

Nr.: P 24

Radwegeanfang/-ende

Lage

Bischof-Ulrich-Str. (K 7596), Höhe Friedhof

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)		V _{zul} [km/h]
innerorts	Kreis	4.000	250	50

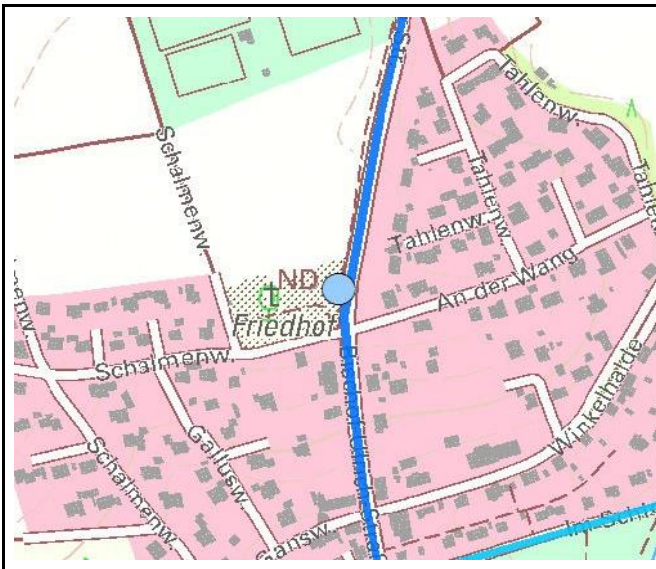
Routenbestandteil**Ortsteil**

RadNETZ ☐ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Fehlende Querungshilfe

Ungesicherter Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Sofern zusätzlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden sollen, sind statt einfachen Markierungslösungen auch bauliche Maßnahmen (Mittelinsel) denkbar.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 41

Radwegeanfang/-ende

Lage

Östlicher Ortseingang Schnürpflinger Str. (K 7520)

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)

< 3.000

V_{zul} [km/h]**Routenbestandteil**

RadNETZ



Hauptnetz



Ergänzungsnetz

**Ortsteil****Mangel/Problem**

Fehlende Querungshilfe

Ungesicherter Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

Diese Maßnahme ist ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkonzepts RadNETZ (Maßnahme Nr. BC 191.1). Sofern zusätzlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden sollen, ist auch die Einrichtung einer Mittelinsel denkbar (Musterblatt 9.5-3 bzw. 9.5-5).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 42

Radwegeanfang/-ende

Lage

Oberholzheimer Str., Einmündung Kirchstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Kreis

DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)

< 5.000

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ

☐

Hauptnetz

☒

Ergänzungsnetz

☐**Ortsteil****Mangel/Problem**

Fehlende Querungshilfe

Ungesicherter Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 44

Radwegeanfang/-ende

Lage

L 257, Höhe Wagnergasse

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)		V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	8.500	500	50

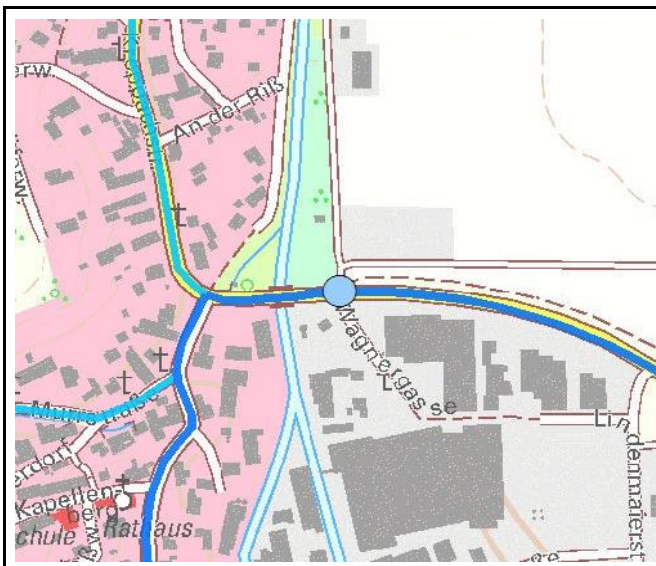
Routenbestandteil**Ortsteil**

RadNETZ ☐ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Fehlende Querungshilfe

Ungesicherter Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 47

Neubau

Lage

Kreisverkehr Biberacher Str./Weihertalstr.

