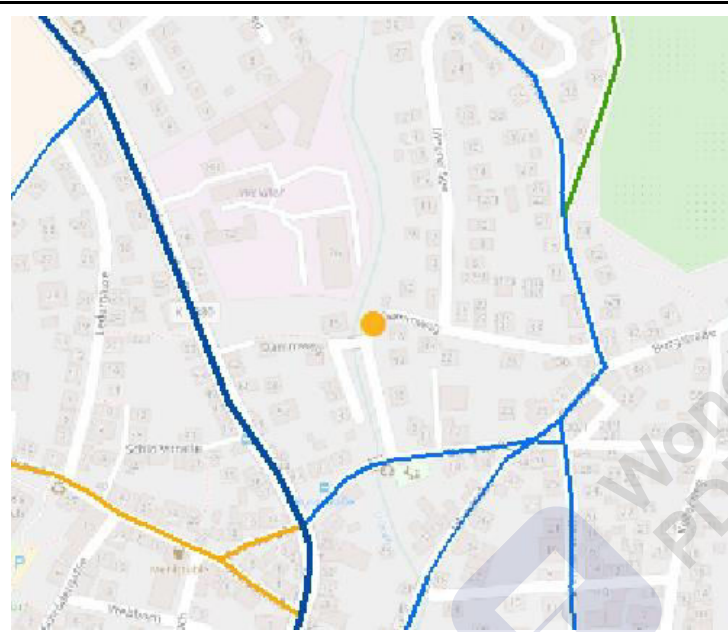
< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Sichtbehinderung durch Wegeführung und Vegetation, u.a. auch durch ruhenden Verkehr



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig), Verkehrskontrolle

Da nahe des Kurvenbereichs trotz Halteverbot und schlechter Sichtbeziehungen geparkt wird, sollen Verkehrskontrollen durchgeführt werden. Ergänzend sollen regelmäßige Vegetationsschnitte erfolgen.

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Da Verkehrskontrollen und der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten (Ordnungsamt) darstellen, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 82

StVO-Beschilderungsmangel

Lage

Uhlandweg/ gemeinsamer Geh- und Radweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

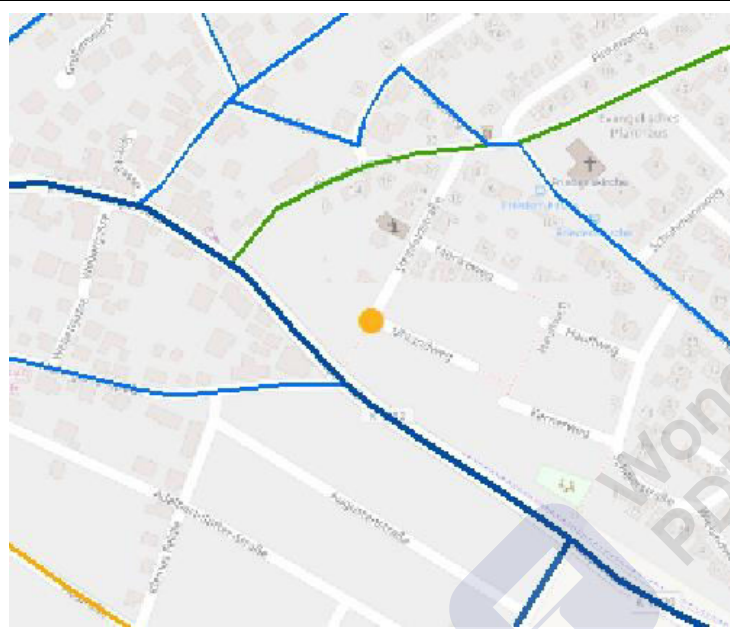
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Beschilderung (gemeinsamer Geh- und Radweg) führt über Privatweg (s. Foto rechts), Sichtbehinderung durch Vegetation



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens

Ummontage des StVO Zeichen 240 (sichtbar aus Fahrtrichtung Ost soll aus Fahrtrichtung Nord sichtbar sein; s. Foto links/ Laternenmast)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

100

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Der ausgeschilderte Geh- und Radweg (VZ 240) führt auf einen Privatweg (Schild vorhanden). Sinnvoller ist es, das VZ 240 umzumontieren und über den öffentlichen Weg zu führen. Zudem ist die Sicht auf den Privatweg eingeschränkt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 83

besondere Gefahrenstelle

Lage

Geh- und Radweg/ Umlandweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

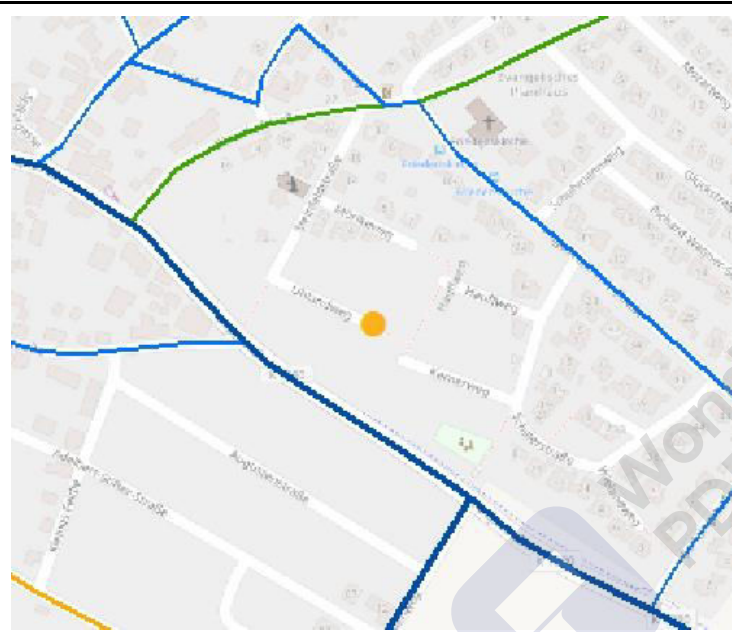
/

V_{zul} [km/h]