Ortslage

innerorts

Baulast*

Land

DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)

V_{zul} [km/h]

50

Routenbestandteil

RadNETZ



Hauptnetz

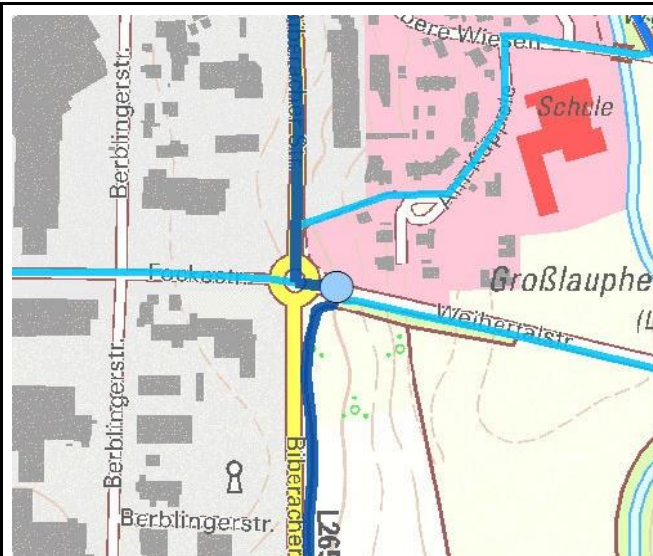


Ergänzungsnetz

**Ortsteil****Mangel/Problem**

Unklare Verkehrsführung

In südlicher Fahrtrichtung von der nördl. Biberacher Str. unklare Verkehrsführung zum straßenbegleitenden Geh- und Radweg in der südlichen Biberacher Str. und unzureichende Gestaltung der Furten am Kreisverkehr



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)

Zusätzlich Verdeutlichung der Verkehrsführung durch Wegweisung.

Priorisierung

Dringlichkeit



gering

(1-3)

mittel

(4-5)

hoch

(6-8)

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

50.000**Realisierungshilfe****Musterlösung 4.5-4****Bemerkungen**

Diese Maßnahme ist ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkonzepts RadNETZ (Maßnahme Nr. BC 174).

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 48

Radwegeanfang/-ende

Lage

Hauptstr. (L 265), nördl. Ortseingang

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)		V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	8.300	700	50

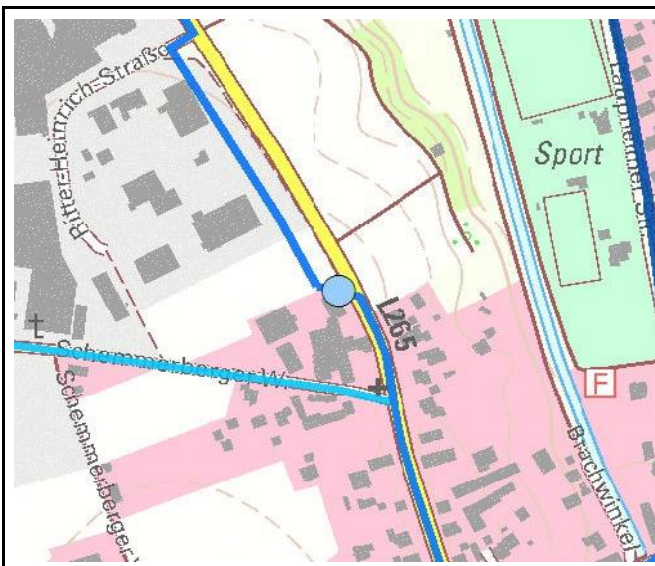
Routenbestandteil**Ortsteil**

RadNETZ ☐ Hauptnetz ☒ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Fehlende Querungshilfe

Ungesicherter Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

Maßnahme

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 53

Radwegeanfang/-ende

Lage

Lange Straße, Einmündung Laubachweg

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)		V _{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	5.000	200	50