/

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

StVO-Zeichen wirkt als Barriere



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Abbau der Barriere

StVO-Zeichen ersatzlos entfernen

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

0

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

Das StVO-Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) soll ersatzlos entfernt werden, da der Weg untermaßig ist und die vorhandene Bebauung keinen Ausbau zulässt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 84****Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand****Lage**

Wasenstraße/ Steinbeisstraße

Ortslage

außerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

> 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



Ergänzungsnetz

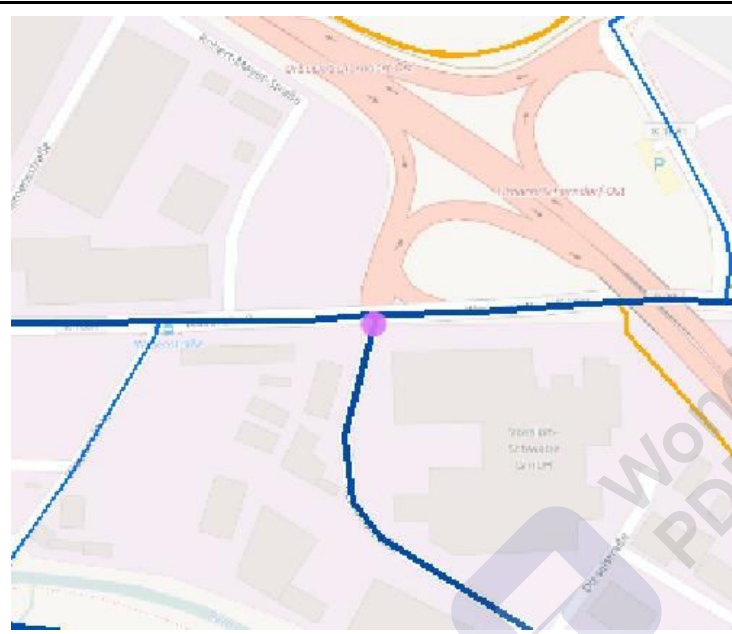


Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Querungsdefizit

Lichtraumprofil wird nicht eingehalten (Höhe ca. 2,00 m), Ampelposition irritierend (Verwechslungsgefahr)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Anpassung einer LSA

Montage einer separaten Radverkehrs-LSA neben der Kfz-LSA

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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Sicht des von Westen kommenden Fuß- und Radverkehrs ist auf die vorhandene Fußgänger- und Radfahrer-LSA durch die LSA für Kfz eingeschränkt (Verwechslungsgefahr). Möglichst zeitnah soll ein beidseitiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden (siehe Streckenmaßnahme S 3 bis S 5; Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radweg nur in Fahrtrichtung Ost zulassen).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 85** aus der Bürgerbeteiligung **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

Lage

Vorhandene Querungshilfe Schorndorfer Straße/ Ortseingang West

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	> 10.000	70

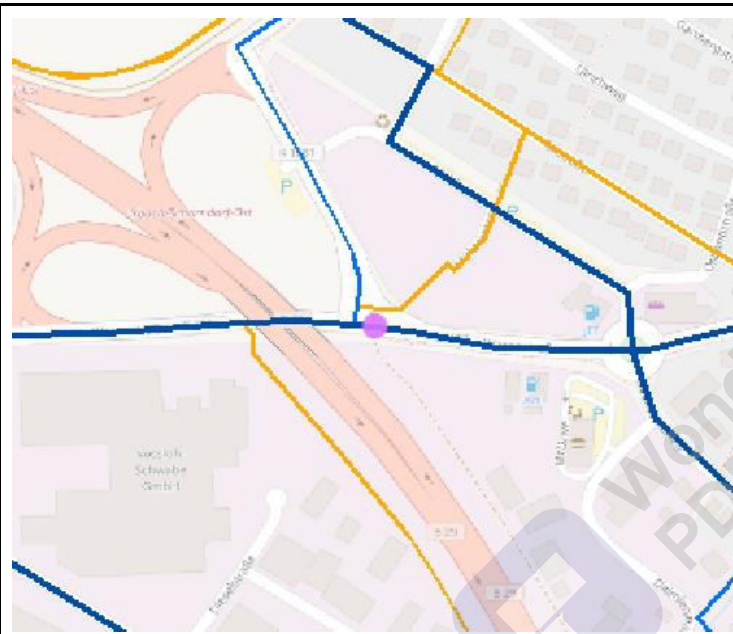
Routenbestandteil

Hauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Vorhandene Querungshilfe ist unzureichend (zu schmal)

Breite der Querungshilfe < 2,00 m, überfahrbare Länge < 3,00 m



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Anpassung an bestehender Querungshilfe

Die vorhandene Querungshilfe soll auf eine Breite von $\geq 3,50$ m verbreitert und die überfahrbare Länge auf ≥ 10 m ausgedehnt werden.**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**

Musterlösungen Nr. 9.5

Bemerkungen

Mit einer deutlichen Verbreiterung ($\geq 3,50$ m) und einem Verschwenk der Fahrbahn wirkt die Querungshilfe geschwindigkeitsdämpfend (Ortseingangsbereich). Möglichst zeitnah soll ein beidseitiges Angebot für den Radverkehr geschaffen werden (siehe Streckenmaßnahmen S 3 bis S 5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 86 **aus der Bürgerbeteiligung** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

Lage

Querungshilfe am Kreisverkehr Schorndorfer Straße/ Neumühleweg auf der Schorndorfer Straße (W)

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	> 10.000	50

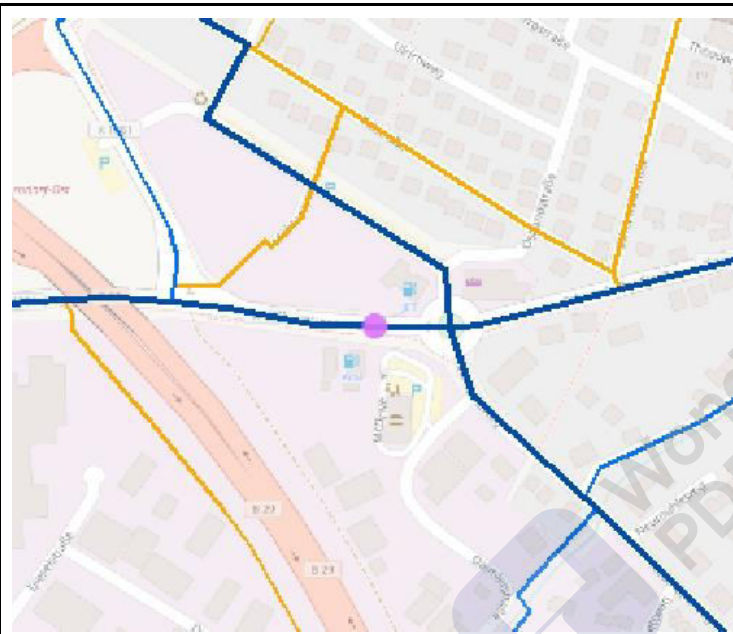
Routenbestandteil

Hauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Mangel am Knotenpunkt

Ausleitung Radverkehr fehlt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Ausleitung für Radverkehr schaffen (Kreisverkehr)

Die Ausleitung für den Radverkehr ist unter Berücksichtigung der Streckenmaßnahme S 5 zu planen und umzusetzen.

Priorisierung

Dringlichkeit	Bedeutung/Potenzial (max. 3)			3 Punkte
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	1 Punkte
				1 Punkte
				Gesamt (max. 8)
				5 Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

5.000

Realisierungshilfe

Musterlösungen Nr. 4.5-1

Bemerkungen

Der Radverkehr soll östlich des Kreisverkehrs, wie im Bestand, innerorts im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Ausleitung des Radverkehrs soll ca. 10 bis 20 m vor der westlichen Kreisverkehrszufahrt baulich gesichert werden (siehe dazu die empfohlene Realisierungshilfe).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 87

umwegige/unkomfortable Führung

Lage

Schorndorfer Straße/ Hauptstraße/ Einkaufszentrum

Ortslage**Baulast*****DTVw [Kfz/24 h]****V_{zul} [km/h]**

innerorts

Kreis/ Gemeinde

12750

30

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

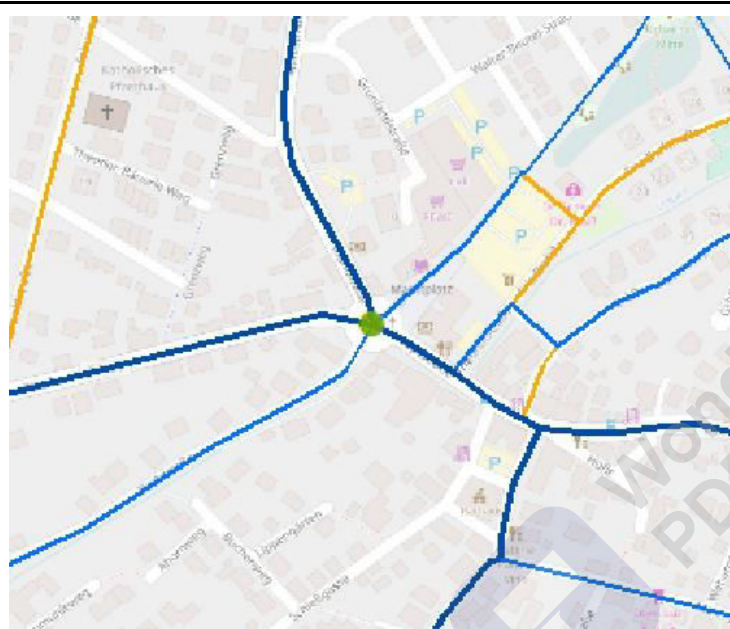
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Mangel am Knotenpunkt

Radverkehr wird zum Einkaufszentrum umwegig über Friedhofstraße geführt oder muss über FGÜ schieben



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes prüfen

Schaffung einer für den Radverkehr befahrbaren Öffnung vom Kreisverkehr zum Einkaufszentrum

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

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Der auf der Fahrbahn geführte Radverkehr kann die vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten vom Kreisverkehr aus nicht direkt erreichen. Da die Schorndorfer Straße/ Hauptstraße eine Hauptachse des Radverkehrs darstellt, sollte eine direkte Anbindung, die nur mit dem Fahrrad befahren werden darf, geschaffen werden. Dies ist u.a. unter Berücksichtigung der Fußverkehrsführung zu prüfen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 88** aus der Bürgerbeteiligung **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

Lage

Hauptstraße/ F-LSA (Nähe Maiergartenstraße)

Ortslage**Baulast*****DTVw [Kfz/24 h]****V_{zul} [km/h]**

innerorts

Kreis

8800

30

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



Ergänzungsnetz

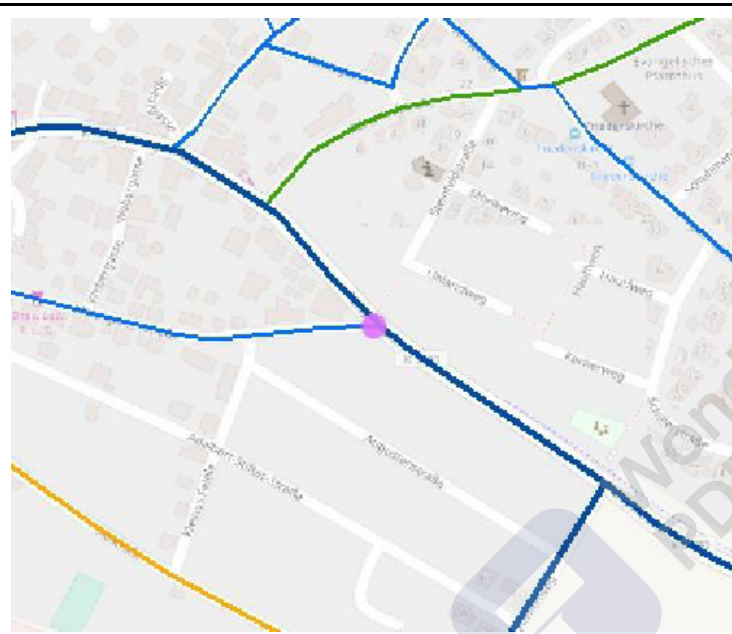


Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Querungsdefizit

Barriere durch Absperrketten



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Schaffung einer Ausleitung für Radverkehr prüfen