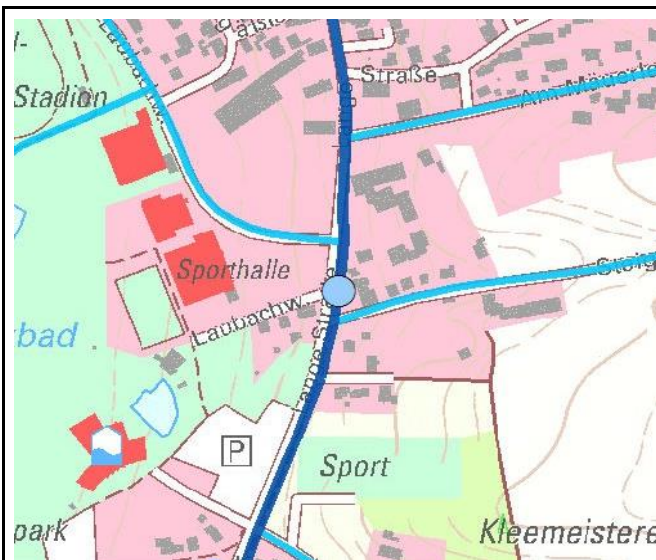
Routenbestandteil**Ortsteil**

RadNETZ ☒ Hauptnetz ☐ Ergänzungsnetz ☐

Mangel/Problem

Unzureichende Querungshilfe

Unzureichender Übergang vom straßenbegleitenden Geh- und Radweg auf die Fahrbahn (und retour).



www.lgt-bw.de

**Maßnahme**

Aufleitung für den Radverkehr schaffen (Zweirichtungsradweg)

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

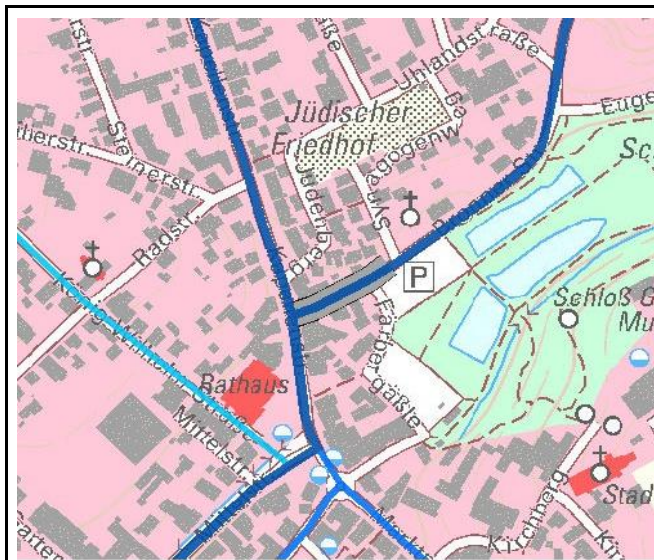
10.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.5****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 3

Sonstige

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bronner Str.	Kapellenstr.	Synagogenweg	70
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)	V _{zul} [km/h]
innerorts	Gemeinde	8.000 200	50
Routenbestandteil			Ortsteil
RadNETZ	☒	Hauptnetz ☐	Ergänzungsnetz ☐
Mangel/Problem Unzureichende Radinfrastruktur Das Fahren im Mischverkehr ist auf Grund der hohen Kfz-Verkehrsstärken kritisch und für das Fahren im Seitenbereich bestehen keine ausreichenden Wegebreiten.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Auf Grund des beengten Straßenraumes (ca. 5,50 Straßenbreite und schmale Gehwege) sowie der Anforderungen durch Fußgänger kommt lediglich eine Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Straße in Frage.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

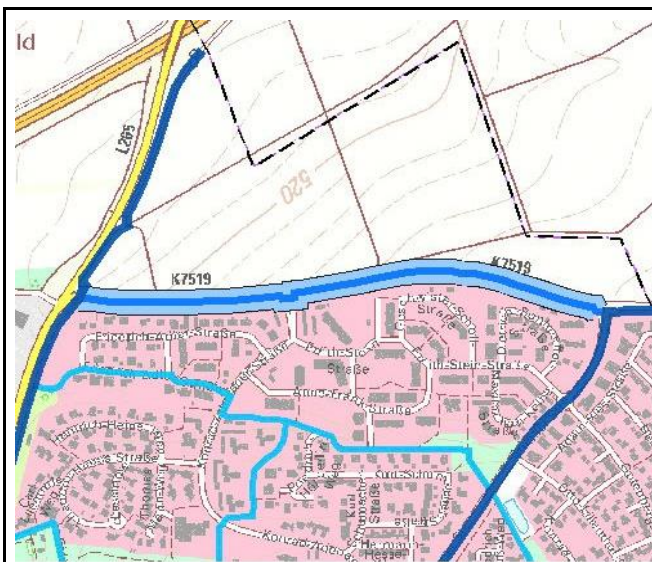
Mit Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der südlichen Bronner Straße zu erwarten, woraus sich weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs für Radfahrer ergeben.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 6