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn inkl. Aufhebung der Benutzungspflicht

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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.4

Bemerkungen

Die Benutzungspflicht des vorh. Zweirichtungsradwegs soll bis zu diesem Knotenpunkt aufgehoben und in eine Richtung für den Radverkehr freigegeben werden (siehe Maßnahme S 6). Westlich hiervon wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Daher ist eine Ausleitung für den Radverkehr erforderlich. Da die vorhandene LSA nicht fahrdynamisch befahren werden kann und längere Wartezeiten nach sich zieht, soll geprüft werden, ob zusätzlich eine gesicherte Ausleitung mit einer Aufstellfläche für den abbiegenden Radverkehr westl. der LSA geschaffen werden kann.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 89** aus der Bürgerbeteiligung **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

Lage

Hauptstraße/ Lortzingstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

9200

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

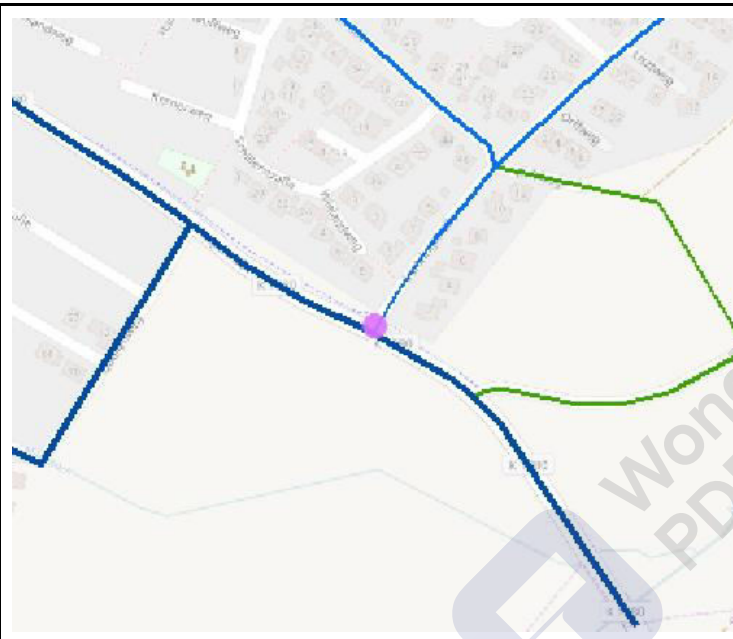
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung fehlt, großzügig dimensionierter Einmündungsbereich

Sicht durch Lärmschutzwand eingeschränkt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen, Reduktion des Einmündungstrichters, Anpassung der Querungshilfe

Die Markierung einer deutlich sichtbaren Furt erhöht die Aufmerksamkeit der ein- und ausfahrenden Kfz am Kreuzungsbereich und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei.

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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

31.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-4, Musterlösungen Nr. 9.5

Bemerkungen

Es soll eine attraktive Ausleitung für den Radverkehr geschaffen und die Benutzungspflicht des Geh- und Radwegs westlich der Lortzingstraße aufgehoben werden (siehe Streckenmaßnahme S 6). In diesem Zusammenhang soll der Kreuzungsbereich unter Berücksichtigung aller relevanten Fahrbeziehungen reduziert werden. Die Aufleitung des Radverkehrs kann in Verbindung mit einer Anpassung der geteilten Mittelinsel auf der Hauptstraße gesichert werden. Der Radverkehr soll an dieser Stelle nur in Fahrtrichtung West auf den Nebenflächen zugelassen werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 92****Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand****Lage**

Haubersbronner Straße/ Burgstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

4.000 bis 10.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

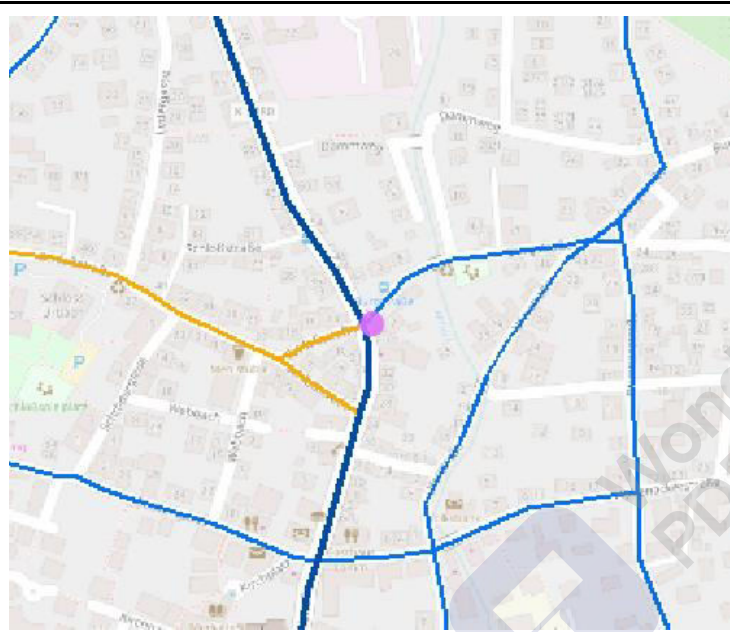
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt

Einmündungsbereich sehr großzügig dimensioniert



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter prüfen

Die Möglichkeit eines parallelen Aufstellens von rechts- und linkseinbiegenden Fahrzeugen soll verhindert werden.

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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Zur Reduktion des Einmündungstrichters sollen die Nebenflächen verbreitert oder alternativ die markierte Mittelinsel baulich gesichert (ggf. verbreitert) werden. Die Reduktion des Einmündungstrichters ist unter Berücksichtigung aller relevanten Fahrbeziehungen zu prüfen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 93 **aus der Bürgerbeteiligung** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

Lage

Mühlstraße/ Gartenstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

7900

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

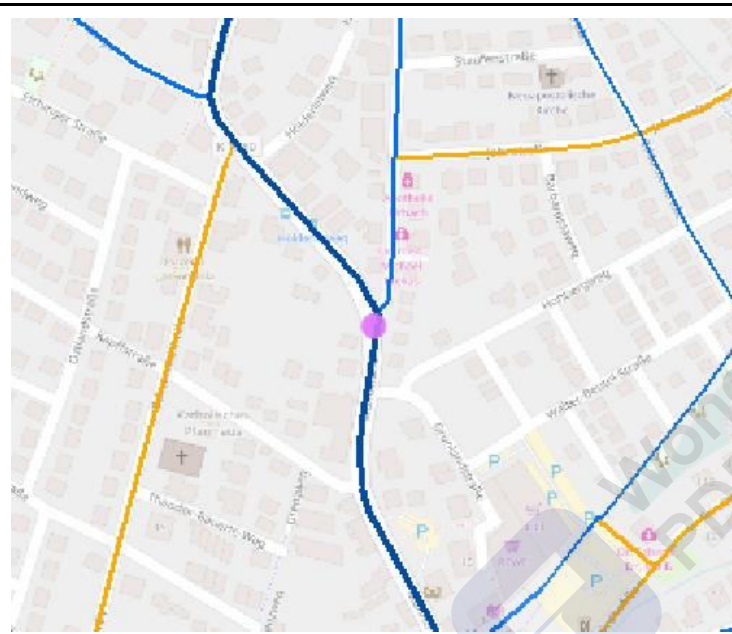
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt

Einmündungsbereich sehr großzügig dimensioniert



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Die Möglichkeit eines parallelen Aufstellens von rechts- und linkseinbiegenden Fahrzeugen soll verhindert werden.

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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Zur Reduktion des Einmündungstrichters sollen die Nebenflächen verbreitert oder alternativ die markierte Mittelinsel baulich gesichert (ggf. verbreitert) werden. Die Reduktion des Einmündungstrichters ist unter Berücksichtigung aller relevanten Fahrbeziehungen zu prüfen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 94**

aus der Bürgerbeteiligung

umwegige/unkomfortable Führung**Lage**

Rathaus-Quartier

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

20

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

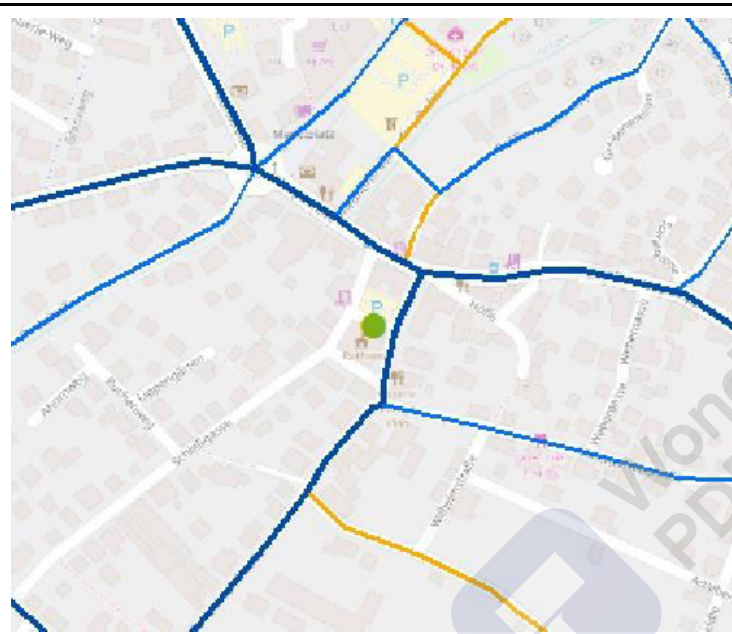
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Konflikte mit ruhendem Verkehr



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Reduzierung und/oder Neuordnung der Parkmöglichkeiten prüfen

Priorisierung

	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: green; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: gray; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: darkgray; display: inline-block;"></div>
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

0**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

In der Bürgerbeteiligung wurde angemerkt, dass am Rathaus-Quartier eine ungeordnete Situation durch (falsch-)parkende Fahrzeuge vorhanden sei. Dies konnte bei der Begehung nicht festgestellt werden. Es fiel jedoch auf, dass dort eine hohe Parkplatzdichte trotz Tempo-20-Zone vorhanden ist. Die Notwendigkeit der Parkplätze und ein (teilweise) möglicher Entfall sollen geprüft werden. Eine Umgestaltung des Bereichs ist im Zuge des Gebäudeabbruchs Hauptstraße 20-22 geplant.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 95****Ausstattungs­mangel****Lage**

Am Bahnhof Urbach (Konrad-Hornschuch-Straße)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land BW/ Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