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 7519	Bronner Str.	Ulmer Str. (L 265)	800
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)	V _{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	7.100 350	100
Routenbestandteil		Ortsteil	
RadNETZ ☐	Hauptnetz ☒	Ergänzungsnetz ☐	
Mangel/Problem			
Weg ist zu schmal Der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg ist mit ca. 1,80 m zu schmal und unterschreitet die nach dem aktuellen Stand der Technik empfohlene Mindestbreite von 2,50 m.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

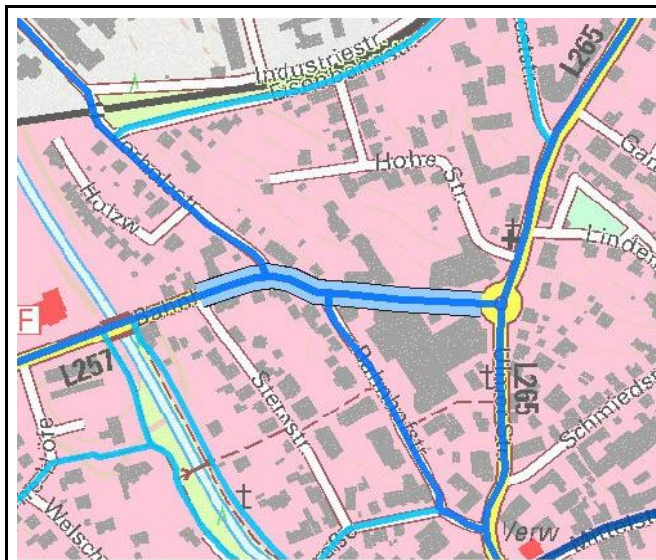
120.000**Realisierungshilfe****Musterlösungen 9.3****Bemerkungen**

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 62

Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]		
Bahnhofstr./Simmisgasse (L 257)	Sternstr.	Ulmer Str.	250		
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)	V _{zul} [km/h]		
innerorts	Land	13.000 800	50		
Routenbestandteil		Ortsteil			
RadNETZ	☐	Hauptnetz	☒	Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem					
Unzureichende Radinfrastruktur					
Bestehende Radfahrstreifen mit ca. 1,00 m deutlich zu schmal (gemäß Regelwerk 1,85 m), dies sowie die hohen Kfz-Verkehrsstärken gefährden die Verkehrssicherheit der Radfahrer					



www.lgl-bw.de

**Maßnahme**

Umbau des Kurvenbereichs (Verbreiterung der Seitenbereiche und Führung der Radfahrer auf dem Gehweg), in den Anschlüssen. Die sich im Seitenraum ergebenden Breiten sind an Hand einer Detailplanung (mit Schleppkurvennachweis für Lkw) zu überprüfen. Sofern nicht möglich, ist auch die Markierung beiseitiger Schutzstreifens denkbar.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

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

ca. netto EURO

Realisierungshilfe**Bemerkungen**

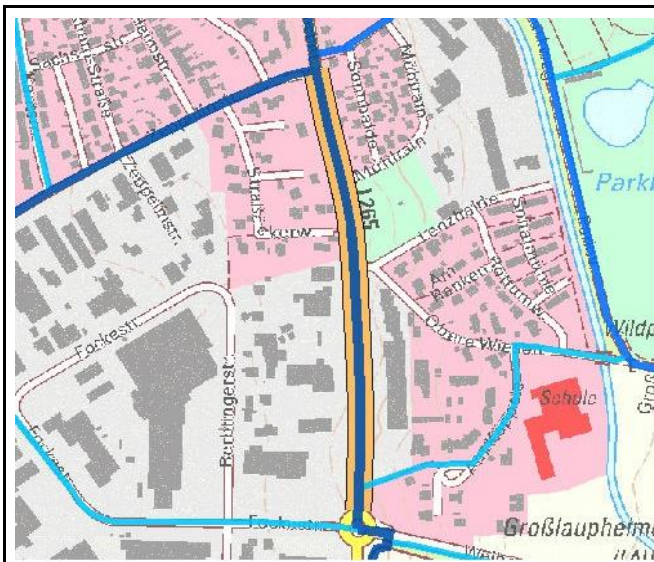
Mit Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Bahnhofstraße/Simmisgasse zu erwarten, woraus sich weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs für Radfahrer ergeben.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 66

StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Biberacher Str. (L 265)	Zeppelinstr.	Weihertalstr.	500
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	16.000 700	50
Routenbestandteil		Ortsteil	
RadNETZ	☒	Hauptnetz	☐
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Unzureichende Radinfrastruktur			
Das Fahren im Mischverkehr ist auf Grund der hohen Kfz-Verkehrsstärken kritisch und für das Fahren im Seitenbereich (als benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg) sind die bestehenden Wegebreiten mit ca. 2,00 m zu schmal.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben, Radfahrer frei

Die seitlichen schmalen Wege stellen trotz der zu geringen Breite, aber wegen der komfortablen lichten Breite (keine randliche Bebauung/Bewuchs etc.) eine sichere Fahrmöglichkeit dar. Zusätzlich Furtmarkierungen anlegen.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

Gesamt (max. 8)

Punkte

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

25.000

Realisierungshilfe

Standardlösungen für Furtmarkierungen

Bemerkungen

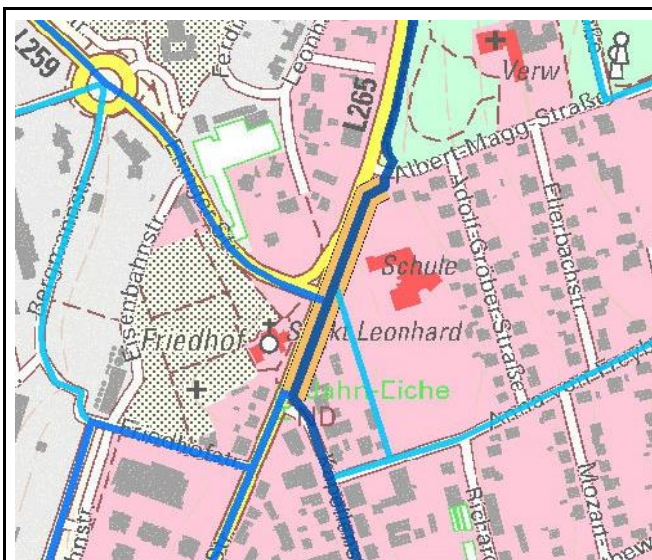
Diese Maßnahme ist ebenfalls Bestandteil des Maßnahmenkonzepts RadNETZ (Maßnahme Nr. BC 175.1). Mit Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Biberacher Straße zu erwarten, woraus sich weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs für Radfahrer ergeben.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 74

StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Ulmer Str. (L 265)	Kapellenstr.	Albert-Magg-Str.	200
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h] (SV/24 h)	V _{zul} [km/h]
innerorts	Land	20.000 900	50
Routenbestandteil		Ortsteil	
RadNETZ	☒	Hauptnetz	☐
		Ergänzungsnetz	☐
Mangel/Problem			
Unzureichende Radinfrastruktur			
Das Fahren im Mischverkehr ist auf Grund der hohen Kfz-Verkehrsstärken kritisch und für das Fahren im Seitenbereich bestehen keine ausreichenden Wegebreiten.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben, Radfahrer frei

Kurzfristig keine optimale Radverkehrsführung möglich. Nach Reduzierung der Kfz-Verkehrsstärken und Umgestaltung der Knotenpunkte kommt eine Radverkehrsführung auf beidseitigen Schutzstreifen in Betracht.

Priorisierung

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3)

Punkte

Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)

Punkte

Ausbauqualität (max. 2)

Punkte

Gesamt (max. 8)**Punkte**

Grobkostenschätzung

ca. netto EURO

300

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Mit Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzepts (v.a. Nordwesttangente) ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Ulmer Straße zu erwarten, woraus sich weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs für Radfahrer ergeben.

* kann im Einzelfall abweichen