30

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

Hauptnetz 2

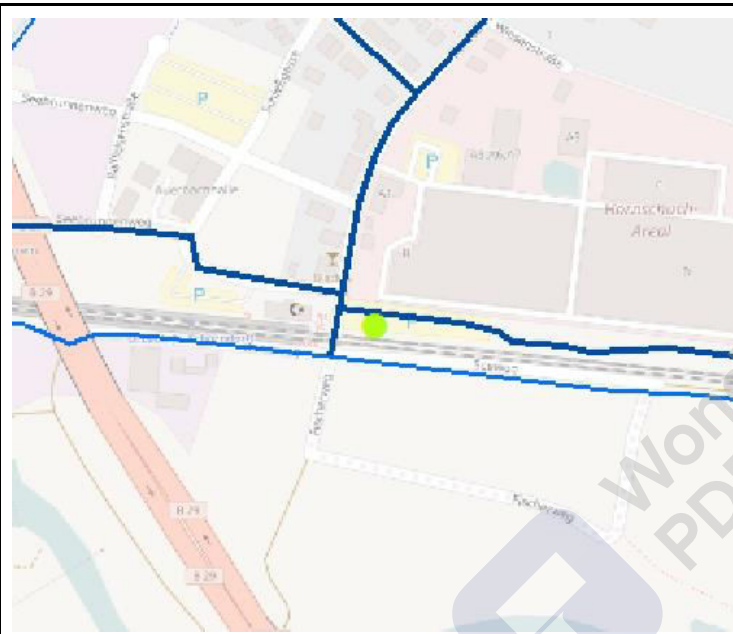
Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Fahrradabstellanlagen unzureichend

Kapazität der Fahrradboxen bereits voll ausgeschöpft, fehlende Information zur Vermietung/ Nutzung der Boxen



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Erweiterung der Abstellanlagen und des Serviceangebots

Inkl. Anbringen einer Informationstafel mit Vermietungskontakt, Preisen etc.

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

50.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs und der geplanten Beseitigung des Bahnübergangs soll das vorhandene Angebot erweitert werden. Zudem kann noch ein Servicepunkt (Erste-Hilfe-Koffer, Werkzeug etc.) sowie Lademöglichkeiten für elektrounterstützte Fahrräder zu der vorhandenen Luftpumpe angebracht werden. Die Installation von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖV kann nach dem LGVFG zu 50 Prozent vom Land Baden-Württemberg gefördert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 96**

aus der Bürgerbeteiligung

umwegige/unkomfortable Führung**Lage**

Schraienstraße/ Hofackerstraße

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

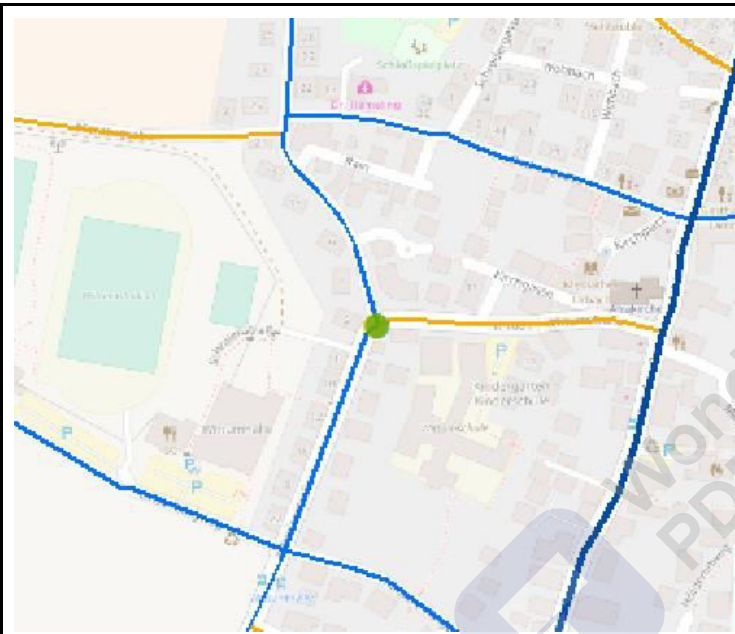
4.000 bis 10.000

V_{zul} [km/h]

50

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt (Radverkehr nicht berücksichtigt)



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr

Mit einem Außendurchmesser von 13 bis 22 m und der Ausgestaltung einer überfahrbaren Mittelinsel

Priorisierung

	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: green; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: gray; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: darkgray; display: inline-block;"></div>
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)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**3 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

150.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Umgestaltung des Knotenpunkts zu einem Minikreisverkehr trägt dazu bei, die Situation übersichtlicher zu gestalten und hat eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 97**

aus der Bürgerbeteiligung

umwegige/unkomfortable Führung**Lage**

Wittumschule

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

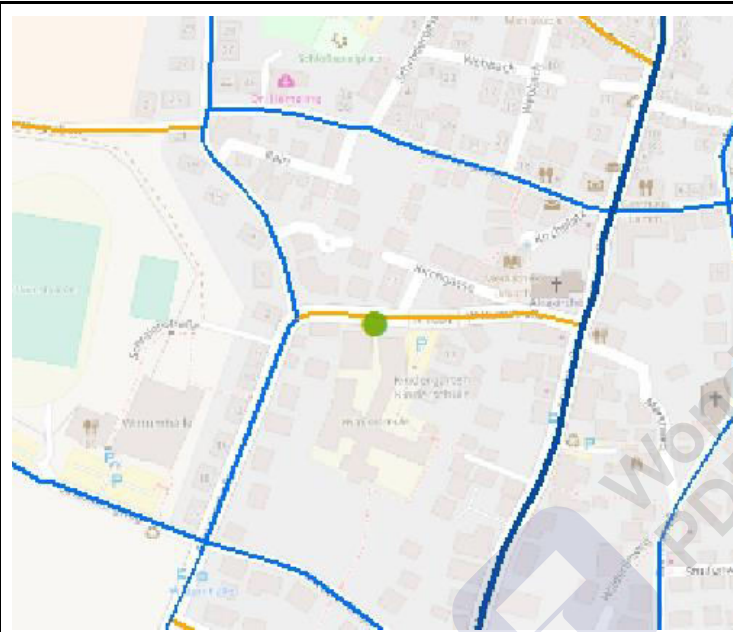
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Zuwegung zur Schule problematisch

Schülerradverkehr (Fahrradabstellplätze) und Kfz-Verkehr werden über dieselbe Zufahrt geführt



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Gestaltung einer Aufmerksamkeitsfläche, Markierung von Radfahrerpiktogrammen (2 Stück)

Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der ein- und ausfahrenden Kfz auf den Schülerradverkehr ist es denkbar, die Zuwegung zu den Abstellmöglichkeiten mit einer anderen Pflasterung oder Markierung hervorzuheben.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

1 Punkte

Gesamt (max. 8)**3 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

5.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Eine Neugestaltung des gesamten Bereichs ist für 2019 geplant.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 98 **aus der Bürgerbeteiligung** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**
Lage

Schraienstraße/ Linsenbergweg/ Mittlere Klinge

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

4.000 bis 10.000

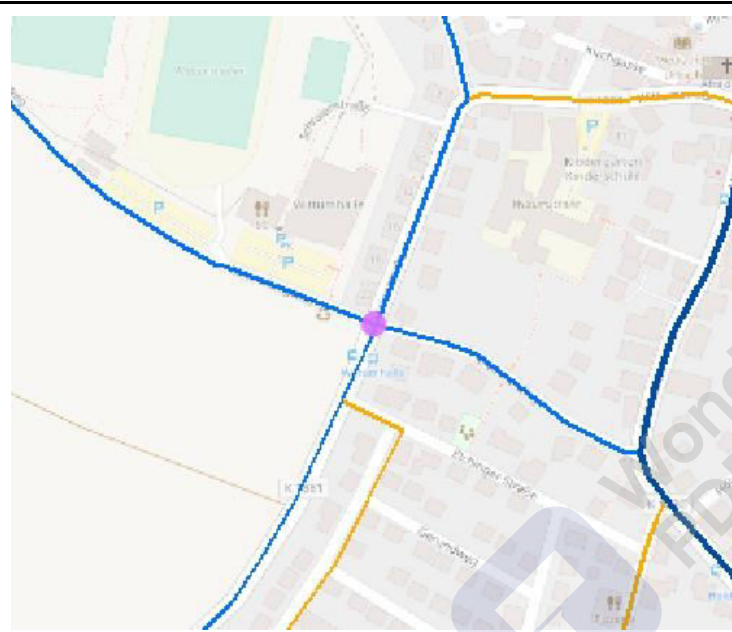
V_{zul} [km/h]

50

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt

Einmündungsbereich sehr großzügig dimensioniert



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Reduktion Einmündungstrichter (mittlerer Aufwand)

Reduktion der Einmündung Linsenbergweg

Priorisierung

	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: green; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: gray; display: inline-block;"></div>	<div style="width: 30px; height: 10px; background-color: darkgray; display: inline-block;"></div>
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)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**3 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

25.000**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

Die Machbarkeit einer Reduzierung des Kreuzungsbereiches ist unter Berücksichtigung aller relevanten Fahrbeziehungen (auch Landwirtschaftsverkehr) zu prüfen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 99****Ausstattungsmangel****Lage**

Parkplatz Freibad

Ortslage

innerorts

Baulast*

Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

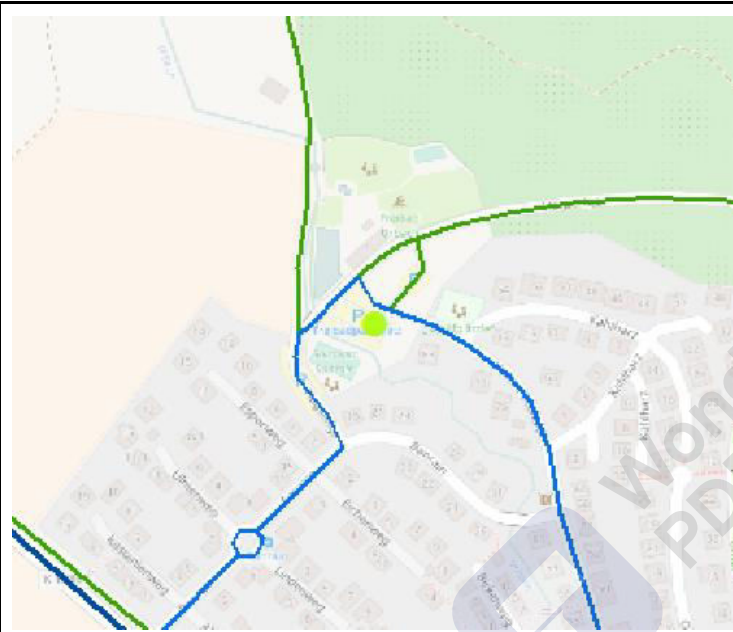
V_{zul} [km/h]

30

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Art der Fahrradständer teilweise unzureichend

Reine Vorderradhalter ermöglichen kein Anlehnen und diebstahlsicheres Abschließen des Fahrradrahmens



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Installation geeigneter Fahrradständer (15 Stück z.B. Anlehnbügel)

Der Teil der Fahrradständer, der aus vorhandenen Vorderradhaltern besteht, soll mit Anlehnbügeln ersetzt werden.

Priorisierung

	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: green;"></div>	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: gray;"></div>	<div style="width: 33%; height: 10px; background-color: darkgray;"></div>
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**2 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

3.800**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 100**Ausstattungs­mangel****Lage**

Bahnhof Urbach

Ortslage

innerorts

Baulast*

Deutsche Bahn

DTVw [Kfz/24 h]

0

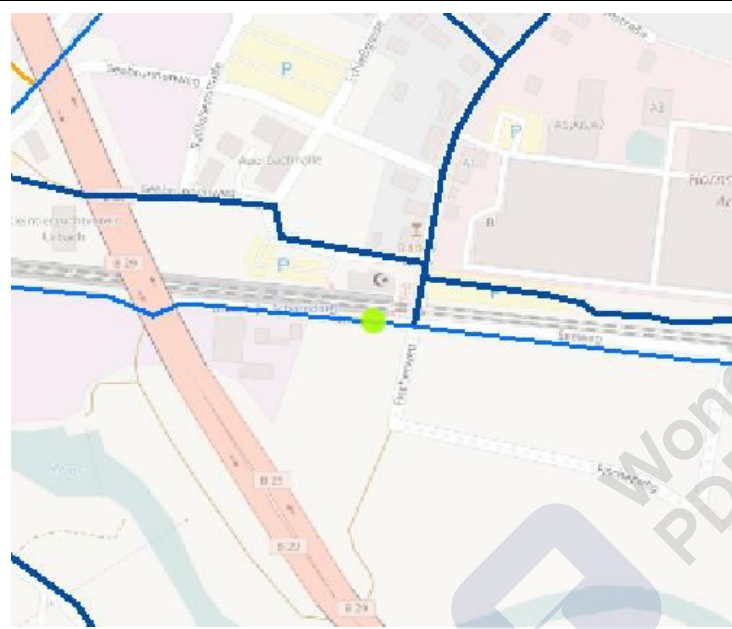
V_{zul} [km/h]

0

RoutenbestandteilHauptnetz 1 Hauptnetz 2 Ergänzungsnetz Freizeitnetz **Mangel/Problem**

Barriere (Handlauf an Treppe)

Vorhandene Treppe mit Schieberampe unkomfortabel zu begehen



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Handlauf versetzen (aus Schiebefläche entfernen), Freihalten von Vegetation

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

2 Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

0 Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

0 Punkte

Gesamt (max. 8)**2 Punkte****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

2.500**Realisierungshilfe****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 102****Querungsdefizit - hoher baulicher Aufwand****Lage**

Hauptstraße/ Quellenweg

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis/ Gemeinde

DTVw [Kfz/24 h]

8800

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1

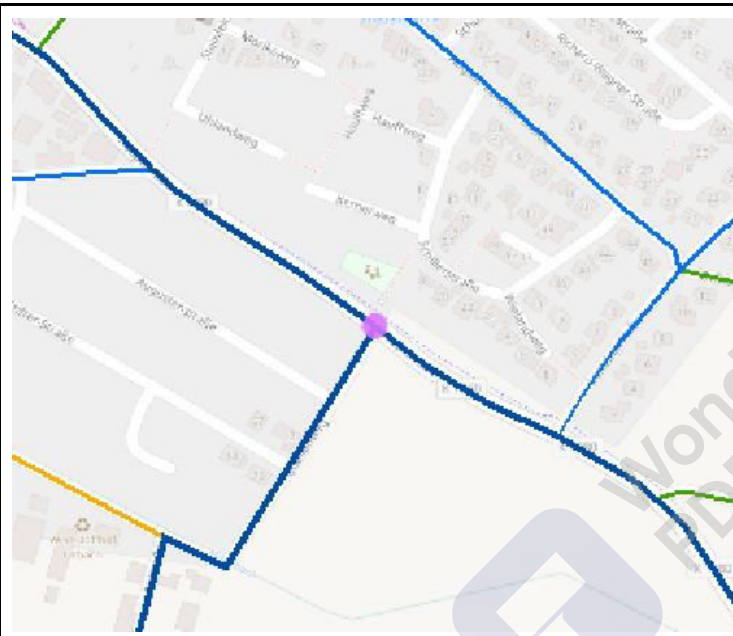
Hauptnetz 2

Ergänzungsnetz

Freizeitnetz

Mangel/Problem

Kritisches Queren am Knotenpunkt, insbesondere in Verbindung mit Bushaltestelle



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

Anlage einer Querungshilfe (hoher 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)

0 Punkte

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

ca. netto EURO

50.000**Realisierungshilfe**

Musterlösungen Nr. 9.5

Bemerkungen

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen ist die Anlage einer Querungshilfe erforderlich. Diese soll unter Berücksichtigung der neu installierten Bushaltestelle geplant werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: **P 103****fehlende/unzureichende Furtmarkierung****Lage**

Hauptstraße/ zum Waldkindergarten

Ortslage

außerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h]

< 4.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

Hauptnetz 1



Hauptnetz 2



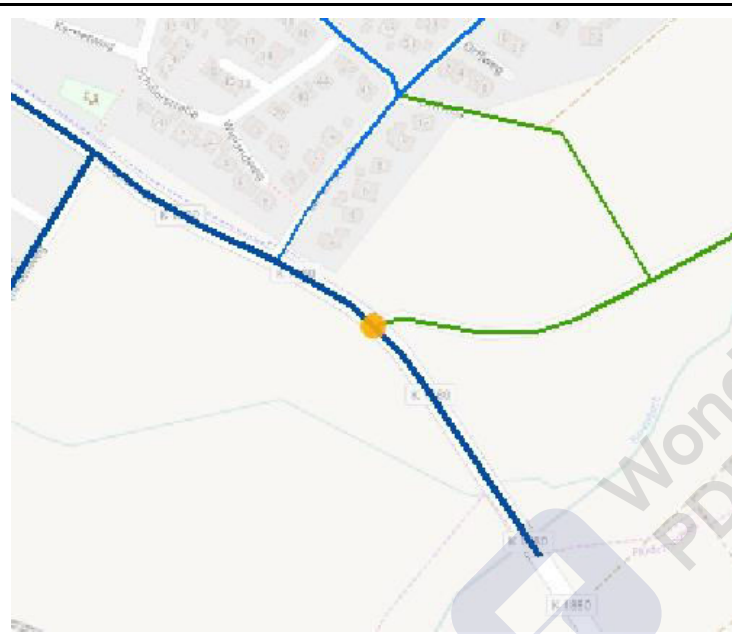
Ergänzungsnetz



Freizeitnetz

**Mangel/Problem**

Furtmarkierung unzureichend



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Maßnahme

StVO konforme Furt herstellen (gemeinsamer Geh- und Radweg)

Priorisierung**Sofortmaßnahme****Grobkostenschätzung**

ca. netto EURO

1.500**Realisierungshilfe**

Musterlösungen 3.6-1 bis 3.6-3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen