



Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen

Leitfaden zur Entwicklung der
Radverkehrsinfrastruktur 2012 – 2021

Teil II
Maßnahmen



Inhaltsverzeichnis

Adelberg	3
Albershausen	8
Bad Boll	11
Bad Dietzenbach	19
Bad Überkingen	24
Birenbach	30
Böhmenkirch	33
Börtlingen	50
Deggingen	54
Donzdorf	58
Drackenstein	71
Dürnau	72
Ebersbach	77
Eislingen	99
Eschenbach	113
Gammelshausen	114
Geislingen	118
Gingen	163
Göppingen	169
Gruibingen	229
Hattenhofen	234
Heiningen	239
Hohenstadt	249
Kuchen	252
Lauterstein	257
Mühlhausen im Täle	261
Ottenbach	262
Rechberghausen	264
Salach	271
Schlat	280
Schlierbach	288
Süßen	294
Uhingen	305
Wäschenebeuren	332
Wangen	334
Wiesensteig	341
Zell unter Aichelberg	342

Maßnahmen

Adelberg

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
1	50	Adelberg – Oberberken	<p>Unterführung der L 1147 als Gehweg gekennzeichnet (Verbindung zur Schorndorfer Straße).</p> <p>Maßnahme: Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr</p>  <p><i>Foto 1: Unterführung der L 1147, Verbindung zur Schorndorfer Straße</i></p>
2	71	Börtlingen – Oberberken	<p>Wirtschaftsweg mit wassergebundener Fahrbahndecke weist leichte bis mittlere Schäden auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundener Fahrbahndecke (Länge ca. 600 m).</p>  <p><i>Foto 2: Verbindungsweg zur L 1147</i></p>

3	71	Börtlingen – Oberberken	<p>Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m) an der L 1147 zwischen Oberberken und Adelberg (Gesamt-länge ca. 100 m).</p>  <p>Foto 3: L 1147 zwischen Oberberken und Adelberg</p>
4	71	Börtlingen – Oberberken	<p>Auf einem Abschnitt der L 1147 zwischen Oberberken und Adelberg befinden sich keine Radverkehrsanlagen. Hier wird die Achse 71 entlang geführt, die deckungsgleich mit der Radroute „Kaiserstraße“ ist.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1147 auf einer Länge von ca. 400 m.</p>  <p>Foto 4: L 1147 zwischen Oberberken und Adelberg</p>

5	71	Oberwälden – Börtlingen	<p>Der Radverkehr zwischen Oberwälden und Börtlingen wird ab der L 1147 über die Straße „Zachersmühle“ geführt. Der Querschnitt der Fahrbahn lässt eine Markierung von Schutzstreifen nicht zu (4,50 bis 5 m).</p> <p>Maßnahme: Aufgrund der geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird für die Straße „Zachersmühle“ eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte daher mit 50 km/h angeordnet werden.</p>
 <p>Foto 5: Straße „Zachersmühle“ zwischen L 1147 und Börtlingen</p>			

Aichelberg

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
6	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Vorderbergstraße zwischen Aichelberg und der Grünbrücke weist abschnittsweise leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 750 m).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p>  <p><i>Foto 1: Vorderbergstraße</i></p>
7	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Die Steigstraße hat einen Fahrbahnquerschnitt von 6,50 bis 7 m. Daher kann auf der Steigstraße zwischen Zeller Straße und Schillerstraße nur auf einer Seite ein Schutzstreifen (1,50 m) bergauf (Südseite in Richtung Aichelberg-Ortsmitte) durchgehend markiert werden. Der Schutzstreifen ist auch auf der Steigstraße in Höhe Brunnenweg (hier Tempo 30) erforderlich.</p>  <p><i>Foto 2: Steigstraße</i></p>

8	82	Aichelberg – Eckwälden	<p>Eckwälder Straße zwischen Aichelberg und Eckwälden weist abschnittsweise leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 700 m).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p>
9	99	Aichelberg – Holzmaden	<p>Der Radverkehr auf der Verbindung zwischen Aichelberg und Holzmaden wird auf landwirtschaftlichen Wegen geführt, die parallel zur K 1427 verlaufen. Südwestlich des Campingplatzes Aichelberg müssen die Radfahrer die K 1427 queren. Die Sichtverhältnisse sind gut, aber aufgrund der hohen Geschwindigkeiten ist die Querung durch eine Querungshilfe zu sichern.</p>  <p><i>Foto 3: Holzmader Straße (K 1427)</i></p>

Albershausen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
10	5	Uhingen – Albershausen	Zwischen Uhingen und Albershausen wird der Radverkehr zur Zeit in beide Richtungen über einen gemeinsamen Geh- / und Radweg an der B 297 geführt (Breite 2,40 m). Südlich der Waldeckstraße hat er nur noch eine Breite von 1,90 bis 2,30 m. Diese Breite ist für eine Führung des Radverkehrs in beide Richtungen innerorts nicht ausreichend. Außerdem sind auf dem Abschnitt bis zur Schulstraße zahlreiche Einfahrten, die ein erhebliches Gefährdungspotential insbesondere für den Radverkehr, der auf der linken Seite fährt, bedeuten. Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Führung des Radverkehrs in Richtung Schlierbach in Höhe südlich der Waldecker Straße bis zur Schlierbacher Straße auf einem Schutzstreifen (1,50 m). Die Fahrbahnbreite von 7,20 m ist hierfür ausreichend. • Querung durch eine geteilte Querungshilfe sichern. • Der Radverkehr in Richtung Uhingen kann zwischen Schulstraße und Querungshilfe auf dem gemeinsamen Geh- / und Radweg geführt werden.
11			 <p>Foto 1: Uhinger Straße (B 297), Blick in Richtung Ortsmitte</p>

12	5	Uhingen – Albershausen	<p>An der Uhinger Straße (B 297) zwischen Schulstraße und Sparwieser Straße bzw. Kirchstraße ist ein Geh-/Radweg in beide Richtungen vorhanden. Dieser sollte aber nur in Richtung Uhingen als gemeinsamer Geh-/Radweg beschilbert werden (vgl. vorangehende Maßnahme).</p> <p>Die Führung des Radverkehrs auf diesem Geh-/Radweg ist an zwei Stellen nicht eindeutig, teilweise wird hier geparkt (vgl. Fotos 2 und 3).</p> <p>Daher sollte der Geh-/Radweg in Richtung Uhingen zwischen Schulstraße und Sparwieser Straße mit eindeutiger und geradliniger Führung und Markierung neu angelegt werden. Das Parken ist zu unterbinden.</p>  <p>Foto 2: Uhinger Straße (B 297) / Schulstraße</p>  <p>Foto 3: Uhinger Straße (B 297) / Sparwieser Straße</p>
----	---	------------------------	---

13	5	Uhingen – Albershausen	<p>Zwischen Schlierbacher Straße und Sparwieser Straße bzw. Kirchstraße ist auf beiden Seiten der Lindenstraße (B 297) ein Schutzstreifen (1,25 m) zu markieren.</p>  <p>Foto 4: Uhinger Straße (B 297) / Sparwieser Straße</p>
14 16	23	Albershausen – Sparwiesen	<p>Der Radverkehr zwischen Albershausen und Sparwiesen wird über die K 1414 geführt. Die Länge außerorts beträgt ca. 600. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Tempobeschränkung.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren. • Entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen sollte die Fahrbahn mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,75 cm), Kfz fährt in der Mitte. <p>Innerorts sollte auf der Sparwieser Straße zwischen B 297 und Boßlerstraße wie auf dem Abschnitt zwischen Kirche und Boßlerstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.</p>

Bad Boll

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
17	6	Bad Boll – Bezgenriet	<p>Beidseitigen Schutzstreifen (Breite 1,25 m) an der L 1214 (Göppinger Straße und Straße „Sehningen“ zwischen Heimbachstraße und Reuteweg markieren. Dieser Schutzstreifen schafft dann die Verknüpfung zwischen den neu zu bauenden Radweg an der L 1214 zwischen Bad Boll und Bezgenriet und dem auszubauenden Radweg zwischen der Heimbachstraße und der Straße Erlengarten. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 1: Göppinger Straße L 1214 / Ortsaufahrt Bad Boll in Richtung Bezgenriet</p>
18	6	Bad Boll – Bezgenriet	<p>Geteilte Querungshilfe an der Göppinger Straße (L 1214) in Höhe Reuteweg, um einen Übergang vom neu zu bauenden Radweg zwischen Bad Boll und Bezgenriet (vgl. nachfolgende Maßnahme) und den neuen Schutzstreifen auf der Göppinger Straße in Bad Boll (vgl. vorangehende Maßnahme) zu schaffen.</p>
19	6	Bad Boll – Bezgenriet	<p>An der Göppinger Straße (L 1214) zwischen Bad Boll und Bezgenriet befinden sich keine Radverkehrsanlagen. Da es sich hier um eine wichtige Nebenachse für den Alltag handelt und die Alternative über die westlich der L 1214 verlaufenden Wirtschaftswege umwegig ist, und daher eher für den Freizeitradverkehr geeignet ist, sollte an der L 1214 ein gemeinsamer Rad- / Gehweg gebaut werden (Gesamtlänge ca. 1.600 m).</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
20	6	Bad Boll – Bezgenriet	<p>An der Straße „Sehningen“ (L 1214) befindet sich zwischen der Straße Erlengarten und der Heimbachstraße ein Gehweg. Dieser sollte zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg ausgebaut und auf 2,50 m verbreitert werden (Länge ca. 220 m).</p>  <p>Foto 2: Sehningen L 1214 / Erlengarten</p>
21	6	Bad Boll – Bezgenriet	<p>An der Straße „Sehningen“ (L 1214) soll der Gehweg zwischen der Straße Erlengarten und der Heimbachstraße zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg ausgebaut und auf 2,50 m verbreitert werden. Am Knoten „Sehningen“ (L 1214) / Heimbachstraße muss für den Radverkehr aus Richtung Norden (Bezgenriet) eine sichere Querung geschaffen werden. Daher wird für diesen Knoten der Bau einer geteilten Querungshilfe vorgeschlagen. Die Linksabbiegerspur müsste dann etwas verkürzt werden.</p>  <p>Foto 3: Sehningen L 1214 / Heimbachstraße</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
22	8	Dürnau – Bad Boll	<p>Geteilte Querungshilfe an der K 1446 (Radwegende) an der Ortseinfahrt Bad Boll. Der Radweg endet auf der Nordseite der K 1446.</p>  <p><i>Foto 4: Dürnauer Straße (K 1446) / Ortseinfahrt Bad Boll aus Richtung Dürnau</i></p>
23	8	Dürnau – Bad Boll	<p>In der Ortsdurchfahrt Bad Boll befinden sich an der K 1446 keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 7 m sind, an Abschnitten an denen nicht geparkt wird, Schutzstreifen mit einem Mindestmaß von 1,25 m auf beiden Seiten möglich. Daher sollten zwischen der Querungshilfe an der Ortseinfahrt Bad Boll aus Richtung Dürnau (vgl. vorangehende Maßnahme) und dem Heidweg Schutzstreifen markiert werden. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 5: Dürnauer Straße (K 1446) / Ortseinfahrt Bad Boll aus Richtung Dürnau (Aufnahme Foto in Richtung Ortsmitte Bad Boll)</i></p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
24	8	Dürnau – Bad Boll	<p>In der Ortsmitte von Bad Boll sind aufgrund geringer Fahrbahnbreite (zwischen 6,35 und 7 m) und Parken keine Schutzstreifen möglich.</p> <p>Daher sollte auf der Dürnauer Straße (K 1446) zwischen Heidweg und Blumhardtweg die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen. Mit einer Geschwindigkeitsdämpfung können Unfallfolgen deutlich verringert werden.</p>  <p>Foto 6: Dürnauer Straße (Aufnahme Foto in Richtung Ortsmitte Bad Boll)</p>
25	8	Dürnau – Bad Boll	<p>Zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Westen in Richtung der Straße „An der Wette“ (Linksabbieger) wird am Knoten Dürnauer Straße (K 1446) / An der Wette eine überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 7: Dürnauer Straße (K 1446) / An der Wette</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
26	8	Bad Boll – Aichelberg	<p>In der Straße "Blumhardtweg" hat die Fahrbahndecke auf einer Länge von ca. 50 m leichte bis mittlere Schäden. Diese sollte mittelfristig ausgebessert werden.</p>  <p><i>Foto 8: Blumhardtweg</i></p>
27	8	Bad Boll – Aichelberg	<p>In der Ortsdurchfahrt Bad Boll befinden sich an der Badstraße (K 1446) zwischen Blumhardtweg und der Straße Immenau keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 7 m sind nur Schutzstreifen mit jeweils einer Breite von 1,25 m auf beiden Seiten möglich. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 9: Badstraße (K 1446)</i></p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
27	8	Bad Boll – Aichelberg	<p>Auf der Nordseite der Badstraße (K 1446) kann der Radfahrer aus Richtung Dürnau an dieser Stelle (Höhe Straße Immelau) vom Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) auf einen gemeinsamen Rad- / Gehweg (zur Zeit in Richtung Aichelberg / Kurpark nicht gewidmet) geführt werden .</p>  <p>Foto 10: Badstraße (K 1446) / Immelau</p>
27	8	Bad Boll – Aichelberg	<p>Zwischen Pappelweg und Immelau endet auf der Südseite der Badstraße ein nicht beschilderter gemeinsamer Rad- und Gehweg. An dieser Stelle sollte der Radverkehr in Richtung Dürnau auf den neu zu markierenden Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) geführt werden.</p>  <p>Foto 11: Badstraße (K 1446)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
28	8	Bad Boll – Aichelberg	<p>Der Radverkehr zwischen Bad Boll und Aichelberg wird über die Straße „Am Kurpark“ geführt. Für einen kurzen Abschnitt von 120 Metern wird der Radfahrer aufgefordert, vom Fahrrad abzusteigen. Da es sich hier um wichtige Verbindung für den Alltag- sowie Freizeitradverkehr handelt, wird hier eine Freigabe für den Radverkehr empfohlen. Diese sollte als Gehweg „Radfahrer frei“ erfolgen. Entsprechend der neuen StVO impliziert dies die Rücksichtnahme der Radfahrer gegenüber den Fußgängern. Radfahrer müssen sich bei der Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Das Hinweisschild sollte entsprechend angepasst werden.</p>  <p>Foto 12: Am Kurpark</p>  <p>Foto 13: Am Kurpark</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
29	24	Hattenhofen – Bad Boll	<p>Bei einem Abschnitt des Wirtschaftswegs zwischen Pliensbach und Bezgenriet hat die asphaltierte Fahrbahndecke auf einer Länge von ca. 700 m leichte bis mittlere Schäden. Diese sollte ausgebessert werden.</p>  <p><i>Foto 14: Abschnitt eines Wirtschaftswegs zwischen Pliensbach und Bezgenriet</i></p>

Bad Ditzenbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
30	2	Degglingen – Bad Ditzenbach	<p>Der Radverkehr auf der Filstalradroute Nord wird auf der Nordseite der B 466 auf einem gemeinsamen Rad-/Gehweg geführt.</p> <p>Der Radverkehr in Richtung Ortsmitte Bad Ditzenbach, muss am Knoten B 466 / Helfensteinstraße die B 466 queren. Um eine radfahrergerechte, sichere Querung in Richtung Helfensteinstraße zu ermöglichen, muss eine Aufstellfläche markiert werden.</p>  <p><i>Foto 1: B 466 / Helfensteinstraße</i></p> <p>Der Radfahrer kann sich bei der Querung an der Fußgänger LSA orientieren. Daher muss diese in Richtung Helfenstein Straße mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden.</p>  <p><i>Foto 2: Fußgänger-LSA am Knoten B 466 / Helfensteinstraße</i></p> <p>Der Radverkehr aus Richtung Helfensteinstraße fährt auf der Fahrbahn und quert im Zuge der vorhandenen allgemeinen Signalisierung die B 466.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
31	2	Degglingen – Bad Ditzenbach	<p>Zur Sicherung des Linksabbiegers am Knoten Hauptstraße (K 1436) / Helfensteinstraße ist der Kreuzungsbereich mit einer schmalen (1,50 m) überfahrbaren Abbiegehilfe auszustatten.</p>  <p>Foto 3: Hauptstraße (K 1436) / Helfensteinstraße</p>
32	2	Bad Ditzenbach – Mühlhausen	<p>Der Radverkehr in Richtung Ortsmitte Gosbach, muss am Knoten B 466 / Unterdorfstraße die B 466 queren. Um eine radfahrergerechte, sichere Querung in Richtung Unterdorfstraße zu ermöglichen, muss an der Westseite des Knotens eine Signalisierung für den Radverkehr eingerichtet werden. So kann eine gradlinige sichere Querung erreicht werden.</p>  <p>Foto 4: B 466 / Unterdorfstraße</p> <p>Der Radverkehr aus Richtung Ortsmitte Gosbach kann die B 466 an der vorhandenen Fußgänger LSA queren. Diese muss mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden. Außerdem sollte auf der Unterdorfstraße an der Haltestelle ein Aufstellbereich für querende Radfahrer markiert werden.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
33	31	Bad Ditzenbach – Auendorf	<p>Aus Richtung Gammelshausen wird der Radverkehr an diesem Knoten in Auendorf von der K 1448 auf die Krügerstraße geführt. Der Radfahrer wird dann über Wirtschaftswege sicher nach Bad Ditzenbach geführt.</p>  <p><i>Foto 5: Auendorf, Göppinger Straße K 1448 / Krügerstraße</i></p> <p>Zur Verdeutlichung der Führung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (schlechte Sichtverhältnisse in Richtung Westen, Ditzenbacher Straße) sollten an diesem Knoten ein Fahrradpiktogramm sowie zwei Richtungspfeile markiert werden. Bauliche Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.</p>
34	77	Aufhausen – Drackenstein	<p>Wirtschaftsweg zwischen Drackenstein und Nellingen ist mit einer wasergebunden Decke ausgestattet</p> <p>Der Wirtschaftsweg weist leichte bis mittlere Schäden auf und sollte saniert werden (ca. 200 m).</p>  <p><i>Foto 6: Wirtschaftsweg zwischen Drackenstein und Nellingen</i></p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
35	78	Gosbach – Drackenstein	<p>Aus Richtung Drackenstein wird der Radverkehr ins obere Filstal in steiler Abfahrt über die „Neue Steige“ geführt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte in dieser Kurve eine Auffangeinrichtung installiert werden.</p>  <p>Foto 7: Neue Steige (steile Abfahrt nach Gosbach)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
36	80	Auendorf – Gammelshausen	Zur Zeit wird der Rad- wie der Kfz-Verkehr ab Auendorf zunächst über die K 1448 und ab dem Knoten K 1448 / L 1217 über die L 1217 geführt. Aufgrund der auf der K 1448 vorhandenen Kfz-Belastung mit 1.900 Fahrzeugen am Tag ist eine Mitführung des Radverkehrs möglich. Problematisch auf der K 1448 sind die teilweise hohen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden. Daher sollte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert werden. Als weitere geschwindigkeits-dämpfende Maßnahme wird der Wegfall der Mittelmarkierung gemäß der künftigen Entwurfsklasse 4 der RAL (Richtlinie zur Anlage von Landstraßen) vorgeschlagen.
37			 <p>Foto 8: K 1448 zwischen Auendorf und Knoten K 1448 / L 1217</p> <p>Eine Mitführung des Radverkehrs auf der L 1217 kann aufgrund der Kfz-Belastung mit 5.300 Fahrzeugen am Tag (3.400 auf der L 1217 für den Abschnitt Gruibingen – L 1217 / K 1448 + der 1.900 auf der K 1448) sowie des sehr kurvigen Verlaufs nicht empfohlen werden. Alternativ bietet sich eine Führung über Wirtschaftswege an, die aber abschnittsweise saniert werden müssen (Wege in der Gemarkung Gammelshausen).</p> <p>Ab der Gemeindegrenze kann der Radverkehr auch über Waldwege (Achse 93) in Richtung Eschenbach – Schlatt geführt werden.</p>

Bad Überkingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
38	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Der Radverkehr zwischen Bad Überkingen und Geislingen wird zur Zeit auf einem Radweg entlang der B 466 geführt. Für den Freizeitradverkehr gibt es zwei alternative Führungen. Eine Verbindung liegt südöstlich der B 466 und schafft einen guten Anschluss für den Radverkehr aus Richtung Altstadt und Bahnhof. Die andere Verbindung verläuft nordwestlich der B 466 und ermöglicht eine gute Anbindung des Freizeitradverkehrs aus Richtung Altenstadt. Bei beiden Verbindungen besteht Handlungsbedarf.</p> <p>Verbindung 1 (südöstlich der B 466)</p> <p>Hier wird der Radverkehr zunächst über den Eschenweg geführt. In Verlängerung des Eschenwegs gibt es einen Pfad auf der Gemarkung Bad Überkingen, der zur Zeit für den Radverkehr ungeeignet ist.</p> <p>Maßnahme: Ausbau mit wassergebundener Fahrbahndecke (Länge ca. 700 m).</p>  <p>Foto 1: Alternative Verbindung zwischen Geislingen und Bad Überkingen</p>

	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Verbindung 2 (nordwestlich der B 466)</p> <p>Hier wird der Radverkehr ab der Liebknechtstraße (Geislingen) zunächst über einen landwirtschaftlichen Weg geführt, der ausreichend breit und von guter Wegequalität ist. Auf der Gemarkung Bad Überkingen gibt es einen Abschnitt, der zur Zeit für die Führung des Radverkehrs ungeeignet ist. In Geislingen müsste ein Abschnitt mit wassergebundener Decke neu gebaut werden.</p> <p>Maßnahmen: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge ca. 900 m), Abschnitte mit Steigung mit asphaltierter Fahrbahndecke sanieren. Hinzu kommt ein Neubau auf Geislanger Gemarkung (Länge ca. 450 m).</p>  <p><i>Foto 2: Alternative Verbindung zwischen Geislingen und Bad Überkingen</i></p>
--	---	-----------------------------	---

	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Verbindung 2 (nordwestlich der B 466)</p> <p>Aus Richtung Bad Überkingen wird der Radverkehr zunächst über die Nuberstraße geführt. In Verlängerung der Nuberstraße muss der Radverkehr die B 466 auf freier Strecke queren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 466 beträgt 80 km/h. Aus Richtung Südwesten weist ein VZ 136-10 auf querende Fußgänger hin.</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe</p>  <p><i>Foto 3: Querung der B 466 (in Verlängerung der Nuberstraße)</i></p> <p>Planungsempfehlung: Der Aufwand für die Herstellung einer alternativen Führung zur B 466 für den Freizeitradverkehr ist auf der südöstlich der B 466 liegenden Verbindung geringer. Bei Verbindung 2 ist nicht nur der Aufwand beim Neu- und Ausbau der Wege höher, hinzu kommt auch eine Maßnahme zur Querung der B 466. Daher wird empfohlen, die Verbindung 1 als Alternative zur B 466 für den Freizeitradverkehr auszubauen..</p>
--	---	-----------------------------	--

39	2	<p>Bad Überkingen – Hausen</p> <p>Zwischen Hausen an der Fils und Reichenbach gibt es zwei Verbindungen für den Radverkehr, die nördlich und südlich der B 466 verlaufen. Um in Hausen an der Fils zwischen den beiden Verbindungen zu wechseln, muss der Radverkehr die B 466 queren bzw. ein kurzes Stück an der B 466 entlang fahren. Auf diesem kurzen Abschnitt gibt es keine Radverkehrsanlage.</p> <p>Maßnahme: Da der Querschnitt im Bereich der Brücke nicht ausreichend ist, um einen gemeinsamen Rad- / Gehweg anzulegen, ist auf der Südseite eine neue Holzbrücke für eine sichere Führung von Fußgängern und Radfahrern zu bauen.</p>  <p>Foto 4: B 466</p>
----	---	--

40 41	32	Hausen – Unterböhringen	<p>Zwischen Hausen und Unterböhringen gibt es an der Weigoldsbergstraße (K1438) auf der Ostseite einen Gemeinsamen Rad-/ Gehweg. In Höhe der Bergstraße kann der Radfahrer in Richtung Hausen an einer Querungshilfe den Rad- / Gehweg erreichen.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer in Richtung Hausen auf der Westseite auf Nebenanlagen führen und Aufstellfläche markieren. • Für Radfahrer aus Richtung Hausen am Radwegende eine Führung auf die Straße markieren.  <p><i>Foto 5: Unterböhringen: Weigoldsbergstraße (K 1438) / Bergstraße</i></p> <p>Maßnahme im Knoten K 1438 / Im Bühl:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Furt markieren und Radweg bis Bergstraße verlängern.  <p><i>Foto 6: Unterböhringen: Weigoldsbergstraße (K 1438) / Im Bühl</i></p>
----------	----	-------------------------	--

42	32	Hausen – Unterböhringen	<p>Der gemeinsame Rad- / Gehweg auf der Ostseite der K 1438 zwischen Hausen und Unterböhringen hat nur eine Breite von 1,75 m und außerdem keinen Seitentrennstreifen.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des gemeinsamen Rad- / Gehwegs auf die erforderliche Breite von 2,50 m (plus Seitentrennstreifen von mindestens 1 m, Standard ist 1,75 m) zwischen Hausen und Unterböhringen (Gesamtlänge ca. 1.600 m). Außerdem ist die Querung in Hausen durch eine geteilte Querungshilfe zu sichern.</p> 
43			<p><i>Foto 7: Hausen: Unterböhringer Straße (K 1438)</i></p>

Birenbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
44	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>In Richtung Rechberghausen wird der Radverkehr an der Lorcher Straße (B 297) zwischen Blumenstraße, Hauptstraße über einen „Gehweg, Radfahrer frei“ geführt. Dieser hat eine Breite von 2,30 m. Der Radverkehr in Richtung Wäschenbeuren soll den Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse nutzen. Dieser ist aufgrund seiner umwegigen Führung nicht für den Alltagsradverkehr geeignet.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Gehwegs zu einem gemeinsamen Rad- / Gehwegs der für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben wird. Die zu querenden Seitenstraßen sind durch Furtmarkierungen zu sichern. <p>Erläuterung: Der Radverkehr aus Richtung Rechberghausen wird auf der Nordseite der B 297 auf einem vorhandenen Rad- / Gehweg nach Birenbach geführt. In Richtung Wäschenbeuren wird der Ausbau des Gehwegs vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Maßnahme). Dieser Gehweg liegt ebenfalls auf der Nordseite. Daher sollte in der Ortsdurchfahrt Birenbach ebenfalls der auf der Nordseite liegende Gehweg zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg ausgebaut werden, um einen Wechsel der Fahrbaarseite bei der Führung entlang der B 297 zu vermeiden.</p>  <p>Foto 1: Lorcher Straße (B 297) zwischen Blumenstraße und Hauptstraße</p>

44	12	Birenbach – Wäschenbeuren	<p>Auf dem Abschnitt der B 297 zwischen Hauptstraße und dem Turnhallenweg hat der Gehweg auf der Nordseite nicht die für einen „Gehweg, Radfahrer frei“ erforderliche Breite.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des Gehwegs zu einem gemeinsamen Rad- / Gehwegs der für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben wird.</p>  <p><i>Foto 2: Lorcher Straße (B 297) zwischen Hauptstraße und Turnhallenweg (Perspektive in Richtung Wäschenbeuren)</i></p> <p>Am Knoten Lorcher Straße (B 297) / Hauptstraße fehlen Furtmarkierungen und Bordsteinabsenkungen.</p> <p>Maßnahmen: Furtmarkierung und Bordsteinabsenkung.</p>  <p><i>Foto 3: Lorcher Straße (B 297) / Hauptstraße (Perspektive in Ri. Rechberghausen)</i></p>
----	----	---------------------------	---

45	12	Birenbach – Wäschenbeuren	<p>Ab der nördlichen Ortsausfahrt Birenbach verläuft entlang der B 297 in Richtung Wäschenbeuren ein Gehweg (Länge 1.700 m). Dieser Gehweg ist 1,40 m breit.</p> <p>Maßnahme: Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m)</p>  <p>Foto 4: Lorcher Straße (B 297) (Perspektive in Richtung Wäschenbeuren)</p>
46	35	Birenbach – Börtlingen	<p>Am Knoten Lorcher Straße (B 297) / Hauptstraße erfolgt der Abzweig in die Ortsmitte nach Birenbach. 50 m nach diesem Knoten beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.</p> <p>Maßnahme: Bis zum Beginn der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind für den Radverkehr auf beiden Seiten der Hauptstraße Schutzstreifen zu markieren.</p>  <p>Foto 5: Lorcher Straße (B 297) / Hauptstraße</p>

Böhmenkirch

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
47	3	Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch überfahrbare Abbiegehilfe Maßnahme 1	<p>Am Knoten Kirchstraße (L 1221) / Klosterstraße werden die Achsen 3 (Geislingen – Böhmenkirch) und 39 (Böhmenkirch – Steinenkirch) miteinander verknüpft.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs in Richtung Treffelhausen wird am Knoten Kirchstraße (L 1221) / Klosterstraße eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite mind. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen (Fahrbahnbreite 7,50 m). Um eine Überfahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, werden die Köpfe der Abbiegehilfe nördlich und südlich des Knotens gepflastert, im Knotenbereich erfolgt nur eine Markierung (vgl. Musterlösung „Geteilte Mittelinsel an abknickender Vorfahrt“).</p>  <p>Foto 1: Kirchstraße (L 1221) / Klosterstraße</p>

48	3	<p>Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 2</p>	<p>An der Kirchstraße (L 1221) wird der Radverkehr zwischen Klosterstraße und Hauptstraße (B 466) auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Fahrbahnbreite zwischen 7,50 m und 8,30 m) geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p> <p>Foto 2: Kirchstraße (L 1221) / Uhlandstraße</p>
----	---	--	---

49	3	Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch	<p>Auf der Hauptstraße (B 466) zwischen Kirchstraße und Baiерstraße gibt es keine Radverkehrsanlagen. Zwischen Friedhofstraße und Baierstraße hat die Fahrbahn nur eine Breite von 7 m bis 7,55 m. Auf beiden Seiten wurden auf diesem Abschnitt Parkbuchten eingerichtet (vgl. Foto 4). Somit kann hier kein beidseitiger Schutzstreifen markiert werden. Die Markierung von Schutzstreifen würde bei diesem engen Querschnitt sogar eher die Sicherheit von Radfahrern gefährden, weil diese sehr häufig durch Lastverkehr überfahren werden. Bei dem Abschnitt der B 466 zwischen Kirchstraße und Baierstraße handelt es sich um den zentralen Abschnitt in Böhmenkirch. Daher wird eine einheitliche Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen.</p> <p>Maßnahme: Im zentralen Abschnitt der Hauptstraße (B 466) wird die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Diese Maßnahme wurde vor einigen Jahren auch auf der B 297 in der Ortsdurchfahrt Wäschchenbeuren realisiert.</p> <p>Geschwindigkeits-reduzierung</p> <p>Maßnahme 3</p>  <p>Foto 3: Hauptstraße (B 466) in Höhe des Rathauses</p>  <p>Foto 4: Hauptstraße (B 466) / Friedhofstraße</p>
----	---	---	---

50	3	<p>Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Direktes Linksabbiegen mit Mittelinsel</p> <p>Maßnahme 4</p>	<p>Am Knoten Hauptstraße (B 466) / Friedhofstraße werden die Achsen 3 (Geislingen – Böhmenkirch – Heidenheim) und 41 (Böhmenkirch – Bartholomä) miteinander verknüpft.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs in Richtung Bartholomä wird am Knoten Hauptstraße (B 466) / Friedhofstraße eine Mittelinsel in der Verziehung (Breite mind. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen (vgl. Musterlösung „Mittelinsel als Querungshilfe“). Unmittelbar südlich dieses Knotenpunktes liegt die Grund- und Hauptschule Böhmenkirch (Parkstraße). Um den in der Nord-Süd-Achse querenden Schülerverkehr zu berücksichtigen, müsste die Mittelinsel eine Breite von mind. 2 m haben.</p> 
Foto 5: Hauptstraße (B 466) / Friedhofstraße			

51	3	<p>Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellfläche</p> <p>Maßnahme 5</p>	<p>Am Knoten Hauptstraße (B 466) / Baierstraße werden die Achsen 3 (Geislingen – Böhmenkirch – Heidenheim) und 41 (Böhmenkirch – Bartholomä) miteinander verknüpft. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 7 bis 7,55 m an der Hauptstraße westlich des Knotens ist der Bau einer Mittelinsel nicht möglich. Daher muss der linksabbiegende Radverkehr in Richtung Bartholomä indirekt geführt werden.</p> <p>Maßnahme: Einrichtung einer Aufstellfläche auf der Südseite der Hauptstraße zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs in Richtung Bartholomä.</p> 
52	3	<p>Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 6</p>	<p>An der Hauptstraße (B 466) wird der Radverkehr zwischen Baierstraße und der Ortsausfahrt Richtung Söhnstetten auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Fahrbahnbreite 8,50 m) geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p> 

53	3	Böhmenkirch – Söhnstetten Ortslage Böhmenkirch Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform Maßnahme 7	<p>Der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Söhnstetten wird ab Böhmenkirch zunächst über einen Wirtschaftsweg geführt. Auf einer Länge von insgesamt 1.300 m müsste noch ein neuer Radweg gebaut werden (vgl. nachfolgende Maßnahme). Auf der Hauptstraße (B 466) in Böhmenkirch soll der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt werden (vgl. vorangehende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der B 466 in Böhmenkirch am östl. Ortseingang wg. Übergang zwischen Wirtschaftsweg und neu zu markierenden Schutzstreifen.</p> 
54	3	Böhmenkirch – Söhnstetten gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts Maßnahme 8	<p>Der Wirtschaftsweg, auf dem der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Söhnstetten geführt wird, endet kurz vor der Kreisgrenze. Ab dem Wirtschaftsweg muss der Radverkehr auf der B 466 fahren.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der B 466 (Kreis Göppingen ca. 100 m, Kreis Heidenheim ca. 1.200 m).</p> 

48	39	<p>Böhmenkirch – Steinenkirch Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 9</p>	<p>An der Kirchstraße (L 1221) wird der Radverkehr zwischen Klosterstraße und Ulmer Weg auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Fahrbahnbreite 8,00 m) geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 10: Kirchstraße (L 1221) / Ulmer Weg</p>
----	----	---	--

55	39	Böhmenkirch – Steinenkirch Ortslage Böhmenkirch überfahrbare Abbiegehilfe Maßnahme 10	<p>Am Knoten Kirchstraße (L 1221) / Ulmer Weg werden die Achsen 39 (Böhmenkirch – Steinenkirch) und 97 (Böhmenkirch – Gussenstadt) miteinander verknüpft.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs in Richtung Gussenstadt sowie wg. des Übergangs zwischen der Führung auf der Fahrbahn (vgl. vorangehende Maßnahme) und dem ab diesem Knoten Kirchstraße (L 1221) / Ulmer Weg beginnenden gemeinsamen Rad-/ Gehweg an der Ostseite der Kirchstraße wird eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite mind. 1,50 m) auf der Fahrbahn (Fahrbahnbreite zwischen 7,50 m und 8,00 m) vorgeschlagen (vgl. Musterlösung „Geteilte Mittelinsel an abknickender Vorfahrt“).</p> 
Foto 11: Kirchstraße (L 1221) / Ulmer Weg			

56	39	<p>Böhmenkirch – Steinenkirch Ortslage Steinenkirch</p> <p>Fahrbahnverengung bei Wechsel der Führungsform</p> <p>Maßnahme 11</p>	<p>Der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Steinenkirch wird über einen gemeinsamen Rad- / Gehweg entlang der L 1221 geführt. In Steinenkirch fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn.</p> <p>Maßnahme: Leichte Fahrbahneinengung in der nördlichen Ortseinfahrt Steinenkirch wegen Wechsel der Führungsform. Eine Mittelinsel ist nicht erforderlich.</p>  <p>Foto 12: Albstraße (L 1221) / nördliche Ortseinfahrt Steinenkirch</p>
----	----	---	---

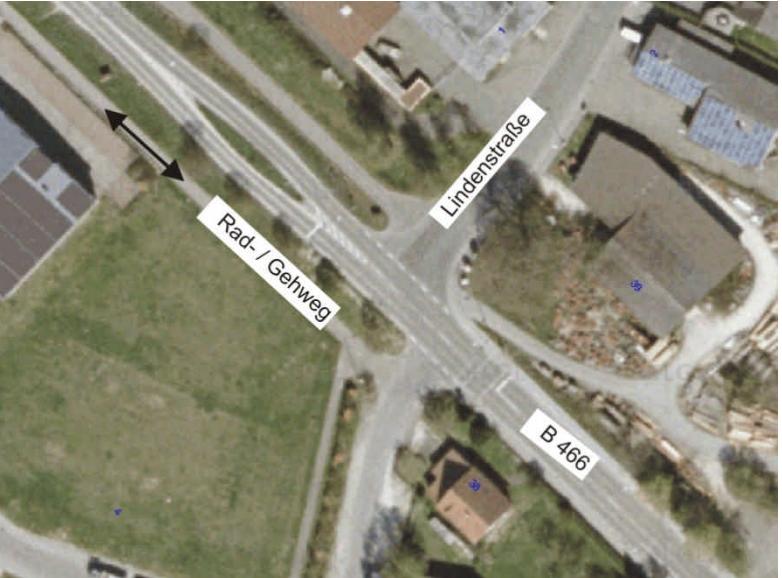
57	41	Böhmenkirch–Bartholomä Ortslage Böhmenkirch Schutzstreifen Maßnahme 12	An der Baierstraße (L 1221) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße (B 466) und der nördlichen Ortsausfahrt auf der Fahrbahn im Mischverkehr (Fahrbahnbreite 7,50 m) geführt. Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). 
58	41	Böhmenkirch–Bartholomä Ortslage Böhmenkirch Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform Maßnahme 13	Der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Heidhöfe wird zur Zeit über Wirtschaftswege und zukünftig über einen neuen Rad- / Gehweg an der L 1221 (vgl. nachfolgende Maßnahme) geführt. In Böhmenkirch sind auf der Baierstraße für die Führung des Radverkehrs Schutzstreifen vorgesehen (vgl. vorangehende Maßnahme). Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1221 in Böhmenkirch am nördl. Ortseingang wg. Übergang zwischen Rad- / Gehweg und neu zu markierenden Schutzstreifen. 

59	41	Böhmenkirch–Bartholomä gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts Maßnahme 14	<p>Der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Heidhöfe wird entweder über Wirtschaftswege, die westlich der L 1221 liegen, oder auf der L 1221 geführt. Entlang der L 1221 gibt es einen Gehweg mit einer Breite zwischen 1,40 m und 1,50 m.</p> <p>Maßnahme: Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m) auf einer Länge von ca. 2.400 m.</p>  <p>Foto 15: L 1221 / nördl. Ortsausfahrt</p>
----	----	---	--

60	41	<p>Böhmenkirch–Bartholomä Ortslage Heidhöfe</p> <p>Fahrbahnverengung bei Wechsel der Führungsform</p> <p>Maßnahmen 15 und 16</p>	<p>Für den Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Heidhöfe ist der Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg an der L 1221 geplant (vgl. vorangehende Maßnahme). Zwischen Heidhöfe und Bartholomä gibt es an der L 1221 ebenfalls keine Radverkehrsanlagen. Daher wird hier der Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehweg vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Maßnahme). In der Ortsdurchfahrt Heidhöfe wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnbreite 6,30 m). Maßnahmen: Leichte Fahrbahneinengungen an der L 1221 in Heidhöfe am südl. und nördl. Ortseingang wg. Übergang zwischen Rad- / Gehweg und der Führung auf der Fahrbahn. Eine Mittelinsel ist aufgrund der Verkehrsbelastung nicht erforderlich.</p>  <p><i>Foto 16: L 1221 / südl. Ortsausfahrt Heidhöfe</i></p>  <p><i>Foto 17: L 1221 / nördl. Ortsausfahrt Heidhöfe</i></p>
----	----	---	---

61	41	Böhmenkirch–Bartholomä gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts Maßnahme 17	Zwischen Heidhöfe und Bartholomä ist die vorhandene Führung durch das Waldgebiet westlich der L 1221 (Böhmenkircher Hau) für den Freizeitradverkehr ausreichend, für den Alltagsradverkehr ist diese Verbindung aber nicht geeignet. Daher wird für diesen Abschnitt der Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1221 empfohlen. Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1221 (Kreis Göppingen ca. 1.650 m; Ostalbkreis ca. 1.800 m oder nur 700 m wenn der Radverkehr etwas umwegig über den Weiler Rötenbach geführt wird, außerdem müssen im weiteren Verlauf vorhandene Nebenanlagen auf einer Länge von ca. 1.100 m zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg ausgebaut werden).
			 <p>Foto 18: L 1221 / nördl. Ortsausfahrt Heidhöfe</p>

62	54	Weissenstein – Böhmenkirch Wegeausbau Maßnahme 18	Zwischen der Querung der K 1446 (Unterführung) und Böhmenkirch wird der Radverkehr auf einem Wiesenpfad parallel zur B 466 geführt. Maßnahme: Ausbau und Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge 850 m auf Gemarkung Böhmenkirch und 100 m auf Gemarkung Lauterstein).  <i>Foto 19: Pfad parallel zur B 466</i>
----	----	---	--

63	54	<p>Weissenstein – Böhmenkirch Ortslage Böhmenkirch</p> <p>Radfahrerfurt</p> <p>Umbau der Mittelinsel</p> <p>Aufstellfläche für Linksabbieger</p> <p>Verlegung der Lichtsignalanlage</p> <p>Bau eines kurzen Verbindungsstücks</p> <p>Maßnahme 19</p>	<p>Am Knoten Hauptstraße (B 466) / Lindenstraße endet ein gemeinsamer Rad- / Gehweg, der den Radverkehr zwischen Böhmenkirch und dem Abzweig nach Treffelhausen („Kälberteich“) bzw. bis nach Lauterstein in beide Richtungen führt. Die Führung des Radverkehrs an diesem Knoten sollte verbessert werden.</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>Markierung einer Radfahrerfurt an der zu querenden Straße für den Radverkehr in Richtung Böhmenkirch-Mitte, um einen eindeutigen Übergang auf einen markierten Schutzstreifen zu schaffen (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Der Radverkehr in Richtung Treffelhausen und Lauterstein wird über den Knoten Hauptstraße (B 466) / Lindenstraße hinaus bis zur vorhandenen Mittelinsel geführt.</p> <p>Umbau der Mittelinsel zu einer Querungshilfe.</p> <p>Markierung einer Aufstellfläche auf der Nordostseite der Mittelinsel am rechten Fahrbahnrand.</p> <p>Verlegung der Lichtsignalanlage sowie der Haltelinie auf der Südwestseite.</p> <p>Bau einer neuen Verbindung zwischen der neuen Querung an der Mittelinsel und dem Rad- / Gehweg.</p>  <p>Foto 20: Hauptstraße (B 466) / Lindenstraße</p>
----	----	---	---

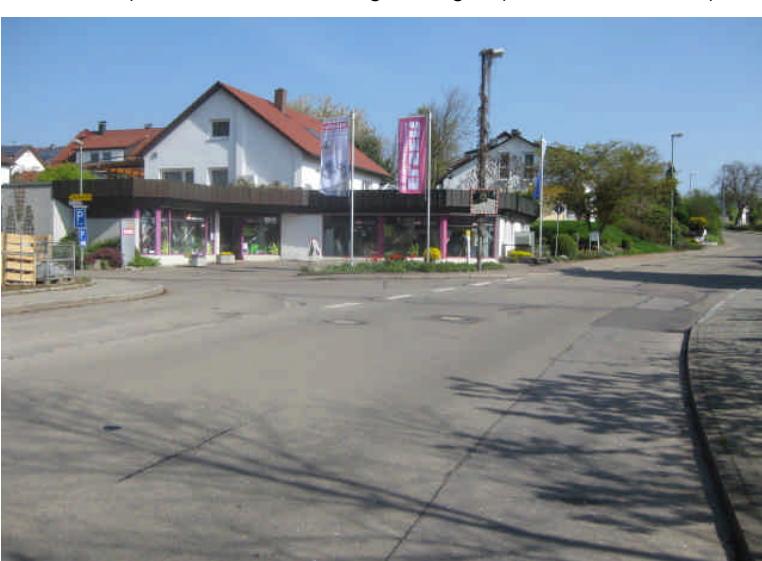
64	54	Weissenstein – Böhmenkirch Ortslage Böhmenkirch Schutzstreifen Maßnahme 20	Auf der Hauptstraße (B 466) zwischen den Knoten Hauptstraße / Lindenstraße und Hauptstraße / Kirchstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnbreite beträgt 8,50 m. Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). 
65	54	Böhmenkirch – Heidenheim (via Steinheim a. Albuch) Oberflächensanierung Maßnahme 21	Ab der L 1221 wird der Radverkehr zwischen Böhmenkirch und Steinheim a. Albuch auf einem Wirtschaftsweg geführt. Mit dem Übergang in das Waldgebiet hat dieser eine wassergebundenen Fahrbahndecke, welche abschnittsweise leichte Schäden aufweist. Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge ca. 650 m, davon sind 100 m auf der Gemarkung der Gemeinde Steinheim a. Albuch). 

66	97	Böhmenkirch	<p>Diese Verbindung zwischen Böhmenkirch und Gussenstadt wird größtenteils über Wirtschaftswege geführt. Auf einigen Abschnitten habe diese wassergebundenen Fahrbahndecken in schlechter Qualität.</p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>Maßnahme 22</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge auf der Gemarkung Böhmenkirch ca. 150 m; Länge auf der Gemarkung Gerstetten-Gussenstadt im Kreis Heidenheim ca. 900 m).</p> <p>Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr im Kreis Heidenheim auf der L 1229 geführt. Hier gibt es keine Radverkehrsanlagen. Daher müsste im Kreis Heidenheim an der L 1229 ein gemeinsamer Rad- / Gehweg gebaut werden (Länge ca. 1.500 m).</p> 
			<p><i>Foto 23: Wirtschaftsweg auf der Gemarkung Böhmenkirch</i></p>  <p><i>Foto 24: Wirtschaftsweg auf der Gemarkung Gerstetten-Gussenstadt</i></p>

Börtlingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
67	35	Birenbach – Börtlingen Oberwälde – Börtlingen	<p>Am Knoten Hauptstraße (K 1408) / Bergstraße treffen die Achsen der Routen 35 und 71 aufeinander.</p> <p>Maßnahme: Geteilte Querungshilfe an der K 1408 in der Ortseinfahrt Börtlingen (Fahrbahnbreite 6 – 6,50 m).</p>  <p>Foto 1: Hauptstraße (K 1408) / Bergstraße</p>
68	35	Birenbach – Börtlingen	<p>An der K 1408 zwischen Zell und Börtlingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1408 zwischen Börtlingen und Zell (Gesamtlänge ca. 1.100 m).</p>  <p>Foto 2: K 1408 zwischen Zell und Börtlingen</p>

69	35	Birenbach – Börtlingen	<p>An der K 1408 zwischen Zell und Börtlingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Geteilte Querungshilfe in der Ortseinfahrt Zell im Anschluss an den gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1408 (vgl. vorangehende Maßnahme) zwischen Börtlingen und Zell.</p>  <p><i>Foto 3: K 1408 zwischen Zell und Börtlingen</i></p>
70	35	Birenbach – Börtlingen	<p>Aus Richtung B 297 wird der Radverkehr bis zur Rechberghäuser Straße in Zell auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg entlang der K 1408 geführt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1408 bei Zell (Gesamtlänge ca.300 m).</p> <p>Die alternative Führung durch Zell ist etwas umwegig und daher für den Alltagsradverkehr nicht geeignet.</p>  <p><i>Foto 4: K 1408 bei Zell</i></p>

71	71	Börtlingen – Oberberken	<p>An der K 1408 zwischen Breech und Börtlingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Querschnitt der Fahrbahn (4,50 bis 5 m) lässt eine Markierung von Schutzstreifen nicht zu.</p> <p>Maßnahme: Aufgrund der geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird für die K 1408 zwischen Breech und Börtlingen eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte daher mit 50 km/h angeordnet werden.</p>  <p><i>Foto 5: K 1408 (Ortsausfahrt Breech)</i></p>
72	71	Börtlingen – Oberberken	<p>Zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Süden in Richtung Breech (Linksabbieger) wird am Knoten Hauptstraße (K 1408) / Ödweilerhofstraße eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen (Fahrbahnbreite 7m).</p>  <p><i>Foto 6: Hauptstraße (K 1408) / Ödweilerhofstraße</i></p>

73	71	Börtlingen – Oberberken	<p>In Börtlingen wird der Radverkehr auf der Hauptstraße (K 1408) auf der Fahrbahn geführt. Fahrbahn und Nebenanlagen der Hauptstraße wurden vor kurzem neu gestaltet. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6 m.</p> <p>Maßnahme: Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße zwischen Blumenstraße und Ortsausfahrt in Richtung Breech auf 30 km/h reduzieren</p>  <p><i>Foto 7: Hauptstraße (K 1408)</i></p>
5	71	Oberwälden – Börtlingen	<p>Der Radverkehr zwischen Oberwälden und Börtlingen wird ab der L 1147 über die Straße „Zachersmühle“ geführt. Der Querschnitt der Fahrbahn (4,50 bis 5 m) lässt eine Markierung von Schutzstreifen nicht zu.</p> <p>Maßnahme: Aufgrund der geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird für die Straße „Zachersmühle“ eine Geschwindigkeitsreduzierung empfohlen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte daher mit 50 km/h angeordnet werden.</p>  <p><i>Foto 8: Straße „Zachersmühle“ zwischen L 1147 und Börtlingen</i></p>

Deggingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
74	56	Reichenbach – Schlat	<p>Im Rahmen des Radverkehrskonzepts sollen über das Albvorland Verbindungen zwischen dem mittleren und dem oberen Filstal geschaffen werden. Eine bisher schon vom Freizeitradverkehr genutzte Verbindung verläuft zwischen Schlat und Reichenbach. Diese sollte entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Reichenbach (L 1218) mit einer Belastung von knapp 6.000 Fahrzeugen täglich bietet keinen ausreichenden Querschnitt (Fahrbahn zwischen 5,50 und 6 m) um Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu markieren.</p> <p>In der Ortsmitte beträgt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf einer Länge von ca. 150 m 30 km/h. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sowie den querenden Fußgängerverkehr wird eine Ausweitung des Tempo-30-Bereichs auf die gesamte Ortsdurchfahrt empfohlen.</p>  <p>Foto 1: Ortsdurchfahrt Reichenbach (L 1218)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
75	56	Reichenbach – Schlat	<p>Aus Richtung Schlat erreicht der Radfahrer Reichenbach über einen Radweg die Schlater Straße (L 1218). Eine Querungshilfe ist an diesem Knoten nicht notwendig, da der Radweg innerorts auf die Landesstraße trifft. Die Sichtverhältnisse sind an dieser Stelle gut. Es reicht aus, das Radwegende durch eine Markierung „Haifischzähne“ zu kennzeichnen und somit zu verdeutlichen, dass der Radfahrer die Vorfahrt beachten muss.</p>  <p>Foto 2: Nördliche Ortsausfahrt Reichenbach (L 1218)</p>
76	56	Reichenbach – Schlat	<p>Ab der nördlichen Ortsausfahrt Reichenbach verläuft in Richtung Schlat ein gemeinsamer Rad- / Gehweg (Länge 600 m). Dieser Rad- / Gehweg ist zwischen 1,70 und 2,20 m breit.</p> <p>Die Anlage sollte als Rad-/ Gehweg gekennzeichnet und mittelfristig ausgebessert sowie verbreitert werden.</p>  <p>Foto 3: Rad-/ Gehweg an der L 1218</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
77	56	Reichenbach – Schlat	<p>Südöstlich des Hofes Gairen gibt es parallel zur L 1218 einen Wirtschaftsweg mit einer wassergebunden Decke.</p> <p>Dieser Wirtschaftsweg weist mittlere Schäden auf und sollte mittelfristig saniert werden (ca. 720 m).</p>  <p><i>Foto 4: Wirtschaftsweg parallel zur L 1218</i></p> <p>Südlich des Hofes Gairen gibt es einen weiteren Abschnitt des Wirtschaftsweges der saniert werden sollte (ca. 230 m).</p>  <p><i>Foto 5: Wirtschaftsweg südlich des Hofes Gairen</i></p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
78	56	Reichenbach – Schlat	<p>Radweg an der L 1218 zwischen Schlat und Abzweig Fuchseckhof ist zu verbreitern und bis zum Hof Gairen mit einer erforderlichen Breite von 2,50 m zu verlängern. Der Radweg sollte mit einem Seitentrennstreifen ausgestattet werden. Diese Maßnahme findet Anschluss an die Maßnahme in der Gemeinde Schlat.</p>  <p>Foto 6: L 1218 in Richtung Schlat</p>

Donzdorf

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
79	4	Süßen – Donzdorf Randmarkierungen und Reflektoren in den Kurven zur Sicherung der Führung außerorts	<p>Der Abschnitt zwischen Süßen und Donzdorf ist für den Freizeit- aber auch für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung. Die Führung des Radverkehrs erfolgt über Wirtschaftswege.</p> <p>Maßnahme: Randmarkierungen und Reflektoren in den Kurven zur Sicherung der Führung bei Dunkelheit</p>  <p>Foto 1: Wirtschaftsweg zwischen Süßen und Donzdorf</p>
80	4	Süßen – Donzdorf Ortslage Donzdorf Schutzstreifen	<p>Zwischen der Öschstraße und dem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der ehemaligen Bahntrasse wird der Radverkehr auf der Wagnerstraße geführt. Hier gibt es keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der Wagnerstraße.</p>  <p>Foto 2: Wagnerstraße</p>

81	4	Donzdorf – Lauterstein gemeinsamer Rad- / Gehweg auf ehemaliger Bahntrasse	Zwischen Donzdorf und Lauterstein wurde auf der ehemaligen Bahntrasse ein gemeinsamer Rad- / Gehweg angelegt. Nur auf einem Teilstück zwischen dem Ortsteil Grünbach und dem Abzweig nach Winzingen (in Höhe des Knotens B 466 / L 1159) wird der Radverkehr auf einen Wirtschaftsweg geführt. Maßnahme: Bau eines gemeinsamem Rad- / Gehwegs auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen dem Ortsteil Grünbach und dem Abzweig nach Winzingen (Länge ca. 1.300 m). Der Radverkehr zwischen Donzdorf und Lauterstein kann somit geradlinig und durchgehend auf einem eigenen Radweg geführt werden. 
----	---	--	---

<p>82</p>	<p>4 38</p>	<p>Donzdorf – Lauterstein Donzdorf – Winzingen</p> <p>Für den Freizeitradverkehr ist der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse ein optimales Angebot. Der Alltagsradverkehr zwischen Donzdorf und Winzingen wird dagegen eher die direkte und schnellere Führung über die B 466 nutzen (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Im Rahmen der Baumaßnahme „Ortsumfahrung Donzdorf“ wurde am Knoten B 466 / L 1159 (Abzweig Winzingen) ein neuer Kreisverkehr gebaut. Die Planungen für diesen Kreisverkehr sahen für alle 4 Knotenpunktzufahrten Mittelinseln als Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger vor.</p> <p>In den entsprechenden Regelwerken der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehr wird bei der Breite bzw. Aufstelltiefe für Mittelinseln, die für die Benutzung durch den Radverkehr eingerichtet werden, ein Regelmaß von 3 m angegeben. Diese Aufstelltiefe sollten die Mittelinseln für eine Querung bei nicht vermeidbaren Zwischenhalt haben, als Mindestmaß werden 2,50 m genannt. Als Regelbreite für die Warteplätze auf Mittelinseln werden 4 m angegeben. Wenn eine Aufstelltiefe nur das Mindestmaß von 2,50 m erreicht, muss die Breite für die Warteplätze zwingend 4 m haben, damit sich der Verkehrsteilnehmer mit Fahrrad und Anhänger durch leichtes Schrägstellen sicher aufstellen kann.</p> <p>Die geforderte Aufstelltiefe von 3 m wurde nur bei der Mittelinsel in der Knotenpunktausfahrt in Richtung Heidenheim / Böhmenkirch realisiert (2,70 – 3,20 m). Bei allen anderen Mittelinseln wurden die Aufstelltiefe von 3 m nicht erreicht (Ausfahrt Winzingen: 2,20 – 2,70 m; Ausfahrt neue Umgehungsstraße: 2,30 – 2,80 m; Ausfahrt Donzdorf: 2,10 – 2,50 m), d.h. diese Anlagen liegen zumindest im Bereich des Mindestmaß. Die Breite der Wartefläche beträgt bei allen 4 Mittelinseln 3,10 m. Das bedeutet, dass nur die Mittelinsel in Richtung Heidenheim / Böhmenkirch die erforderlichen Maße hat.</p>  <p><i>Foto 4: Neuer Kreisverkehr am Knoten B 466 / L 1159 (Mittelinsel in der Ausfahrt Donzdorf)</i></p> <p>Verbreiterung der Querungshilfen</p> <p>Maßnahme: „Verbreiterung“ der Querungshilfen auf die erforderlichen Maße in den Ausfahrten Winzingen und Donzdorf sowie in der Ausfahrt „neue Umgehungsstraße“ durch Markierung und zusätzlichen taktil wahrnehmbaren Elementen (Kaltplastik).</p>
-----------	-----------------	---

83	4	Donzdorf – Lauterstein Ausbau: Rad- / Gehweg	Für den Freizeitradverkehr ist der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse ein optimales Angebot. Der Alltagsradverkehr zwischen Donzdorf und Winzingen wird dagegen eher die direkte und schnellere Führung über die B 466 nutzen. Hier gibt es zur Zeit keine Radverkehrsanlagen. Maßnahme: Ausbau des Gehwegs (Breite zwischen 1,20 m und 1,80 m) auf der Westseite der B 466 zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (Länge ca. 800 m). 
84	4	Donzdorf – Lauterstein Ortslage Donzdorf Querungshilfe mit Fahrbahnteiler bei Wechsel der Führungsform	Für den Alltagsradverkehr zwischen Donzdorf und Winzingen wird der Ausbau des Gehwegs zu einem gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der B 466 vorgeschlagen (vgl. vorangehende Maßnahme). In Höhe der Grabenstraße könnte der Radverkehr auf einen beidseitig markierten Schutzstreifen geführt werden (vgl. nachfolgende Maßnahme). Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der B 466 in Donzdorf in Höhe der Grabenstraße wegen Übergang zwischen neu zu bauenden Radweg und neu zu markierenden Schutzstreifen. 

85	4	<p>Donzdorf – Lauterstein Ortslage Donzdorf</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Auf der Hauptstraße (B 466) zwischen Grabenstraße / Klosterweg und der Schillerstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 7,50 und 8,60 m. An wenigen Bereichen sind Parkbuchten eingerichtet.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Hauptstraße (B 466). An den Parkbuchten muss ein Sicherheitsraum von 0,50 m berücksichtigt werden (Sicherheitstrennstreifen).</p>  <p><i>Foto 8: Hauptstraße (B 466) / Abschnitt zwischen Friedenstraße und Schubartweg</i></p>
----	---	--	--

85	4	Donzdorf – Lauterstein Ortslage Donzdorf	Auf dem Abschnitt der Hauptstraße zwischen der Schillerstraße und der Wagnerstraße wird der Radverkehr ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn hat abschnittsweise Breiten von nur 6,00 m (zwischen Schiller- und Kirchstraße), teilweise ist sie 8,50 m breit. Mit der Fertigstellung der Ortsumfahrung Donzdorf im Juli 2010 kann die Ortsdurchfahrt Donzdorf neu gestaltet werden.
86		Schutzstreifen und Geschwindigkeitsreduzierung	Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens in den Abschnitten mit ausreichend breiten Fahrbahnquerschnitten (ab 7 m). Im zentralen Abschnitt wird die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.

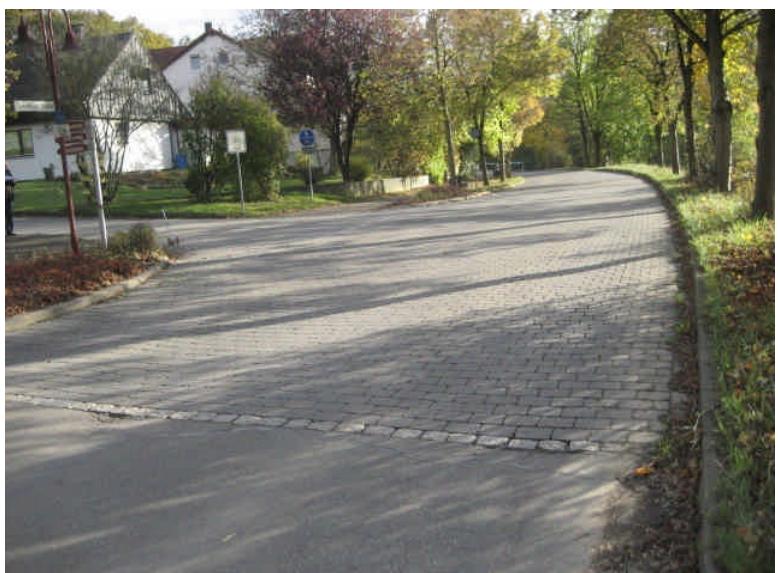


Foto 9: Hauptstraße (B 466) / Abschnitt zwischen Schloßstraße und Kirchstraße

85	37	Donzdorf – Reichenbach Ortslage Donzdorf	<p>An dem Knoten Süßener Straße (B 466) / Wagnerstraße beginnt die Verbindungsachse Donzdorf – Reichenbach. Auf dem Abschnitt der Süßener Straße zwischen Wagner- und Reichenbacher Straße kann der Radfahrer entweder die Fahrbahn nutzen oder auf dem Gehweg fahren. Die Gehwege sind richtungsbezogen für den Radverkehr freigegeben. Inklusive der Gehwege liegt der Querschnitt der Straße bei 11,00 m (Breite der Fahrbahn 6,50 m).</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme: Im Rahmen der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Donzdorf sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Eine Neuauflistung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen sollte nach den Vorgaben der RAST erfolgen. Die Festlegung des Straßentyps und damit der Aufteilung des neuen Straßenquerschnitts ist u.a. von der zu erwartenden Verkehrsbelastung abhängig. Der Bau von Radverkehrsanlagen an der B 466 zwischen Donzdorf und Süßen ist nicht geplant. D.h. der Radverkehr in Richtung Süßen wird nur auf dem Abschnitt der Süßener Straße zwischen Wagner- und Reichenbacher Straße geführt. Für diesen kurzen Abschnitt ist bei der Neugestaltung die Führungsform für den Radverkehr zu prüfen.</p>  <p>Foto 10: Süßener Straße (B 466) / Wagnerstraße</p>
----	----	---	--

87	38	<p>Donzdorf – Winzingen Ortslage Winzingen</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Zwischen dem neuen Kreisverkehr am Knoten B 466 / L 1159 und der Ortseinfahrt Winzingen wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der Ostseite der Gmünder Straße (L 1159) geführt. In der Ortsdurchfahrt Winzingen soll der Radverkehr zumindest abschnittsweise auf Schutzstreifen geführt werden (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1159 in Winzingen südl. Ortseingang wegen Übergang zwischen gemeinsamen Rad- / Gehweg und neu zu markierenden Schutzstreifen.</p>  <p>Foto 11: Gmünder Straße (L 1159) / Christentalstraße</p>
----	----	---	--

88	38	Donzdorf – Winzingen Ortslage Winzingen Schutzstreifen	Auf der Gmünder Straße (L 1159) zwischen der Ortseinfahrt Winzingen und dem Knoten L 1159 / K 1402 (Ramprechtstraße) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn hat eine Breite zwischen 7,30 m und 7,60 m. Im Bereich der Fußgängerüberwegs wurde die Fahrbahn auf 6,10 m eingeengt. Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m) auf der Gmünder Straße (L 1159) zwischen der Ortseinfahrt Winzingen und dem Knoten L 1159 / K 1402 (Ramprechtstraße) in den Abschnitten mit einer Fahrbahnbreite zwischen 7,30 m und 7,60 m. 
<i>Foto 12: Gmünder Straße (L 1159)</i>			

89	74	<p>Reichenbach – Winzingen Ortslage Reichenbach</p> <p>Aufpflasterung am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Zwischen Reichenbach und Winzingen wird der Radverkehr auf einem Radweg entlang der K 1402 geführt. Auf der Winzinger Straße in Reichenbach fährt der Radverkehr auf der Fahrbahn.</p> <p>Maßnahme: Aufpflasterung der östlichen Ortseinfahrt (vgl. Foto 14, südliche Ortseinfahrt). Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist der Bau einer Mittelinsel nicht notwendig. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den hier zwischen den Führungsformen wechselnden Radfahrer ist eine Aufpflasterung der Ortseinfahrt ausreichend.</p> <p>Auch aus städtebaulicher Sicht sollten die beiden Hauptzufahrten nach Reichenbach einheitlich gestaltet werden.</p>  <p>Foto 13: Östl. Ortseinfahrt an der Winzinger Straße (K 1402)</p>  <p>Foto 14: Donzdorfer Straße (K 1402) / Schützenstraße (südl. Ortseinfahrt)</p>
----	----	--	--

90	74	<p>Reichenbach – Winzingen Ortslage Winzingen</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Der Radweg zwischen Reichenbach und Winzingen entlang der K 1402 endet in Winzingen ebenfalls in der Ortseinfahrt. Innerorts wird der Radverkehr auf der K 1402 auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der K 1402 in der westlichen Ortseinfahrt Winzingen wegen Übergang zwischen Radweg außerorts und der Führung auf der Fahrbahn innerorts.</p>  <p>Foto 15: Ramprechtstraße, K 1402 (westl. Ortseinfahrt)</p>
91	74	<p>Reichenbach – Winzingen Ortslage Winzingen</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung</p>	<p>Auf der Gmünder Straße (L 1159) zwischen dem Knoten L 1159 / K 1402 (Ramprechtstraße) und der Schwarzhornstraße gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn hat eine Breite zwischen 6,55 m und 6,80 m. Die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen ist nicht möglich.</p> <p>Maßnahme: In diesem Abschnitt der Gmünder Straße liegt die Grundschule Winzingen. Daher wird für den Abschnitt zwischen dem Knoten L 1159 / K 1402 (Ramprechtstraße) und der Schwarzhornstraße die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p>Foto 16: Gmünder Straße (L 1159)</p>

92	74	<p>Reichenbach – Winzingen Ortslage Winzingen</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Die Gmünder Straße (L 1159) zwischen der Schwarzhornstraße und der nördlichen Ortseinfahrt hat ebenfalls keine Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 7,85 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m)</p>  <p>Foto 17: Gmünder Straße (L 1159)</p>
93	74	<p>Winzingen – Wißgoldingen Ortslage Winzingen</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Zwischen Winzingen und Wißgoldingen wird der Radverkehr über parallel zur L 1159 verlaufende Wirtschaftswege geführt.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1159 in der nördlichen Ortseinfahrt Winzingen wegen Übergang zwischen Wirtschaftsweg und neu zu markierenden Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme).</p>  <p>Foto 18: Gmünder Straße, L 1159 (nördl. Ortseinfahrt)</p>

94	75	<p>Donzdorf – Schnittlingen</p> <p>Oberflächensanierung</p>	<p>Der Radverkehr zwischen Donzdorf und Schnittlingen wird ab Donzdorf zunächst über den Kuchalber Weg geführt. Dieser hat auf einer Länge von ca. 100 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p>  <p><i>Foto 19: Kuchalber Weg</i></p>
----	----	--	---

Drackenstein

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
95	77	Drackenstein – Hohenstadt	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Drackenstein und Hohenstadt an der K 1435 (Gesamtlänge ca. 1.100 m)</p>  <p>Foto 1: K 1435 am Knoten K 1435 / K 1447</p>
96	77	Drackenstein – Hohenstadt	<p>Verbindung zwischen Drackenstein und Hohenstadt über neu zu bauenden Geh-/Radweg an der K 1435 (vgl. vorangehende Maßnahme). Radfahrer aus Richtung Hohenstadt haben am Knoten K 1447 / K 1435 schlechte Sichtverhältnisse in beide Richtungen.</p> <p>Eine Querungshilfe ist an der K 1447 im Knoten K 1447 / K 1435 wegen des Fahrbaahrquerschnitts von 6,50 m nicht möglich, daher wird eine Aufpflasterung des Knotens vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 2: K 1435 am Knoten K 1435 / K 1447</p>

Dürnau

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
97	8	Gammelshausen – Dürnau	<p>In der Ortsdurchfahrt Dürnau befinden sich an der K 1446 keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 7 m sind nur Schutzstreifen auf beiden Seiten möglich. Daher sollten an der K 1446 sollte zwischen der Ortsausfahrt Gammelshausen und dem Knoten K 1446 / Hauptstraße auf beiden Seiten Schutzstreifen (Breite 1,25 m) markiert werden. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p> <p>Zusätzlich sollte dem Radverkehr in Richtung Bad Boll die Möglichkeit angeboten werden, bis zur Hauptstraße den Gehweg auf der Nordseite (Breite des Gehwegs zwischen 2,10 und 2,30 m) zu nutzen. Die Frequentierung durch Fußgänger ist nicht sehr hoch, daher könnte man den Gehweg für den Radverkehr freigeben.</p>  <p>Foto 1: K 1446 / Ortsausfahrt in Richtung Gammelshausen (Aufnahme Foto in Richtung Bad Boll)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
97	8	Gammelshausen – Dürnau	<p>Zwischen dem Knoten K 1446 / Hauptstraße und der Ortsausfahrt Bad Boll lassen die Gehwege auf beiden Seiten keine Freigabe für den Radverkehr zu (Breiten der Gehwege zwischen 1,50 und 1,90 m, vgl. Foto 2).</p> <p>Daher sollten auf diesem Abschnitt der K 1446 auf beiden Seiten Schutzstreifen (Breite 1,25 m) markiert werden.</p>  <p>Foto 2: K 1446 / Hauptstraße (Aufnahme Foto in Richtung Bad Boll)</p>
98	8	Gammelshausen – Dürnau	<p>Aus Richtung Westen (Bad Boll) soll der Radfahrer auf der Südseite der K 1446 auf einem Schutzstreifen geführt werden (vgl. vorangehende Maßnahmen). Zwischen Gammelshausen und Dürnau wird der Radverkehr auf der Nordseite auf einer parallel zur K 1446 verlaufenden autoarmen Straße geführt.</p> <p>Um eine sichere Querung der K 1446 zu ermöglichen, wird eine geteilte Querungshilfe in der Ortsausfahrt Gammelshausen vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 3: K 1446 / Ortsausfahrt in Richtung Gammelshausen (Foto zeigt die parallel zur K 1446 verlaufende autoarme Straße)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
99	8	Gammelshausen – Dürnau	<p>Der Radverkehr in Richtung Bad Boll soll auf der Nordseite auf den Nebenanlagen geführt werden (vgl. Dürnau, Maßnahme 1). Hierfür muss an der Querung der Fabrikstraße eine geradlinige Führung eingerichtet und mit einer Radfahrerfurt sowie mit Bordsteinabsenkungen versehen werden.</p>  <p>Foto 4: K 1446 / Fabrikstraße (Aufnahme Foto in Richtung Bad Boll)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
100	8	Dürnau – Bad Boll	<p>Der Knoten K 1446 / Hauptstraße ist für den Radverkehr in Dürnau von großer Bedeutung.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hier wird auf der Ost-West-Achse über die K 1446 der überge-meindliche Radverkehr zwischen Gammelshausen, Dürnau und Bad Boll abgewickelt. 2. In Richtung Süden gibt es eine alternative Anbindung an Gammelshausen („Schulweg“). Außerdem werden hier die Grundschule und die Sportanlagen angeschlossen. 3. Über die Hauptstraße wird der Hauptsiedlungsbereich von Dürnau angebunden. <p>Um eine sichere Führung und Querung des Radverkehrs und der Fuß-gänger über den Knoten K 1446 / Hauptstraße zu erreichen, wird der Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittel-insel (Minikreisel) empfohlen.</p>  <p>Foto 5: K 1446 / Fabrikstraße (Aufnahme Foto in Richtung Gammelshausen)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
101	8	Dürnau – Bad Boll	<p>In der Ortsdurchfahrt Dürnau soll der Radverkehr aus Richtung Westen (Bad Boll) auf der Südseite der K 1446 auf einem Schutzstreifen geführt werden (vgl. vorangehende Maßnahmen). Zwischen Dürnau und Bad Boll wird der Radverkehr auf der Nordseite auf einem Rad- /Gehweg geführt.</p> <p>Um eine sichere Querung der K 1446 zu ermöglichen, wird eine geteilte Querungshilfe in der Ortsausfahrt Bad Boll vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 6: K 1446 / Ortsausfahrt in Richtung Bad Boll</p>
102	8	Dürnau – Bad Boll	<p>Zwischen Dürnau und Bad Boll wird der Radverkehr in beide Richtungen über einen auf der Nordseite der K 1446 liegenden Rad-/ Gehweg (zur Zeit nicht gewidmet) geführt. Der Rad-/ Gehweg hat eine Breite zwischen 2 und 2,40 m. Die Oberfläche weist leichte Schäden auf.</p> <p>Die Anlage sollte kurzfristig als Gehweg / Radfahrer frei ausgewiesen werden. Mittelfristig wird eine Sanierung und Verbreiterung empfohlen.</p>  <p>Foto 7: K 1446 / Ortsausfahrt in Richtung Bad Boll</p>

Ebersbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
103	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>Maßnahme 1</p>	<p>Zwischen dem Kreisverkehr an der Zufahrt zur B 10 und der Filzwiesenstraße wird der Radverkehr über eine Nebenstraße der Stuttgarter Straße geführt (L 1192). Dieser Abschnitt hat auf einer Länge von ca. 400 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p>  <p>Foto 1: Stuttgarter Straße zwischen Kreisverkehr und Filzwiesenstraße</p>
104	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>Geteilte Querungshilfe mit 2 Fahrbahnteilern</p> <p>Maßnahme 2</p>	<p>Am Knoten Stuttgarter Straße / Zufahrt zur Filzwiesenstraße wechselt der Radverkehr aus Richtung Ebersbach kommend von der L 1192 auf die Nebenstraße der Stuttgarter Straße.</p> <p>Maßnahme: Bau einer geteilten Querungshilfe mit 2 Fahrbahnteilern am Knoten an der Stuttgarter Straße / Zufahrt zur Filzwiesenstraße (vgl. Musterlösung „Geteilte Mittelinsel als Querungshilfe“).</p>  <p>Foto 2: Stuttgarter Straße (L 1192) / Zufahrt zur Filzwiesenstraße</p>

105	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 3</p>	<p>Ab der Filzwiesenstraße sind in Richtung Ebersbach-Mitte auf beiden Seiten der Stuttgarter Straße (L 1192) Parkbuchten eingerichtet. Die Breite der Restfahrbahn beträgt in diesem Abschnitt 6,50 m (Querschnitt inkl. Parkbuchten 10,50 m). Die Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens ist nur möglich, wenn das Parken auf einer Seite entfällt.</p> <p><i>Die Verkehrsbelastung lag 2005 bei 8.252 Fahrzeugen am Tag.</i></p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m + 0,50 m Sicherheitsabstand zum Parkstreifen). Diese Maßnahme ist nur möglich, wenn Parkbuchten nur noch auf einer Seite angeboten werden.</p> <p>Alternativ könnte die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesichert werden.</p>  <p>Foto 3: Stuttgarter Straße (L 1192) / Filzwiesenstraße</p>
-----	---	---	--

105	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 3</p>	<p>Im weiteren Verlauf der Stuttgarter Straße (L 1192) in Richtung Ebersbach sind zwar keine Parkbuchten eingerichtet, dennoch wird hier ebenfalls auf beiden Seiten geparkt. Der Fahrbahnquerschnitt liegt bei insgesamt 11 m. Auch hier kann ein beidseitiger Schutzstreifen nur eingerichtet werden, wenn die Möglichkeit des Parkens nur auf einer Seite angeboten wird.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m + 0,50 m Sicherheitsabstand zum Parken). Es wird empfohlen, einen Parkstreifen auf der Bahnseite zu markieren, da dort mehr Stellplätze angeboten werden können.</p> <p>Alternativ könnte durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn durch die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesichert werden.</p>  <p>Foto 4: Stuttgarter Straße (L 1192) in Höhe der Hausnummern 41 bis 45</p>
-----	---	---	--

106	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>Geschwindigkeits-reduzierung</p> <p>Maßnahme 4</p>	<p>Ab der Fischerstraße hat die Stuttgarter Straße (L 1192) nur einen Fahrbahnquerschnitt von insgesamt 7,50 m.</p> <p>Maßnahme: In diesem zentralen Abschnitt der Stuttgarter Straße wird die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p>Foto 5: Stuttgarter Straße (L 1192) / Steggasse</p>
-----	---	---	---

107	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Auf dem Abschnitt der Hauptstraße zwischen Kreisverkehr (Fabrikstraße) und Karlstraße wird der Radverkehr auf der Nordseite in Richtung Ebersbach-Mitte auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt (Breite zwischen 2 m und 2,40 m). In Richtung Uhingen wird auf einem Teilstück ab der Eberhardstraße ebenfalls ein gemeinsamer Rad- / Gehweg angeboten. Dieser hat nur eine Breite zwischen 1,80 m und 2 m. Die Fahrbahn eine nutzbare Breite von 7 m. Im ersten Abschnitt ab der Karlstraße sind auf beiden Seiten Parkbuchten eingerichtet. Diese haben eine Breite von 2,40 m bzw. 2,50 m. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße wurden auf einer Seite Parkbuchten eingerichtet, die das Parken in Schrägaufstellung ermöglichen (Tiefe der Parkbuchten bei 4 m).</p> <p>Maßnahme:</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausfahrten insbesondere in dem Abschnitt zwischen Brückenstraße und Fabrikstraße (u.a. großflächiger Einzelhandel) wäre eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (mit Radfahr- oder Schutzstreifen) am sichersten. Die Markierung eines beidseitigen Radfahr- oder Schutzstreifens ist aber nicht möglich, da auf beiden Seiten Parkbuchten baulich eingerichtet wurden.</p> <p>Daher sollte eine asymmetrische Führung für den Radverkehr eingerichtet werden. Der gemeinsame Rad- / Gehweg auf der Nordseite ist etwas breiter, der Radverkehr in Richtung Ebersbach-Mitte wird auf diesem geführt. Um den schnellen Radverkehr die Möglichkeit zu geben, auf der Fahrbahn zu fahren, sollte der gemeinsame Rad- / Gehweg als Gehweg, Radfahrer frei gekennzeichnet werden. Radfahrer, die sich auf den Nebenanlagen sicherer fühlen, können den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen. In allen Ein- und Ausfahrten sollten dann „Rot eingefärbte Furtmarkierungen“ aufgetragen werden. Der Radverkehr in Richtung Uhingen wird auf der Südseite auf einem Schutzstreifen (1,50 m) geführt. Zu berücksichtigen ist ein Sicherheitsabstand von 0,50 m bei Parken in Längsaufstellung bzw. von 0,75 m bei Parken in Schrägaufstellung. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 6: Hauptstraße / Karlstraße</p>
-----	---	---------------------	---

108	1	<p>Ebersbach – Uhingen</p> <p>Radwegende und Führung Radverkehr von Rad- / Gehweg auf Fahrbahn baulich und markierungs-technisch anlegen</p> <p>Maßnahme 6</p>	<p>Der Radverkehr an der Hauptstraße in Richtung Ebersbach-Mitte wird auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. Nach der Querung Karlstraße endet die Radverkehrsanlage nach ca. 30 m. Außerdem ist dieses kurze Stück gemeinsamer Rad- / Gehweg häufig durch parkende Fahrzeuge verstellt.</p> <p>Maßnahme: Radwegende und Führung des Radverkehrs vom Rad- / Gehweg auf die Fahrbahn baulich und markierungstechnisch anlegen.</p>  <p><i>Foto 7: Hauptstraße / Karlstraße</i></p>
-----	---	---	---

109	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Der Radverkehr in Richtung Uhingen wird bis zum Kreisverkehr auf der Fahrbahn auf einem Schutzstreifen geführt (vgl. Maßnahme 5) und anschließend auf einen neu einzurichtenden Rad- / Gehweg (vgl. Maßnahme 8). In Richtung Ebersbach-Mitte soll der Radverkehr zukünftig auf einen neuen Rad- / Gehweg auf der Nordseite der Hauptstraße geführt werden (vgl. Maßnahme 8) und nach dem Kreisverkehr auf einem vorhandenen Rad- / Gehweg.</p> <p>Am Kreisverkehr Hauptstraße (L 1192) / Fabrikstraße sollte der Radverkehr nicht außen, sondern auf der Fahrbahn im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs geführt werden.</p> <p>Maßnahme: Deutliche Markierung der Führung des Radverkehrs in Richtung Uhingen nach dem Kreisverkehr auf den einzurichtenden gemeinsamen Rad- / Gehweg. Sowie für den Radverkehr in Richtung Ebersbach-Mitte deutliche Markierung der Führung des Radverkehrs vom neuen Rad- / Gehweg auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf den vorhandenen Rad- / Gehweg.</p> 
		Radverkehrsführung im Kreisverkehr	
		Maßnahme 7	

110	1	<p>Ebersbach – Uhingen</p> <p>Ausbau Rad- / Gehweg innerorts in Richtungsführung</p> <p>Maßnahme 8</p>	<p>Zwischen den Knoten Hauptstraße (L 1192) / Karl-Zinser-Straße und Hauptstraße (L 1192) / Fabrikstraße kann der Radverkehr in Richtung Ebersbach-Mitte entweder auf der Fahrbahn fahren oder den Gehweg auf der Südseite nutzen, der auch für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist (Breite des Gehwegs 2 m). Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte eine Trennung der Fahrtrichtungen erfolgen.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des Gehwegs an der Nordseite zu gemeinsamen Rad- / Gehweg für den Radverkehr in Richtung Ebersbach-Mitte (Länge ca. 400 m). Der Gehweg auf der Südseite wird als gemeinsamer Rad-/Gehweg eingerichtet und führt nur den Radverkehr in Richtung Uhingen.</p>  <p>Foto 9: Hauptstraße (L 1192) / Karl-Zinser-Straße</p>
111	1	<p>Ebersbach – Uhingen</p> <p>Radverkehrsführung im Knoten</p> <p>Maßnahme 9</p>	<p>In Richtung Uhingen quert der Radverkehr an der Hauptstraße (L 1192) die Karl-Zinser-Straße. Der Radverkehr wird hier verschwenkt geführt.</p> <p>Maßnahme: Einrichtung einer geradlinigen Führung des Radverkehrs sowie eine „Rot eingefärbte Furtmarkierung“</p>  <p>Foto 10: Hauptstraße (L 1192) / Karl-Zinser-Straße</p>

112	1	<p>Reichenbach – Ebersbach</p> <p>überfahrbare Abbiegehilfe</p> <p>Maßnahme 10</p>	<p>Der Radverkehr aus Richtung Ebersbach-Mitte trifft am Knoten Büchenbronner Straße (K 1413) / Martinstraße auf die Filstalradroute. Über die Route werden in Richtung Osten Uhingen und in Richtung Westen Reichenbach erreicht. In Richtung Reichenbach quert der Radverkehr aus Ebersbach-Mitte den Knoten als direkter Linksabbieger.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des Radverkehrs in Richtung Reichenbach wird am Knoten Büchenbronner Straße / Martinstraße eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite mind. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen.</p> 
-----	---	---	---

113	1	<p>Ebersbach – Uhingen</p> <p>Geschwindigkeits-reduzierung</p> <p>Maßnahme 11</p>	<p>In Richtung Uhingen wird der Radverkehr auf der Filstalradroute über die Leintelstraße geführt. Zwischen der Krapfenreuter Straße und der Herz Jesu Kirche gibt es an der Leintelstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Grund- und Werkrealschule in der Zeppelinstraße).</p> <p>Maßnahme: Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für die gesamte Länge der Leintelstraße, um Radfahrer, die hier im Zuge der Filstalradroute unterwegs sind, sowie den Schülerradverkehr zu sichern.</p>  <p>Foto 12: Leintelstraße</p>
-----	---	--	--

114	1	<p>Ebersbach – Uhingen</p> <p>Maßnahme bei Querung von Industriegleisen</p> <p>Maßnahme 12</p>	<p>Der Radverkehr zwischen Ebersbach und Uhingen auf der Filstalradroute muss im Bereich des Werkes der Südrad GmbH ein Industriegleis im spitzen Winkel queren.</p> <p>Maßnahme: Die Lücke in der Gleisspur kann möglicherweise durch den Einbau von Platten des Systems „velostail“ geschlossen werden. Bei diesem System werden die eingebauten Platten bei der Überfahrt des Zuges durch dessen Eigengewicht nach unten gedrückt, so dass der Zug in der Spur fährt. Wenn ein Radfahrer die Gleise quert, bleibt die Lücke geschlossen. Eine Sturzgefahr ist dann nahezu ausgeschlossen.</p>  <p>Foto 13: Strutstraße</p>  <p>Foto 14: Strutstraße</p>
-----	---	---	--

115	20	<p>Roßwälde – Weiler</p> <p>gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts</p> <p>Maßnahme 13</p>	<p>Der Radverkehr zwischen Schlierbach und Uhingen wird abschnittsweise über Rad- / Gehwege oder Wirtschaftswege geführt, die direkt an der L 1152 liegen. Bei Roßwälde und Weiler gibt es noch zwei Abschnitte, bei denen Radverkehrsanlagen an der L 1152 fehlen und der Radverkehr umwegig durch Roßwälde bzw. Weiler geführt wird. Für den Alltagsradverkehr auf dieser Achse sollte eine schnelle und direkte Führung an der L 1152 hergestellt werden.</p> <p>Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1152 bei Roßwälde (Gesamtlänge ca. 1.300 m).</p> 
116	20	<p>Roßwälde – Weiler</p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>Maßnahme 14</p>	<p>Die Herdfeldstraße zwischen Roßwälde – Weiler hat auf einer Länge von ca. 500 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p> 

117	20	Weiler – Ebersbach gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts Maßnahme 15	Bei Weiler wird der Radverkehr wie schon in Roßwälden umwegig durch die Ortslage geführt. Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1152 bei Weiler (Gesamtlänge ca. 200 m).  <i>Foto 17: L 1152 bei Weiler</i>
-----	----	---	---

118	20	Weiler – Ebersbach Oberflächensanierung Ausbau Rad- / Gehweg außerorts oder Asymmetrische Führung Maßnahmen 16 und 17	Zwischen Weiler und Ebersbach gibt es Nebenanlagen mit einer Breite von 2,20 m bis 2,40 m. Ab Ebersbach sind diese in Richtung Weiler als Gehweg, Radfahrer frei gekennzeichnet. Auf einem kurzen Teilstück wurden leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke festgestellt. Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (ca. 200 m). Langfristig sollte dieser Gehweg zu einem gemeinsamen Rad-/Gehweg in beide Richtungen ausgebaut werden soll (Ausbau auf eine für einen gemeinsamen Rad-/ Gehweg erforderliche Breite von 2,50 m + 075 m für einen Seitentrennstreifen). Kurzfristig sollte der Gehweg den Radfahrern nur bergauf angeboten werden. Der Radverkehr in Gegenrichtung fährt bergab mit dem allgemeinen Verkehr auf der Fahrbahn (zur Zeit T 70 und T 50).
<i>Foto 18: Albstraße (L 1152)</i>			

119	21	<p>Uhingen – Bünzwang</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler bei Wechsel der Führungsform</p> <p>Maßnahme 18</p>	<p>Ein wichtiger Schulstandort in Ebersbach ist das Schulzentrum Raichberg (Realschule und Gymnasium). Das Schulzentrum liegt oberhalb von Ebersbach-Mitte und ist über die Bünzwanger Straße (K 1416) zu erreichen. Von Ebersbach-Mitte kann zunächst ein Rad- / Gehweg (mit eigener Filsbrücke) genutzt werden, der kurz nach dem Kreisverkehr endet.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der Bünzwanger Straße (K 1416) wegen Übergang zwischen gemeinsamen Rad- / Gehweg und neu zu markierenden Schutzstreifen (vgl. Maßnahme 19).</p>  <p>Foto 19: Bünzwanger Straße (K 1416)</p>
-----	----	--	--

120	21	<p>Uhingen – Bünzwangen</p> <p>Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 19</p>	<p>Der Radverkehr zum Schulzentrum sowie zum Stadtteil Bünzwangen fährt zwischen Kreisverkehr und Schulzentrum auf der Bünzwanger Straße (Fahrbahn 7 m bis 7,20 m). Auf diesem Abschnitt gibt es nur im oberen Abschnitt ein gemeinsamer Rad- / Gehweg (vgl. Maßnahme 20). Die Fahrt ab dem Kreisverkehr auf der Bünzwanger Straße zum Schulzentrum Raichberg ist ca. 500 m lang und hat einen mittleren Anstieg.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) auf der Bünzwanger Straße (K 1416) zwischen Kreisverkehr und Schulzentrum Raichberg (Fahrbahn 7 - 7,20 m). In der Abfahrt nach Ebersbach-Mitte fährt der Radverkehr zunächst auf dem vorhandenen gemeinsamen Rad- / Gehweg und wird erst ab dem Radwegende auf die Fahrbahn geführt (vgl. Maßnahme 20).</p> 
<i>Foto 20: Bünzwanger Straße (K 1416)</i>			

121	21	<p>Uhingen – Bünzwangen</p> <p>Radwegauflösung im Übergang zum Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme 20</p>	<p>Ab dem Schulzentrum Raichberg kann Richtung Ebersbach auf einer Länge von ca. 100 m zunächst ein gemeinsamer Rad- / Gehweg genutzt werden.</p> <p>Maßnahme: Führung des Radverkehrs vom Radweg auf den neu zu markierenden Schutzstreifen (vgl. Maßnahme 19). Hierzu ist ein baulich geschütztes Radwegende erforderlich.</p>  <p><i>Foto 21: Bünzwanger Straße (K 1416)</i></p>
-----	----	---	--

122	21	Bünzwangen Schutzstreifen Maßnahme 21	<p>Die Ortsdurchfahrt Bünzwangen (Ebersbacher Straße bzw. Ortsstraße, K 1416) hat eine Fahrbahnbreite zwischen 6,90 und 7 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines alternierenden Schutzstreifens (1,25 m) in der Ortsdurchfahrt Bünzwangen. Aufgrund der Topographie sollte der bergauf fahrende Radfahrer durch einen Schutzstreifen gesichert werden. D.h. aus Richtung Sulpach kommend erhält zunächst der Radverkehr in Richtung Uhingen einen Schutzstreifen (Südseite der K 1416), dieser wechselt bis zum Knoten Ortsstraße / Silcherstraße auf die Nordseite (Markierung für den Radverkehr in Richtung Sulpach). Ab dem Knoten Ortsstraße / Silcherstraße erfolgt der Anstieg wieder in Richtung Uhingen, so dass der Schutzstreifen wieder auf die Südseite der K 1416 wechselt. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 22: Ortsstraße (K 1416)</p>
-----	----	--	---

123 124	21	Bünzwangen – Uhingen gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts und Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform Maßnahme 22	Auf der K 1414 zwischen Bünzwangen und Uhingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Bünzwangen und Uhingen an der K 1414 (Gesamtlänge ca. 1.800 m) sowie einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang wegen Übergang von Schutzstreifen (Maßnahme 21) auf neuen Rad- / Gehweg.  <i>Foto 23: K 1414 / K 1417</i>
125	21	Bünzwangen – Uhingen Oberflächensanierung Maßnahme 23	Aus Richtung Sulpach kann das Schulzentrum über die Haldenbergstraße erreicht werden. Hier wurden leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke festgestellt. Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (ca. 350 m).  <i>Foto 24: Haldenbergstraße</i>

126	70	<p>Diegelsberg – Weinstadt</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung wegen Fahrbahnhöhung</p> <p>Maßnahme 24</p>	<p>Bis zum Knoten K 1412 / K 1413 (Abzg. Büchenbronn) gilt auf der K 1412 eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h. Zwischen diesem Knoten und dem Knoten K 1209 / L 1151 (Rems-Murr-Kreis) gibt es weder Radverkehrsanlagen noch eine Tempobeschränkung.</p> <p>Maßnahme: Der Radverkehr kann hier im Mischverkehr abgewickelt werden. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km / h empfohlen.</p> 
127	84	<p>Roßwälde – Hochdorf</p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>Maßnahme 25</p>	<p>Die Verbindung zwischen Roßwälde und Hochdorf (Kreis Esslingen) wird über einen Wirtschaftsweg geführt. Auf einer Länge von insgesamt 950 m weist dieser leichte Schäden in der wassergebundenen Fahrbahndecke auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (400 m in der Gemarkung Roßwälde und 550 m in der Gemarkung Hochdorf).</p> 

128	87	Bünzwangen Geschwindigkeits-reduzierung und Markierung Fahrbahn mit Seitenstreifen Maßnahme 26	Von der K 1419 zweigt die K 1418 nach Bünzwangen ab. Die Fahrbahndecke wurde kürzlich erneuert. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5 m. Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none">• Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren.• Entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen sollte die Fahrbahn mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,75 cm), Kfz fährt in der Mitte.  <p><i>Foto 27: K 1418 nach Bünzwangen</i></p>
-----	----	---	--

129	87	Bünzwangen – Sulpach	Der Freizeitradverkehr zwischen Schlierbach und Ebersbach soll über die K 1419 geführt werden. Die Sanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (K 1419) wurde im April 2010 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Fahrbahnquerschnitt zur Zeit zwischen 3,50 und 4 m. Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none">• Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren.• Entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen sollte die Fahrbahn mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,75 cm), Kfz fährt in der Mitte.
	88	Bünzwangen – Schlierbach Geschwindigkeits-reduzierung und Markierung Fahrbahn mit Seitenstreifen	

Maßnahme 27



Foto 28: K 1419 zwischen K 1418 und Sulpach

Eislingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
130	1	Göppingen – Eislingen	<p>Der Radverkehr aus Göppingen in Richtung Eislingen-Mitte wird an der Hindenburgstraße auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der Südwestseite geführt.</p> <p>Maßnahme: Radverkehr vom Rad- / Gehweg vor dem Kreisverkehr mit einer Markierung auf die Fahrbahn führen</p>  <p>Foto 1: Hindenburgstraße / Jahnstraße</p>
131	1	Göppingen – Eislingen	<p>Der Radverkehr in Richtung Göppingen auf der Hindenburgstraße (L 1219) wird zwischen Kreisverkehr und Olgastraße auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Für die Bushaltestelle ist nahezu auf der gesamten Länge (ca. 130 m) eine Sperrfläche für den Linienbusverkehr markiert.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) zwischen Kreisverkehr und Olgastraße (ist im Bereich der Bushaltestelle unterbrochen).</p>  <p>Foto 2: Hindenburgstraße / Jahnstraße</p>

132	1	Göppingen – Eislingen	<p>Der Radverkehr auf der Jahnstraße (L 1219) wird auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m + 0,50 Abstand zu Parkstreifen) zwischen Kreisverkehr Hindenburgstraße und Kreisverkehr Hauptstraße (Fahrbahnquerschnitt 7,50 m) markieren.</p>  <p><i>Foto 3: Jahnstraße</i></p>
133	1	Eislingen – Salach	<p>Auf der Salacher Straße (L 1219) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße und Lessingstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (Fahrbahnbreite zur Zeit bei 3 FS 10,80 m. Neue Einteilung der Fahrbahn: Die beiden Fahrspuren geradeaus = 2,75 m und Linksabbieger = 2,30 m sowie Schutzstreifen 1,25 m und 0,50 m Abstand zu Parkstreifen)</p>  <p><i>Foto 4: Salacher Straße (L 1219) zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße</i></p>

133	1	Eislingen – Salach	<p>Auf der Salacher Straße (L 1219) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße und Lessingstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme zwischen Gartenstraße und Königstraße: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) (Fahrbahnbreite 9,30 m) bis zur Mittelinsel an der Gartenstraße.</p> <p>Falls ein Parkstreifen auf diesem Abschnitt notwendig ist, dann kann der Schutzstreifen nur auf einer Seite markiert werden. Die Markierung des Schutzstreifens sollte nicht auf der Seite des Parkstreifens erfolgen. Auf dem Abschnitt zwischen Königstraße und Kapellenweg ist auf der Nordseite der Salacher Straße ein Parkstreifen eingerichtet (vgl. nachfolgende Maßnahme). Wenn möglich sollte daher auch auf dem Abschnitt zwischen Gartenstraße und Königstraße der Parkstreifen auf der Nordseite liegen und der Schutzstreifen auf der Südseite markiert werden.</p>  <p><i>Foto 5: Salacher Straße (L 1219) zwischen Gartenstraße und Königstraße</i></p>
-----	---	--------------------	--

133	1	Eislingen – Salach	<p>Auf der Salacher Straße (L 1219) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße und Lessingstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme zwischen Königstraße und Kapellenweg: Aufgrund des Parkstreifens auf der Nordseite bleibt nur eine Fahrbahnbreite von 7,20 m. Besteht die Notwendigkeit den Parkstreifen beizubehalten, dann kann ein Schutzstreifen (1,50 m) nur auf einer Seite markiert werden (Restfahrbahn 5,70 m). Dieser sollte wie bei dem Abschnitt zwischen Garten- und Königstraße auf der Südseite markiert werden.</p>  <p><i>Foto 6: Salacher Straße (L 1219) zwischen Königstraße und Kapellenweg</i></p>
133	1	Eislingen – Salach	<p>Auf der Salacher Straße (L 1219) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße und Lessingstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme zwischen Kapellenweg und Lessingstraße: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) bei einer Fahrbahnbreite von 9 m.</p>  <p><i>Foto 7: Salacher Straße (L 1219) zwischen Kapellenweg und Lessingstraße</i></p>

134	1	Eislingen – Salach	<p>Auf der Salacher Straße (L 1219) wird der Radverkehr zwischen Hauptstraße und Lessingstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme an der Tannenbergstraße: Markierung der Führung vom Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) auf den gemeinsamen Rad- / Gehweg in Richtung Salach.</p>  <p>Foto 8: Salacher Straße (L 1219) / Lessingstraße / Tannenbergstraße</p>
135	1	Eislingen – Salach	<p>Vor dem Kreisverkehr Salacher Straße (L 1219) / Leibnitzstraße enden aus beiden Richtungen die richtungsbezogenen gemeinsamen Rad- / Gehwege, der Radverkehr fährt dann auf der Fahrbahn durch den Kreisverkehr. Anschließend werden wieder in beide Richtungen richtungsbezogene gemeinsame Rad- / Gehwege angeboten.</p> <p>Maßnahme: Deutliche Markierung der Führung des Radverkehrs von den Rad- / Gehwegen auf die Fahrbahn bzw. von der Fahrbahn auf die Rad- / Gehwege.</p>  <p>Foto 9: Salacher Straße (L 1219) / Leibnitzstraße</p>

136	1	Eislingen – Salach	<p>An der Salacher Straße (L 1219) östlich der Beltstraße beginnt auf der Südseite ein Rad- / Gehweg zwischen Eislingen und Salach. Hier wird der Radverkehr zwischen den beiden Gemeinden in beide Richtungen abgewickelt. In Richtung Eislingen-Stadtmitte wird der Radverkehr auf Richtungsradwegen geführt. Im Rahmen des Baus der Ostspange wird der Knoten Salacher Straße (L 1219) / Beltstraße zu einem Kreisverkehr umgebaut.</p> <p>Maßnahme: Im Rahmen des Baus des Kreisverkehrs muss eine Querungshilfe am Knoten Salacher Straße / Beltstraße berücksichtigt werden, damit der Radverkehr aus Richtung Salach (Führung auf der Südseite) sicher den Richtungsradweg auf der Nordseite erreichen kann.</p> 
<i>Foto 10: Salacher Straße (L 1219) / Beltstraße</i>			

137	1	Göppingen – Eislingen	<p>Zur Zeit wird der Radverkehr an der Stuttgarter Straße (alte B 10) in Eislingen zwischen Kreisverkehr (Anschluss neue B 10) und Ulrichstraße über beidseitig vorhandene richtungsbezogene gemeinsame Rad- / Gehwege geführt (Nordseite 2,60 m und Südseite 2 - 2,40 m). Die Oberfläche beider Rad- / Gehwege ist gut. Die Fahrbahn mit 4 Fahrspuren hat eine Breite von 12 m.</p> <p>Ganz entscheidend ist die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Neugestaltung der alten B 10. Den Vorgaben der RAST entsprechend sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Ausfahrten an der B 10 wird hier die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen.</p> <p>Die Umgestaltung der B 10 wird sich voraussichtlich an der Straßenkategorie „Örtliche Einfahrtstraße“ orientieren. Hier werden vier Querschnitte empfohlen, die Anlagen für den Radverkehr vorsehen. Aufgrund der Breite des gesamten Querschnitts an der Stuttgarter Straße von 16,50 bis 17 m sind nur die Markierung von Schutzstreifen möglich. Der Querschnitt mit den geringsten Maßen beträgt entsprechend der RAST bei der Anlage von Schutzstreifen 15,50 m. Bei diesem Querschnitt ist das Parken nur auf einer Seite möglich. Bei der Markierung von Schutzstreifen muss zum Parkstreifen ein Sicherheitsabstand von 0,50 m berücksichtigt werden.</p> <p>Die Markierung von Schutzstreifen wird insbesondere für den Abschnitt zwischen der Kornbergstraße und dem bereits umgebauten Bereich (Ulrichstraße bzw. Frauenstraße) empfohlen (zahlreiche Ein- und Ausfahrten).</p> 
-----	---	-----------------------	--

Foto 11: Stuttgarter Straße (alte B 10) / Grünenbergstraße

138	1	Göppingen – Eislingen – Salach	<p>Zwischen Ulrichstraße und Beundstraße wurde die Stuttgarter Straße bzw. Ulmer Straße (alte B 10) umgebaut. Die Fahrbahn hat nun eine Breite von 7 m. Auf beiden Seiten wurden Parkstreifen mit einer Breite von 2 m eingerichtet. Die Markierung von Schutzstreifen ist aufgrund der neuen Fahrbahnbreite nicht mehr möglich.</p> <p>Maßnahme: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und querende Fußgänger wird für den zentralen Abschnitt der Stuttgarter Straße / Ulmerstraße zwischen Schulstraße (Silcherschule) und Weberstraße (Lutherkirche) die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p><i>Foto 12: Stuttgarter Straße (alte B 10) / Ulrichstraße (Foto zeigt den Abschnitt vor dem Abschluss der Umbaumaßnahme)</i></p>
-----	---	-----------------------------------	---

139	1	Eislingen – Salach	<p>Zwischen der Karl-Liebknecht-Straße und der Beundstraße gibt es auf der Nordseite der Ulmer Straße (alte B 10) für den Radverkehr in Richtung Eislingen-Stadtmitte einen Radfahrstreifen. Der Radverkehr in Richtung Salach wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m)</p> <p>Bisher wurde für die Stuttgarter Straße bzw. Ulmer Straße (alte B 10) die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Daher sollte auch für den Abschnitt zwischen Karl-Liebknecht-Straße und der Beundstraße die Führungsform beibehalten werden. (Fahrbahnbreite inkl. vorhandenen Radfahrstreifen 11,70 m, d.h. 2 Schutzstreifen = 3,00 m, 2 FS = 6,00 m und Linksabbiegerpur = 2,70 m)</p>  <p><i>Foto 13: Ulmer Straße (alte B 10) / Beundstraße</i></p>
140	1	Eislingen – Salach	<p>Vor der Zufahrt zum Stadion beginnt an der Ulmer Straße (alte B 10) auf der Südseite ein gemeinsamer Rad- / Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Furtmarkierung an der Zufahrt zum Stadion</p>  <p><i>Foto 14: Ulmer Straße (alte B 10) / Zufahrt zum Stadion</i></p>

141	15	Eislingen – Holzheim	<p>Zwischen der Stuttgarter Straße und der Albstraße wird der Radverkehr auf der Holzheimer Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gilt zwischen der Albstraße und der Friedhofstraße nur in Richtung Norden.</p> <p>Maßnahme: Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m) auf der Holzheimer Straße zwischen der Alb- und der Friedhofsstraße (Fahrbahnquerschnitt 7,90 m). Ein Abstand zum Parkstreifen von 0,50 m ist hier nicht unbedingt notwendig, da die Parkvorgänge hier seltener als z. B. an einer Hauptgeschäftsstraße sind.</p> <p>Zwischen der Friedhofstraße und der Stuttgarter Straße hat die Holzheimer Straße eine Fahrbahnbreite von 5,50 bis 6,10 m. Daher kann auf diesem Abschnitt kein Schutzstreifen markiert werden.</p> <p>Für den gesamten Verlauf der Holzheimer Straße wird die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p><i>Foto 15: Holzheimer Straße / Dr.-Engel-Straße</i></p>
-----	----	----------------------	--

142	15	Eislingen – Holzheim	<p>Zwischen Eislingen und Holzheim kann der Radfahrer auf der Holzheimer Straße zwischen einer Führung auf der Fahrbahn und einem für Radfahrer freigegebenen Gehweg auf der Nord- bzw. Westseite wählen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Ein Großteil der Radfahrer nutzt den für Radfahrer freigegebenen Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der Holzheimer Straße, um eine sichere Querung des Radverkehrs zu ermöglichen, der aus Richtung Holzheim kommend auf dem für Radfahrer freigegebenen Gehweg fährt.</p>  <p>Foto 16: Holzheimer Straße</p>
-----	----	----------------------	---

143	36	Eislingen – Krummwälden	<p>An der Ottenbacher Straße (K 1404) wird der Radverkehr in beide Richtungen auf einem gemeinsamem Rad- / Gehweg geführt.</p> <p>Maßnahme: Furtmarkierung am Knoten Ottenbacher Straße K 1404 / Staufeneckstraße</p>  <p><i>Foto 17: Ottenbacher Straße (K 1404) / Staufeneckstraße</i></p>
144	36	Eislingen – Krummwälden	<p>Zwischen Eislingen und Krummwälden wird der Radverkehr an der Ottenbacher Straße (K 1404) auf einem gemeinsamem Rad- / Gehweg geführt. In der südlichen Ortseinfahrt Krummwälden endet diese Radverkehrsanlage.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der Ottenbacher Straße (K 1404) wg. Übergang von gemeinsamem Rad- / Gehweg zu Schutzstreifen (vgl. nachfolgende Maßnahme)</p>  <p><i>Foto 18: Ottenbacher Straße (K 1404) / südliche Ortseinfahrt Krummwälden</i></p>

145	36	Eislingen – Krummwälden	<p>In der Ortsdurchfahrt Krummwälden befinden sich an der Ottenbacher Straße (K 1404) zwischen Ortseingang und der Brückenstraße keine Radverkehrsanlagen (Fahrbahnquerschnitts 7,50 m)</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m), die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 19: Ottenbacher Straße (K 1404) / Ortsdurchfahrt Krummwälden</p>
146	36	Krummwälden – Ottenbach	<p>In der Ortsdurchfahrt Krummwälden befinden sich an der Ottenbacher Straße (K 1404) zwischen Brückenstraße und der Schwarzengasse keine Radverkehrsanlagen. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 6,50 m ist die Markierung von Schutzstreifen nur auf einer Seite möglich.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) bergauf in Richtung Ottenbach, die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 20: Ottenbacher Straße (K 1404) / nördliche Ortseinfahrt Krummwälden</p>

147	36	Krummwälden – Ottenbach	<p>An der Ottenbacher Straße (K 1404) wird der Radverkehr in beide Richtungen auf einem gemeinsamem Rad- / Gehweg geführt.</p> <p>Maßnahme: Furtmarkierung am Knoten Ottenbacher Straße K 1404 / Im Schönhut sowie an den Knoten Ottenbacher Straße K 1404 / Am Eschenbach und Ottenbacher Straße K 1404 / Stumpenhof</p>  <p><i>Foto 21: Ottenbacher Straße (K 1404) / Im Schönhut</i></p>
148	92	Eislingen – Näherhof – K 1426	<p>Der Radverkehr wird auf der Beundstraße / Weberstraße im Mischverkehr geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 6,60 m ist die Markierung von Schutzstreifen im mittleren Abschnitt nicht möglich.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens im Kreuzungsbereich (Beundstraße / Ulmerstraße). Im weiteren Verlauf der Beundstraße bzw. Weberstraße Einbeziehung in T-30 Regelung für Wohngebiete.</p>  <p><i>Foto 22: Beundstraße</i></p>

Eschenbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
456	28	Eschenbach – Gewerbe- park Voralb	Neubau eines Rad-/Gehwegs mit wassergebundener Decke parallel zur K 1425 bis zur Bahntrasse
457	28	Eschenbach – Gewerbe- park Voralb	vorhandenen Weg entlang der Bahntrasse ausbauen / verbreitern (wassergebundene Oberdecke) (Anbindung des Gewerbepark Voralb ab Bahntrasse über vorhandenen Weg entlang der Bahntrasse, Anschluss dann über Kühnbergstraße)
458	28	Eschenbach – Gewerbe- park Voralb	Neubau eines Rad-/Gehwegs (Asphaltdecke) parallel zur K 1425 ab der Bahntrasse bis Ende Wirtschaftsweg (nördlich Bannholzstraße)
459	28	Eschenbach – Gewerbe- park Voralb	Zufahrt zum Gewerbepark Voralb: Bau von 2 Querungshilfen , aus Richtung Norden in der Verziehung, aus Richtung Süden in der Rückverziehung
460	93	Auendorf – Schlat	Weg mit wassergebundener Oberfläche ausbessern (nördlich Mähdlesberg)
461	95	Gewerbepark Voralb - Ursenwang	Reflektoren zur Sicherung der Führung bei Dunkelheit (Verbindungsweg im Gewerbepark Voralb)

Gammelshausen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
149	7/ 8 80	Heiningen – Gammelshausen Gammelshausen – Dürnau Auendorf – Gammelshausen	<p>Zur Sicherung des Schulwegs aus dem Wohngebiet östlich der Hauptstraße sind folgende Maßnahmen notwendig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Führung des Radverkehrs über den Parkplatz am Rathaus 2. Einrichtung einer direkten Zufahrt zur Hauptstraße (L 1217) durch Öffnung der Steinreihe / des Beets  <p><i>Foto 1: Hauptstraße L 1217 (Blick in Richtung Parkplatz am Rathaus)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Sicherung der Querung zur Straße „Schulweg“ mit einer LSA für Radfahrer. Die LSA für Radfahrer wird an die vorhandene LSA für Fußgänger angeschlossen. Die Haltelinie muss bis zur neuen Querung verlegt und die Furt entsprechend verbreitert werden.  <p><i>Foto 2: Hauptstraße L 1217 (Fußgänger LSA am Rathaus)</i></p>

150		<p>Der Radverkehr hat somit die Möglichkeit die Hauptstraße geradlinig und sicher zu queren.</p> <p>Zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Süden in Richtung Dürnau (Linksabbieger) wird eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen.</p>  <p><i>Foto 3: Hauptstraße L 1217 / Schulweg (Richtung Dürnau)</i></p>
151	7 / 80	<p>Heiningen – Gammelshausen Auendorf – Gammelshausen</p> <p>Sicherung des leicht bergauf fahrenden Radverkehrs in Richtung Auendorf durch die Markierung eines Schutzstreifens (Breite 1,50 m) auf der Westseite der Hauptstraße (L 1217) zwischen Kreisverkehr (Hauptstraße L 1217 / K 1446) und Fuchseckstraße (Fahrbahnbreite ab Kreisverkehr zunächst 8,25 m im weiteren Verlauf nur noch 7 bis 7,10 m).</p>  <p><i>Foto 4: Hauptstraße L 1217 (Richtung Bad Ditzenbach)</i></p> <p>Im Bereich mit ausreichenden Querschnitt können auf der Ostseite Parkmöglichkeiten eingerichtet werden.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
152	80	Auendorf – Gammelshausen	<p>Zur Zeit wird der Rad- wie der Kfz-Verkehr ab Auendorf zunächst über die K 1448 und ab dem Knoten K 1448 / L 1217 über die L 1217 geführt. Aufgrund der auf der K 1448 vorhandenen Kfz-Belastung mit 1.900 Fahrzeugen am Tag ist eine Mitführung des Radverkehrs möglich. Problematisch auf der K 1448 sind die teilweise hohen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden. Daher sollte die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert werden.</p> <p>Eine Mitführung des Radverkehrs auf der L 1217 kann aufgrund der Kfz-Belastung mit 5.300 Fahrzeugen am Tag (3.400 auf der L 1217 für den Abschnitt Gruibingen – L 1217 / K 1448 + der 1.900 auf der K 1448) sowie des sehr kurvigen Verlaufs nicht empfohlen werden. Alternativ kann der Radverkehr über einen vorhandenen Wirtschaftsweg und über die Fuchseckstraße nach Gammelshausen geführt werden. Für diese Führung ist aber auf einer Länge von 150 m ab dem Knoten L 1217 / K 1448 der Neubau eines asphaltierten Weges auf einem vorhandenen Weg mit wassergebundener Oberdecke, der zur Zeit für den Radverkehr nicht genutzt werden kann, notwendig.</p>  <p>Foto 5: Von der L 1217 zur Fuchseckstraße (Neubau auf 150 m)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
153	80	Auendorf – Gammelshausen	<p>Zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Norden in Richtung Auendorf (Linksabbieger) wird am Knoten Hauptstraße (L 1217) / Fuchseckstraße eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 6: L 1217 / Fuchseckstraße</p>
154	80	Auendorf – Gammelshausen	<p>Der Radverkehr zwischen Gammelshausen und Auendorf sollte nicht über die L 1217 sondern über die Fuchseckstraße und Wirtschaftswege zum Knoten L 1217 / K 1448 geführt werden. Hier müsste dann zur Sicherung der querenden Radfahrer an der K 1448 eine Querungshilfe gebaut werden.</p>  <p>Foto 7: L 1217 / K 1448</p>

Geislingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
155	1	Kuchen – Geislingen	<p>Der Verbindungsweg zwischen der Straße „Im Espan“ und der B 10 (Höhe Siechenbrücke) ist nur zwischen 0,70 und 1,50 m breit.</p> <p>Maßnahme: Ausbau mit wassergebundener Decke (Länge 250 m)</p>  <p>Foto 1: Verbindung zwischen „Im Espan“ und B 10 (Siechenbrücke)</p>
156	1	Kuchen – Geislingen	<p>Insgesamt drei Drängelgitter erschweren die Aus- und Einfahrt zu dem Verbindungsweg zwischen der Straße „Im Espan“ und der B 10 (Höhe Siechenbrücke). Der Abstand zwischen dem ersten Drängelgitter (direkt an der Straße) und dem mittleren entspricht den Vorgaben. Der Abstand zwischen dem mittleren und dem dritten Bügel ist zu knapp. Zwei Drängelgitter sind hier ausreichend.</p> <p>Maßnahme: Demontage des dritten Drängelgitters</p>  <p>Foto 2: „Im Espan“</p>

157	1	Kuchen – Geislingen	<p>In Richtung Kuchen wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg an der Stuttgarter Straße (B 10) geführt. Das Geländer an der Filsbrücke (Siechenbrücke) hat nur eine Höhe von 0,85 m.</p> <p>Maßnahme: Geländer auf eine den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entsprechende Höhe von 1,30 m erhöhen.</p> <p>Diese Maßnahme kann im Rahmen der Sanierung der Brücke erfolgen. Die Erhöhung des Geländers ist keine Voraussetzung für die Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen.</p>  <p><i>Foto 3: Stuttgarter Straße (B 10) / Siechenbrücke</i></p>
-----	---	---------------------	---

158	1	Kuchen – Geislingen	<p>Zur Zeit wird der Radverkehr an der Stuttgarter Straße (B 10) aus Richtung Kuchen am Knoten Stuttgarter Straße / Bruckwiesenstraße über die Bruckwiesenstraße geführt. Der Radverkehr soll hier von der B 10 weggeführt und über Nebenstraßen in die Altstadt und zum „Sternplatz“ gelenkt werden. Da umwegige Führungen vom Alltagsradverkehr nicht angenommen werden, sollten auf der Stuttgarter Straße Radverkehrsanlagen eingerichtet werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf der Südseite der Stuttgarter Straße zwischen Bruckwiesenstraße und Oberböhringer Straße. Auf der Nordseite wird der Radverkehr über den vorhandenen Radweg geführt.</p>  <p>Foto 4: Stuttgarter Straße (B 10) / Bruckwiesenstraße</p>
-----	---	---------------------	---

158	1	Kuchen – Geislingen	<p>In der Zufahrt bzw. Ausfahrt des Kreuzungsbereichs Stuttgarter Straße (B 10) / Oberböhringer Straße in Richtung Kuchen gibt es keine Radverkehrsanlagen. Auf der Nordseite beginnt nach ca. 50 m ein gemeinsamer Rad- Gehweg.</p> <p>Im Kreuzungsbereich Richtung Kuchen hat die Fahrbahn eine Breite von 5,00 m und in Richtung Sternplatz 2 Fahrspuren mit einer Breite von insgesamt 6,40 m.</p> <p>Maßnahme: In Richtung Kuchen Schutzstreifen (1,50 m) bis zum gemeinsamen Rad- Gehweg und in Richtung Stadtmitte ein Schutzstreifen mit 1,25 m (in dmarkieren (Neuaufteilung der beiden Fahrspuren: geradeaus 2,75 m und links 2,40 m).</p>  <p>Foto 5: Stuttgarter Straße, B 10 (Foto in Richtung Kuchen)</p>
-----	---	---------------------	---

159	1	Kuchen – Geislingen	<p>Im Knoten Stuttgarter Straße / Oberböhringer Straße sind die Belange des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahme: Furten für den geradeaus fährenden Radverkehr für alle Richtungen sowie Führung des linksabbiegenden Radverkehrs als indirekter Linksabbieger mit entsprechenden Aufstellflächen. Entscheidender Faktor bei der Wahl der Führung ist die hohe Verkehrsbelastung in diesem Knoten.</p> <p>Die genaue Darstellung der Führung des Radverkehrs in diesem Knoten erfolgt noch in einer Detailkarte („Exemplarische Maßnahme“).</p>  <p><i>Foto 6: Stuttgarter Straße (B 10) / Oberböhringer Straße</i></p>
-----	---	---------------------	---

160	1	Geislingen	<p>Stuttgarter Straße zwischen Oberböhringer und Überkinger Straße: Im Kreuzungsbereich Richtung Sternplatz eine Fahrbahn mit einer Breite von 5,10 m und in Richtung Kuchen 2 Fahrspuren mit einer Breite von insgesamt 6,60 m.</p> <p>Maßnahme: In Richtung Stadtmitte Schutzstreifen (1,50 m) und in Richtung Kuchen ein Schutzstreifen mit 1,25 m (Neuaufteilung der beiden Fahrspuren: geradeaus 2,75 m und links 2,60 m) markieren.</p>  <p>Foto 7: Stuttgarter Straße (B 10) / Oberböhringer Straße</p>
160	1	Geislingen	<p>Zwischen Forststraße und Gutenbergstraße hat die Stuttgarter Straße 3 Fahrspuren auf einer Breite von 10,50 m.</p> <p>Maßnahme: In Richtung Sternplatz Schutzstreifen (1,50 m) und in Richtung Kuchen ein Schutzstreifen mit 1,25 m (Neuaufteilung der Fahrspuren: 2 x geradeaus 2,75 m und links 2,25 m).</p>  <p>Foto 8: Stuttgarter Straße (B 10) / Gutenbergstraße</p>

160	1	Geislingen	<p>Zwischen der Gutenbergstraße und der Stuttgarter Straße 139 hat die B 10 2 Fahrspuren und eine Breite von 10,60 m. Auf der Nordseite wurde ein 2 m breiter kurzer Parkstreifen auf der Fahrbahn markiert.</p> <p>Maßnahme: In beide Richtungen Schutzstreifen (1,50 m), in Richtung Kuchen mit einem Abstand zum Parkstreifen von 0,50 m.</p>  <p>Foto 9: Stuttgarter Straße (B 10) / Fischerstraße</p>
-----	---	------------	---

160	1	Geislingen	<p>Zwischen der Stuttgarter Straße 139 und der Stockstraße hat die B 10 2 Fahrspuren und eine Breite von 10,30 m. Auf der Nordseite wurde ein 2 m breiter kurzer Parkstreifen auf der Fahrbahn markiert. Auf der Südseite ist im Seitenbereich eine Parkbucht eingerichtet.</p> <p>Maßnahme: Falls der Parkstreifen auf der Nordseite nicht entbehrlich ist, dann kann ein Schutzstreifen nur auf einer Seite markiert werden. Die Markierung des Schutzstreifens (1,50 m plus 0,50 m Abstand zur Parkbucht) sollte dann auf der Südseite (in Richtung Sternplatz) erfolgen. Ist der Parkstreifen auf der Nordseite entbehrlich dann kann ein beidseitiger Schutzstreifen jeweils mit 1,50 m (plus 0,50 m Abstand zur Parkbucht auf der Südseite) markiert werden.</p>  <p>Foto 10: Stuttgarter Straße (B 10) / Pfarrstraße</p>
-----	---	------------	---

160	1	Geislingen	<p>In Richtung „Sternplatz“ wurde die Stuttgarter Straße neu gestaltet. Östlich der Stockstraße hat die Stuttgarter Straße 3 Fahrspuren und eine Breite von 11,30 m. Auf der Nordseite wurde eine 2,30 m breite Parkbucht eingerichtet.</p> <p>Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen (1,50 m plus 0,50 m Abstand zur Parkbucht), Neuaufteilung der Fahrspuren: 2 x geradeaus 2,75 m und links 2,25 m.</p>  <p>Foto 11: Stuttgarter Straße (B 10) / Stockstraße</p>
-----	---	------------	--

161	1	Geislingen	<p>Zwischen der Stockstraße und der Schlachthausstraße wird der Fahrbahnquerschnitt der Stuttgarter Straße in Richtung „Sternplatz“ zugunsten der Seitenbereiche schmäler (Fahrbahnbreite 7,10 m). Auf der Südseite wurde eine 3,00 m breite Parkbucht eingerichtet. Auf der Nordseite gibt es im Seitenbereich einen einzelnen Parkplatz. Die Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens ist nicht möglich.</p> <p>Maßnahme: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sowie für querende Fußgänger wird für den Bereich zwischen der Stockstraße und dem Sternplatz die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p>Foto 12: Stuttgarter Straße (B 10) / Stockstraße</p>
-----	---	------------	--

162	1	Geislingen	<p>Am Knoten Stuttgarter Straße / Schlachthausstraße beginnt bereits die Linksabbiegerspur für den Verkehr in Richtung Bad Überkingen (B 466 und weiter zur A 8). Der Fahrbahnquerschnitt beträgt bei 4 Fahrspuren 13,30 m. Auf der Südseite wurde eine 2 m breite Parkbucht eingerichtet.</p>  <p><i>Foto 13: Stuttgarter Straße (B 10) / Schlachthausstraße</i></p> <p>Bei der Umgestaltung der Stuttgarter Straße B10 wurden die Belange des Radverkehrs nicht berücksichtigt. Besonders problematisch ist die Situation auf dem Abschnitt zwischen Sternplatz und Schlachthaus- bzw. Scheffelstraße. Die Radfahrer nutzen hier überwiegend den Gehweg auf der Südseite in beide Richtungen, hieraus ergeben sich Konflikte mit den Fußgängern.</p>  <p><i>Foto 14: Stuttgarter Straße (B 10) / Schlachthausstraße</i></p> <p>Maßnahme: Markierung einer Führung auf einen gemeinsamen Rad-Gehweg (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p>
-----	---	------------	---

163	1	Geislingen	<p>Auch der Abschnitt der Stuttgarter Straße zwischen Sternplatz und Schlachthausstraße wurde neu gestaltet. Radverkehrsanlagen wurden nicht eingerichtet.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des Gehwegs (2,40 m) zu einem gemeinsamen Rad- / Gehwegs (mindestens 2,50 m, aufgrund der Nutzungsintensität besser 3 m). Als Sofortmaßnahme sollte der Gehweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ gekennzeichnet werden.</p>  <p><i>Foto 15: Stuttgarter Straße (B 10) / zwischen Schlachthausstraße und Überlinger Straße</i></p>
164	1	Geislingen	<p>Die Tälesbahnstraße ist eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben ist, obwohl hier eine Radroute der Stadt Geislingen durchgeführt wird. Auf dem Wegweiser zur Radroute wird der Radfahrer gebeten, abzusteigen.</p> <p>Maßnahme: Freigabe der Tälesbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung entsprechend der Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen möglich (Breite der Fahrbahn 3,80 m).</p>  <p><i>Foto 16: Tälesbahnstraße / Goethestraße</i></p>

165	1	Geislingen	<p>Die Fabrikstraße weist auf einer Länge von ca. 600 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p>  <p><i>Foto 17: Fabrikstraße</i></p>
166	1	Geislingen	<p>Auf der Rheinlandstraße wird der Radverkehr ab der Stuttgarter Straße in Richtung Süden auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. In Richtung Norden fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn. Vor der Kurve wird der Radfahrer über die Linksabbiegerspur auf den für beide Richtungen freigegebenen gemeinsamen Rad- / Gehweg an der Rheinlandstraße geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens auf der Ostseite (1,50 m) der Rheinlandstraße. Die Fahrbahn hat bei 3 Fahrspuren einen Querschnitt von 13 m. Die unsichere Querung im Kurvenbereich wird dadurch vermieden (eingeschränkte Sicht in Richtung Rheinlandstraße). Außerdem kann der Radverkehr entlang der gesamten Achse richtungsbezogen geführt werden (vgl. nachfolgende Maßnahmen).</p>  <p><i>Foto 18: Rheinlandstraße</i></p>

166	1	Geislingen	<p>Der Radverkehr an der Rheinlandstraße wird zur Zeit zwischen der Einmündung der Straße „Im Weiherle“ und dem Parkplatz am Wölkbad auf einem für beide Richtungen freigegebenen gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. An der Zufahrt zum Parkplatz muss der Radverkehr in Richtung Eybach die Rheinlandstraße queren und im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite (1,50 m) der Rheinlandstraße. Die Fahrbahn hat bei 2 Fahrspuren einen Querschnitt von 8,20 m bis 8,80 m. Auf der Südseite der Rhenlandstraße ist eine Parkbucht eingerichtet. Hier ist ein Sicherheitsabstand von 0,50 m zwischen Schutzstreifen und Parkbucht zu berücksichtigen. Der Radweg auf der Nordseite kann mit der Markierung des Schutzstreifens auf der Südseite in einen Richtungsradweg umgewandelt werden.</p>  <p>Foto 19: Rheinlandstraße</p>
-----	---	------------	--

167	1	Geislingen	<p>Im Knoten Rheinlandstraße / Springstraße sind die Belange des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahmen: Furten für den geradeaus fahrenden Radverkehr auf der Rheinlandstraße. Die Furten im Kreuzungsbereich sind notwendig, um eine geradlinige sichere Führung des Radverkehrs auf den geplanten Schutzstreifen auf der Rheinlandstraße (vgl. vorangehende und nachfolgende Maßnahmen) im Knoten zu schaffen. Für den linksabbiegenden Radverkehr auf der Rheinlandstraße sollten in den Zufahrten der Springstraße Aufstellflächen markiert werden, um ein indirektes Linksabbiegen zu ermöglichen.</p>  <p><i>Foto 20: Rheinlandstraße / Springstraße</i></p>
-----	---	------------	--

168	1	Geislingen	<p>Auf der Eybacher Straße (L 1221) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m).</p> <p>Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 9 m. Durch den Schutzstreifen wird automatisch ein eingeschränktes Halteverbot (Parkverbot) angeordnet. Das Halten bleibt erlaubt. Somit ergibt sich aus der Markierung eines Schutzstreifens keine Änderung in Bezug auf die Regelung zum Parken und Halten auf diesem Abschnitt.</p>  <p>Foto 21: Rheinlandstraße / Eybacher Straße</p>
168	1	Geislingen	<p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) zwischen den Knoten Eybacher Straße / Rheinlandstraße und Eybacher Straße / Kantstraße. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 7,60 m. Zwischen der Seitenstraße und der Kantstraße ist an der Eybacher Straße auf der Südseite eine Parkbucht eingerichtet. Hier ist ein Sicherheitsabstand von 0,50 m zwischen Schutzstreifen und Parkbucht zu berücksichtigen.</p>  <p>Foto 22: Eybacher Straße / Kantstraße</p>

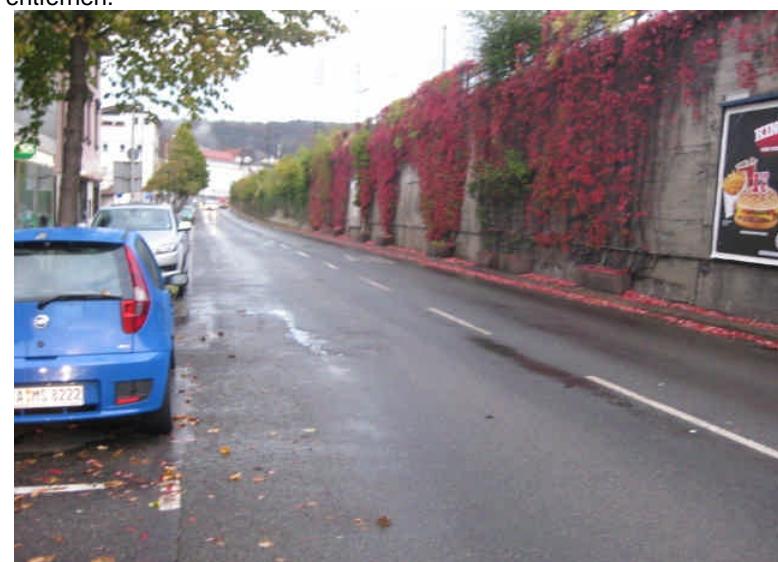
168	1	Geislingen	<p>Auf der Eybacher Straße (L 1221) sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) zwischen den Knoten Eybacher Straße / Kantstraße und Eybacher Straße / Tegelbergstraße. Die Fahrbahn hat bei 3 Fahrspuren (Linksabbiegerspuren in Kantstraße und Tegelbergstraße) einen Querschnitt von 10 m bis 11 m.</p>  <p>Foto 23: Eybacher Straße / Tegelbergstraße</p>
168	1	Geislingen	<p>Auf der Längentalstraße (L 1221) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) zwischen den Knoten Längentalstraße / Tegelbergstraße und Längentalstraße / Heidenheimer Straße. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 7,50 m bis 8 m. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 24: Längentalstraße</p>

169	1 3	Geislingen Geislingen – Eybach	<p>Im Knoten Längentalstraße (L 1221) / Heidenheimer Straße (L 1221) sind die Belange des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahmen: Markierung einer Furt für den geradeaus fahrenden Radverkehr auf der Längentalstraße in Richtung Eybach mit einer deutlichen Kennzeichnung des Übergangs zum für beide Richtungen freigegebenen gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der Südseite der Heidenheimer Straße. Der Radverkehr aus Richtung Eybach, der die Längentalstraße in Richtung Kuchen / Wölkbad fahren will, muss an der Fußgängerampel die Heidenheimer Straße queren. Daher muss diese mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden. Außerdem ist für den in diese Richtung fahrenden Radverkehr ebenfalls eine Furt zu markieren. Die Furt im Kreuzungsbereich ist notwendig, um eine geradlinige sichere Führung des Radverkehrs auf den geplanten Schutzstreifen auf der Längentalstraße (vgl. vorangehende Maßnahme) zu schaffen.</p>  <p>Foto 25: Längentalstraße / Heidenheimer Straße</p>
-----	--------	-----------------------------------	---

170	1	Geislingen	<p>Auf der Heidenheimer Straße (K 1441) zwischen Längentalstraße und Bahnhofstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) zwischen den Knoten Heidenheimer Straße / Längentalstraße und Heidenheimer Straße / Luisenstraße. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 7,50 m bis 8,60 m. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 26: Heidenheimer Straße / Karl-Benz-Straße</i></p>
170	1	Geislingen	<p>Zwischen Luisenstraße und Hohenstaufenstraße sind auf der Westseite der Heidenheimer Straße (K 1441) Parkbuchten eingerichtet. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 6,80 m und 7,10 m kann nur auf einer Seite ein Schutzstreifen markiert werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m plus 0,50 m Abstand zur Parkbucht) auf der Westseite der Heidenheimer Straße zwischen Luisen- und Hohenstaufenstraße. Ab der Luisenstraße geht es bereits leicht bergauf. Ab der Hohenstaufenstraße gibt es einen mittleren Anstieg. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 27: Heidenheimer Straße / Luisenstraße</i></p>

170	1	Geislingen	<p>Zwischen Hohenstaufenstraße und der Straße „Auf dem Häring“ besteht ein absolutes Halteverbot. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt zwischen 9 m und 9,60 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m)</p>  <p>Foto 28: Heidenheimer Straße / Hohenstaufenstraße</p>
170	1	Geislingen	<p>Auf dem Abschnitt „Auf dem Häring“ bis zur Bahnhofstraße ist auf einem kurzen Stück der Heidenheimer Straße (K 1441) eine Parkbucht eingerichtet. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 7,60 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf der Westseite. Der Radverkehr auf dieser Seite fährt in Richtung Bahnhof bergauf.</p>  <p>Foto 29: Heidenheimer Straße / Auf dem Häring</p>

171	1	Geislingen	<p>Im Knoten Heidenheimer Straße (K 1441) / Bahnhofstraße / Weilerstraße sind die Belange des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahmen: Markierung von Furten für den geradeaus fahrenden Radverkehr auf der Bahnhofstraße in Richtung Norden (Heidenheimer Straße) und dem Radverkehr auf der Heidenheimer Straße in Richtung Bahnhof. Diese Furten verbinden die geplanten Schutzstreifen auf der Heidenheimer Straße (vgl. vorgehende Maßnahme) und der Bahnhofstraße (vgl. nachfolgende Maßnahme). In den Ausfahrten haben die Fahrbahnen einen Querschnitt von 5 m bzw. 5,10 (jeweils 1 Fahrspur) und in den Zufahrten haben die Fahrbahnen einen Querschnitt von 7 m bzw. 7,60 m (jeweils 2 Fahrspuren).</p> <p>Für den Radverkehr aus Richtung Norden in Richtung Weiler ist an der Südwestseite des Knotens eine Aufstellfläche zu markieren, um ein indirektes Linksabbiegen über die Fußgänger-LSA zu ermöglichen. Daraus muss diese mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden.</p>  <p><i>Foto 30: Bahnhofstraße / Weilerstraße</i></p>
-----	---	------------	--

172	1	Geislingen	<p>Zwischen der Weilerstraße und der Parkstraße hat die Bahnhofstraße drei Fahrspuren und eine Fahrbahnbreite von 10 m. Da über die Bahnhofstraße die Busse zum Busbahnhof fahren, ist die Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens nicht möglich.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf einer Seite der Bahnhofstraße.</p>  <p><i>Foto 31: Bahnhofstraße</i></p>
172	1	Geislingen	<p>Auf der Bahnhofstraße zwischen Karlstraße und Parkstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf diesem Abschnitt der Bahnhofstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 8 m. Auf der Westseite wurde ein Parkstreifen markiert.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m plus 0,50 m Abstand zum Parkstreifen). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 32: Bahnhofstraße</i></p>

173	1	Geislingen	<p>Auf der Werkstraße wurden Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,25 m markiert.</p>  <p><i>Foto 33: Werkstraße / Burgstraße</i></p> <p>Im Knoten Werkstraße / Bahnhofstraße / Eberhardstraße (B 10) wurde die Führung des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahme: Aus Richtung Süden (Eberhardstraße) sollte der geplante Schutzstreifen (vgl. nachfolgende Maßnahme) durch eine Furtmarkierung im Kreuzungsbereich sowie durch einen Schutzstreifen in der Werkstraße bis zum Radfahrstreifen verlängert werden. Aus Richtung Norden ist für den geradeaus fahrenden Radverkehr der Radfahrstreifen durch einen Schutzstreifen in Richtung Knoten zu verlängern (Breite der beiden Fahrspuren im Knoten 6,50 m) sowie ebenfalls mit einer Furtmarkierung fortzusetzen. Somit kann für den Radverkehr auf der Nord-Südachse eine durchgehende Führung erreicht werden. Der Radverkehr sollte aus beide Richtungen außerdem durch vorgezogene Aufstellstreifen gesichert werden.</p>  <p><i>Foto 34: Werkstraße / Bahnhofstraße / Eberhardstraße</i></p>
-----	---	------------	--

174	1	Geislingen	<p>An der Eberhardstraße (B 10) wurde auf dem Abschnitt zwischen der Bahnhofstraße und der Kaiser-Wilhelm-Straße auf der Westseite ein Radfahrstreifen (2 m) markiert. Der Radverkehr auf der Ostseite in Richtung Norden wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn hat inklusive des Radfahrstreifens einen Querschnitt von 9 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m plus 0,50 m Abstand zum Parkstreifen).</p>  <p>Foto 35: Eberhardstraße</p>
174	1	Geislingen	<p>In Höhe der Kaiser-Wilhelm-Straße wird der Radfahrstreifen an der Westseite der Eberhardstraße (B 10) bis zur Parkstraße auf die Nebenanlagen auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. Die Fahrbahn hat bei 2 Fahrspuren einen Querschnitt von 9 m und in Richtung Knoten Eberhardstraße / Parkstraße bei 3 Fahrspuren 10,65 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite der Eberhardstraße für den Radverkehr in Richtung Norden zwischen Parkstraße und Kaiser-Wilhelmstraße.</p>  <p>Foto 36: Eberhardstraße / Kaiser-Wilhelm-Straße</p>

174	1	Geislingen	<p>Zwischen der Parkstraße und der Karlstraße hat die Eberhardstraße bzw. Schulstraße (B 10) wechselnde Querschnitte (bei 2 Fahrspuren zwischen 9,10 und 10,50 m und bei 3 Fahrspuren zwischen 11,25 und 11,90 m).</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m)</p> 
-----	---	------------	--

175	1	Geislingen	<p>Im Knoten Schulstraße (B 10) / Karlstraße / Fabrikstraße / Kantstraße sind die Belange des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt. Die Fabrikstraße ist im Knoten für den Kfz-Verkehr gesperrt und nur für Radfahrer und Fußgänger freigegeben.</p> <p>Maßnahmen: Markierung von Furten für den geradeaus fahrenden Radverkehr sowie aus der Karlstraße zur Fabrikstraße. Linksabbiegende Radfahrer sollten indirekt geführt werden. Dafür sind entsprechend Aufstellflächen zu markieren. Der Radverkehr aus Richtung Fabrikstraße muss zunächst an der Fußgänger-LSA Karlstraße queren. Daher muss diese LSA mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden. Für den Radverkehr aus der Altstadt (Karlstraße) wird die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifen vorgeschlagen.</p> <p>Die genaue Darstellung der Führung des Radverkehrs in diesem Knoten erfolgt noch in einer Detailkarte („Exemplarische Maßnahme“).</p>  <p>Foto 38: Schulstraße / Karlstraße</p>
-----	---	------------	--

176	1	Geislingen	<p>Der Radverkehr zwischen den Knoten Stuttgarter Straße (B 10) / Oberböhringer Straße und Oberböhringer Straße / Bruckwiesenstraße wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der geradeaus führenden Fahrspur (Breite der beiden Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrspuren sind 6,95 und 7,10 m). Der linksabbiegende Radfahrer wird an beiden Knotenpunkten indirekt geführt.</p>  <p>Foto 39: Oberböhringer Straße / Bruckwiesenstraße</p>
-----	---	------------	---

177	1	Geislingen	<p>Im Knoten Oberböhringer Straße / Bruckwiesenstraße wurde die Führung des Radverkehrs bisher nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahme: Der Radfahrer aus Richtung Stuttgarter Straße (B 10) wird auf einem geplanten Schutzstreifen auf der geradeaus führenden Fahrspur geführt (vgl. vorangehende Maßnahme). Für den linksabbiegenden Radverkehr ist an der Südwestseite des Knotens eine Aufstellfläche zu markieren.</p> <p>Die genaue Darstellung der Führung des Radverkehrs in diesem Knoten erfolgt noch in einer Detailkarte („Exemplarische Maßnahme“).</p>  <p><i>Foto 40: Oberböhringer Straße / Bruckwiesenstraße</i></p>
-----	---	------------	---

178	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Parallel zur Ostmarkstraße verlaufen die Gleise der ehemaligen Tälesbahn. In Höhe der Südmährerstraße beginnt ein gemeinsamer Rad-/ Gehweg. Aus Richtung Ostmarkstraße müssen zwei Drängelgitter mit passiert werden. Die Bügel der Drängelgitter stehen mit 1,15 bzw. 1,10 m zu nah beieinander.</p> <p>Maßnahme: Die jeweils außen stehenden Bügel sind zu versetzen. Der Abstand zwischen zwei Bügeln sollte 1,50 m betragen.</p>  <p><i>Foto 41: Bahnradtrasse an der Ostmarkstraße</i></p>
179	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Der Filstalradweg wird an der Überkinger Straße zwischen Wiesensteiger Straße und Bebelstraße auf der Nordseite auf einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg geführt.</p> <p>Maßnahme: Freigabe des gemeinsamen Rad- / Gehwegs für den Radverkehr in Gegenrichtung</p>  <p><i>Foto 42: Überkinger Straße</i></p>

180	2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Der Radverkehr aus Richtung Bad Überkingen wird zur Zeit über die Nebenanlagen an der Nordostseite der Wiesensteiger Straße (L 1231) geführt.</p> <p>Maßnahme: Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m) für beide Richtungen (Länge ca. 100 m)</p>  <p>Foto 43: Wiesensteiger Straße</p>
-----	---	-----------------------------	---

2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Der Radverkehr zwischen Bad Überkingen und Geislingen wird zur Zeit auf einem Radweg entlang der B 466 geführt. Für den Freizeitradverkehr gibt es zwei alternative Führungen. Eine Verbindung liegt südöstlich der B 466 und schafft einen guten Anschluss für den Radverkehr aus Richtung Altstadt und Bahnhof. Die andere Verbindung verläuft nordwestlich der B 466 und ermöglicht eine gute Anbindung des Freizeitradverkehrs aus Richtung Altenstadt. Bei beiden Verbindungen besteht Handlungsbedarf.</p> <p>Verbindung 1 (südöstlich der B 466)</p> <p>Hier wird der Radverkehr zunächst über den Eschenweg geführt. In Verlängerung des Eschenwegs gibt es einen Pfad auf der Gemarkung Bad Überkingen, der zur Zeit für den Radverkehr ungeeignet ist.</p> <p>Maßnahmen: Ausbau mit wassergebundener Fahrbahndecke (Länge ca. 700 m auf der Gemarkung Bad Überkingen).</p>  <p>Foto 44: Alternative Verbindung zwischen Geislingen und Bad Überkingen</p>
---	-----------------------------	--

2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Verbindung 2 (nordwestlich der B 466)</p> <p>Hier wird der Radverkehr ab der Liebknechtstraße (Geislingen) zunächst über einen landwirtschaftlichen Weg geführt, der ausreichend breit und von guter Wegequalität ist. Auf der Gemarkung Bad Überkingen gibt es einen Abschnitt, der zur Zeit für die Führung des Radverkehrs ungeeignet ist. In Geislingen müsste ein Abschnitt mit wassergebundener Decke neu gebaut werden.</p> <p>Maßnahmen: Neubau einer wassergebundenen Fahrbahndecke auf Geislunger Gemarkung (Länge ca. 450 m), Abschnitte mit Steigung mit asphaltierter Fahrbahndecke sanieren. Maßnahme in Bad Überkingen: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge ca. 900 m)</p>  <p><i>Foto 45: Alternative Verbindung zwischen Geislingen und Bad Überkingen</i></p>
---	-----------------------------	---

2	Geislingen – Bad Überkingen	<p>Verbindung 2 (nordwestlich der B 466)</p> <p>Aus Richtung Bad Überkingen wird der Radverkehr zunächst über die Nuberstraße geführt. In Verlängerung der Nuberstraße muss der Radverkehr die B 466 auf freier Strecke queren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 466 beträgt 80 km/h. Aus Richtung Südwesten weist ein VZ 136-10 auf querende Fußgänger hin.</p> <p>Maßnahmen: Bau einer Querungshilfe</p>  <p>Foto 46: Querung der B 466 (in Verlängerung der Nuberstraße)</p> <p>Planungsempfehlung: Der Aufwand für die Herstellung einer alternativen Führung zur B 466 für den Freizeitradverkehr ist auf der südöstlich der B 466 liegenden Verbindung geringer. Bei Verbindung 2 ist nicht nur der Aufwand beim Neu- und Ausbau der Wege höher, hinzu kommt auch eine Maßnahme zur Querung der B 466. Daher wird empfohlen, die Verbindung 1 als Alternative zur B 466 für den Freizeitradverkehr auszubauen..</p>
---	-----------------------------	---

181	3	Geislingen – Eybach n	<p>In der Ortsdurchfahrt Eybach (Von-Degenfeld-Straße) wird der Radverkehr in Richtung Böhmenkirch auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. In Richtung Geislingen gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn hat einen Querschnitt von 8,50 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). Die Nebenanlagen sollten als Gehwege gekennzeichnet und für den Radverkehr in Fahrtrichtung freigegeben werden, so dass für den Alltags- und den Freizeitradfahrer jeweils ein Angebot vorhanden ist.</p>  <p>Foto 47: Von-Degenfeld-Straße</p>
182	3	Geislingen – Eybach	<p>Zwischen Eybach und der unteren Roggenmühle gibt es auf der Süd- bzw. Südostseite ein Rad- / Gehweg mit einer Breite von 1,50 m.</p> <p>Maßnahme: Die Anlage sollte als Rad-/ Gehweg gekennzeichnet und mittelfristig ausgebessert sowie verbreitert werden (Länge ca. 1.700 m).</p>

183	55	Geislingen – Amstetten	<p>Der Radverkehr auf der Karlstraße (L 1230) zwischen den Knoten Schulstraße (B 10) / Karlstraße und Bismarckstraße / Karlstraße wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m) (Breite der Fahrbahn bei 2 Fahrspuren 8,70 m). Im Kreuzungsbereich Eberhardstraße hat die Fahrbahn bei 3 Fahrspuren eine Breite von 10,20 m, hier kann nur noch auf einer Seite ein Schutzstreifen markiert werden.</p>  <p>Foto 48: Karlstraße zwischen Schul- und Bismarckstraße</p>
184	55	Geislingen – Amstetten	<p>Aus Richtung Altstadt muss der Radverkehr in Richtung Amstetten von der Karlstraße links in die Bismarckstraße abbiegen.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs sollte eine überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) gebaut werden (Fahrbahnbreite 8,70 m)</p>  <p>Foto 49: Karlstraße / Bismarckstraße</p>

185	55	Geislingen – Amstetten	<p>Die Bleichstraße ist zwischen Römer- und Seestraße als Einbahnstraße zur Zeit nur in Richtung Altstadt befahrbar.</p> <p>Maßnahme: Freigabe der Bleichstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung</p>  <p><i>Foto 50: Bleichstraße</i></p>
186	55	Geislingen – Amstetten	<p>Die Bleichstraße ab der Seestraße sowie der Rogensteig haben auf einer Länge von ca. 600 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (mittelfristig erforderlich).</p>  <p><i>Foto 51: Rogensteig</i></p>

187	55	Geislingen – Amstetten	<p>Der Weg zwischen Rorgensteig und Weiherwiesen hat auf einer Länge von ca. 250 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> 
188	55	Geislingen – Amstetten	<p>In Richtung Amstetten kann der Freizeitradverkehr durch das Rohrachtal über wassergebundene Wege geführt werden. In Höhe der Schimmelmühle muss der Bach Rohrach gequert werden. Zur Zeit gibt es an dieser Stelle eine Brücke, die nur 0,75 m breit und daher für eine Nutzung für den Radverkehr nicht geeignet ist.</p> <p>Maßnahme: Bau einer neuen landschaftlich angepassten Brücke mit einer Breite von mindestens 2 m (besser 2,50 m) über den Bach Rohrach.</p> 

Foto 52: Kläranlage

189	55	Geislingen – Amstetten	<p>Die beiden Brücken im Rohrachtal (Höhe Schimmelmühle) sind nur durch einen sehr schmalen Pfad miteinander verbunden.</p> <p>Maßnahme: Ausbau mit wassergebundener Decke (Länge ca. 50 m), eine Breite von 2 m ist ausreichend.</p>  <p><i>Foto 54: Pfad zwischen beiden Brücken im Rohrachtal (Schimmelmühle)</i></p>
190	55	Geislingen – Amstetten	<p>Eine zweite Brücke über den Bach Rohrach ist zwar deutlich breiter (2 m); hier fehlt aber ein Geländer.</p> <p>Maßnahme: Bau einer neuen landschaftlich angepassten Brücke mit einer Breite von mindestens 2 m (besser 2,50 m) über den Bach Rohrach oder Befestigung eines beidseitigen Geländers.</p>  <p><i>Foto 55: Zweite Brücke im Rohrachtal (Schimmelmühle)</i></p>

191	55	Geislingen – Amstetten	<p>Die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr in das Rohrachtal wird durch eine Schranke unterbunden.</p> <p>Maßnahme: Da die Durchfahrt für Radfahrer sehr schmal ist (ca. 0,50 m), sollte diese unbedingt vergrößert werden. Es wird eine Durchfahrtbreite von mind. 1,30 m (besser: 1,50 m) empfohlen.</p>  <p><i>Foto 56: Schranke (von der Schimmelmühle ins Rohrachtal)</i></p>
-----	----	------------------------	--

192	55	<p>Geislingen – Amstetten</p> <p>Eine Führung des Radverkehrs auf der B 10 zwischen Geislingen und Amstetten ist wegen hoher Verkehrsbelastung und fehlenden Radverkehrsanlagen nicht möglich. Alternativ könnte für den Freizeitradverkehr die Alte Steige genutzt werden. Der Anstieg hat ungefähr eine Länge von 350 m. Der Weg ist mit einer wassergebundenen Decke (teilweise mit mittelgroßen Schotter 1 – 3 cm) ausgestattet.</p> <p>Erläuterung und Maßnahme:</p> <p>Gemäß dem Motto „Auf historischen Wegen“ sollte die Alte Steige für den Radverkehr inszeniert werden.</p> <p>Der Radfahrer in Richtung Amstetten fährt sehr attraktiv und mit leichten Anstieg von Geislingen bis zur Schimmelmühle. Der Anstieg auf die Höhe über die Alte Steige ist zwar steil aber kurz. Der Radfahrer wird auf diesen schönen historischen Weg sein Fahrrad schieben.</p> <p>Um den Aufstieg zu erleichtern, sollte eine Schieberille (z.B. aus Holz) montiert werden.</p> <p>Problematisch ist die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen, da der bergauf eher schiebende und der bergab flott fahrende Radfahrer getrennt werden müssten. Dies würde den Ausbau der „Alten Steige“ auf 4 m bedeuten (ca. 350 m, auf den letzten 20 m hat der Pfad nur noch eine Breite von 1 m).</p> <p>Daher wird vorgeschlagen, die Alte Steige nur für den Aufstieg anzubieten und entsprechend zu kommunizieren.</p> <p>In Richtung Geislingen könnte der Radverkehr mit einer entsprechenden Wegweisung aus Richtung Amstetten über Weiler geführt werden. Diese landschaftlich sehr attraktive Verbindung hat aber den Nachteil, dass der Radverkehr zunächst einen mittleren Anstieg bis Hofstatt bewältigen muss. Außerdem ist diese Verbindung länger.</p> <p>Wird der Radfahrer über die Alte Steige nur bergauf geführt, ist eine Ausbesserung der Oberfläche nicht notwendig.</p>  <p>Foto 57: Alte Steige</p>
-----	----	---

193	55	Geislingen – Amstetten	<p>Kurz vor der Kreisgrenze erreicht die Alte Steige die B 10. Hier gibt es auf der Westseite einen Gehweg mit einer Breite von 1,70 m.</p> <p>Maßnahme: Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (möglichst 2,50 m) auf einer Länge von ca. 120 m. Dieser sollte aber nur richtungsbezogen angeboten werden. Eine Trennung der Richtungen ist aufgrund der Steigung zu empfehlen (vgl. hierzu auch die Ausführungen bei der folgenden Maßnahme).</p>  <p>Foto 58: B 10</p>
-----	----	------------------------	---

194	55	<p>Geislingen – Amstetten</p> <p>Die Führung durch das Rohrachtal ist aufgrund der abschnittsweisen Führung durch ein Waldgebiet für den Alltagsradverkehr nicht geeignet. An der B 10 gibt es an einer Seite Nebenanlagen mit einer Breite von 1 m bis 1,50 m. Diese sind für eine Führung des Radverkehrs in beide Richtungen nicht ausreichend.</p> <p>Die Verbindung zwischen Geislingen und Amstetten ist für das Land von großer Bedeutung, da diese eine Achse des Landesradverkehrsnetzes ist. Das Landesradverkehrsnetz soll insbesondere den Alltagsradverkehr fördern.</p> <p>Aufgrund der Steigung der B 10 in Richtung Amstetten sollte der Radverkehr unbedingt getrennt geführt werden (Vermeidung von Konflikten und Unfällen zwischen bergab sehr schnell und bergauf langsam fahrenden Radfahrern).</p> <p>Maßnahme: Daher wird kurz- bis mittelfristig der Ausbau der Nebenanlagen an der B 10 (ab dem Knoten Hauptstraße B 10 / Rorgensteig bis zur Kreisgrenze) zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m sind anzustreben) auf einer Länge von ca. 2.900 m empfohlen. Auf dieser Anlage soll nur der Radverkehr bergauf geführt werden. Langfristig sollte aber auch eine Radverkehrsanlage bergab eingerichtet werden, damit diese Verbindung den Vorgaben des Landesradverkehrsnetzes entspricht.</p> <p>Im Radverkehrskonzept des Alb-Donau-Kreises ist der Bau eines Radwegs an der B 10 ebenfalls als Maßnahme enthalten.</p> 
		<p>Foto 59: B 10 / Schimmelmühle</p>

195	55	Geislingen – Amstetten	<p>An der B 10 innerorts (Schiller- und Gartenstraße) gibt es zur Zeit keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Beidseitiger Radfahr- oder Schutzstreifen auf einer Länge von ca. 1.000 m.</p>
196	77	Aufhausen – Nellingen	<p>Westlich der L 1229 wird der Freizeitradverkehr über Wirtschaftswege geführt. Ein Abschnitt eines Wirtschaftsweges hat leichte Schäden in der wassergebundenen Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge ca. 250 m).</p>  <p><i>Foto 60: Wirtschaftsweg zwischen Aufhausen und Nellingen</i></p>

197	77	Aufhausen – Nellingen	<p>Westlich der Merklinger Straße (K 1437) gibt es eine Führung für den Freizeitradverkehr zwischen Aufhausen und Nellingen durch ein Waldgebiet (Dorn- und Salenhau). Ein Abschnitt eines Wirtschaftsweges hat leichte Schäden in der wassergebundenen Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Fahrbahndecke (Länge ca. 150 m).</p> 
198	86	Geislingen – Weiler	<p>Auf der Weilerstraße (K 1441) zwischen der Heidenheimerstraße und der Bühlwiesenstraße nutzt der Radverkehr in Richtung Bahnhof die Fahrbahn im Mischverkehr. In Richtung Weiler fährt der Radverkehr auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der Südseite, der als solcher aber nicht gekennzeichnet ist.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) für den Radverkehr in Richtung Bahnhof auf der Nordseite der Weilerstraße (Fahrbahnbreite 7,00 m).</p> 

198	86	Geislingen – Weiler	<p>Zwischen Geislingen und Weiler ob Helfenstein wird der Radverkehr auf der Weilerstraße (K 1441) im Mischverkehr geführt. Für den Radverkehr in Richtung Weiler ist dies mit einem sehr steilen Anstieg verbunden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifen (1,50 m) für den bergauf fahrenden Radverkehr (Fahrbahnbreite 6,20 m).</p>  <p><i>Foto 63: Weilerstraße (K 1441)</i></p>
199	86	Weiler – Amstetten	<p>Der Wirtschaftsweg östlich von Hofstatt am Steig hat auf einer Länge von ca. 400 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p>  <p><i>Foto 64: Wirtschaftsweg östlich von Hofstatt am Steig</i></p>
200	96	Eybach – Waldhausen	<p>Der Radverkehr zwischen Eybach und Waldhausen wird auf der L 1164 im Mischverkehr geführt. Eine alternative Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen gibt es nicht. Die Verbindung über die L 1164 zwischen Gussenstadt, Waldhausen und Eybach ist auch als Achse im Radverkehrsplan des Landkreises Heidenheim vorgesehen.</p> <p>Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1164 (Gesamtlänge ca. 3.800 m).</p>

Gingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
201	1	Süßen – Gingen	<p>Die Zufahrt zum Friedhof stellt die Verbindung zum LW-Weg her, der an der Nordseite der B 10 die Radfahrer führt. Schlechter Oberflächenzustand an der Friedhofsausfahrt zur B10.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (Länge ca. 150 m)</p>  <p><i>Foto 1: Hindenburgstraße (B 10) / Zufahrt zum Friedhof</i></p>
202	1	Süßen – Gingen	<p>Aus Richtung Süßen kommend quert der Radverkehr an der Zufahrt zum Friedhof die Hindenburgstraße (B 10).</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der Zufahrt zum Friedhof, damit der Radverkehr aus Richtung Süßen die B 10 sicher queren und den Schutzstreifen an der B 10 (vgl. nachfolgende Maßnahme) erreichen kann.</p>  <p><i>Foto 2: Hindenburgstraße (B 10) / Zufahrt zum Friedhof</i></p>

203	1	Süßen – Gingen	<p>An der Hindenburgstraße (B 10) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme : An der Hindenburgstraße (B 10) zwischen Querungshilfe (vgl. vorangehende Maßnahme) und Bahnhofstraße zunächst auf beiden Seiten Radfahrstreifen (1,85 m, bei einer Fahrbahnbreite von 9,50 m), in Richtung Bahnhofstraße wird der Querschnitt enger (8,50 m). Hier sind dann auf beiden Seiten Schutzstreifen zu markieren (1,50 m). Im Kreuzungsbereich mit Linksabbiegerspur beträgt die Fahrbahnbreite nur 10 m. Hier sind Schutzstreifen nur auf der Seite möglich, auf der keine Abbiegespur ist.</p> <p>Zur Zeit wird die neue B 10 bis zur neuen B 466 (Umfahrung Süßen) gebaut. Anschließend wird die neue B 10 bis nach Kuchen gebaut. Nach der Fertigstellung dieses Bauabschnitts kann die Umgestaltung der alten B 10 in Gingen erfolgen. Ganz entscheidend ist die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Neugestaltung der alten B 10. Den Vorgaben der RAST entsprechend sind die Interessen des Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Markierung der Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der B 10 sind damit keine endgültige Lösung für die Führung des Radverkehrs auf diesem Abschnitt.</p>  <p>Foto 3: Hindenburgstraße (B 10)</p>
-----	---	----------------	--

204	1	Süßen – Gingen	<p>Am Knoten Hindenburgstraße B 10 / Bahnhofstraße wird der Radverkehr über die Bahnhofstraße in die Ortsmitte von Gingen geführt. An diesem Knoten muss insbesondere der Radfahrer als Linksabbieger gesichert werden. Entscheidende Faktoren bei der Wahl der Führung (direkter oder indirekter Linksabbieger) sind zum einen die hohe Verkehrsbelastung und zum anderen die asymmetrische Form des Knotens.</p> <p>Die genaue Darstellung der Führung des Radverkehrs in diesem Knoten erfolgt noch in einer Detailkarte.</p> 
-----	---	----------------	--

203	1	Süßen – Gingen	<p>An der Hindenburgstraße (B 10) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Aus Richtung Kuchen kommend an der Hindenburgstraße (B 10) nach der Querungshilfe (Bestand) auf beiden Seiten zunächst Radfahrstreifen (1,85 m, Fahrbahnbreite 9,65 m) und in Richtung Bahnhofstraße (Querschnitt 8,50 m) Schutzstreifen markieren (1,50 m). Im Kreuzungsbereich mit Linksabbiegerspur beträgt die Fahrbahnbreite nur 10 m. Hier sind Schutzstreifen nur auf der Seite möglich, auf der keine Abbiegespur ist.</p>  <p><i>Foto 5: Hindenburgstraße (B 10) in Richtung Kuchen</i></p>
203	1	Süßen – Gingen	<p>An der Hindenburgstraße (B 10) endet aus Richtung Kuchen kommend an der Querungshilfe ein gemeinsamer Rad- / Gehweg.</p> <p>Maßnahmen: Radverkehr aus Richtung Kuchen an der Hindenburgstraße (B 10) vom Rad- / Gehweg vor der Querungshilfe mit einer Markierung auf die Fahrbahn führen. Für den Radverkehr in Richtung Kuchen Übergang vom Radfahrstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) zum Rad- / Gehweg schaffen.</p>  <p><i>Foto 6: Hindenburgstraße (B 10) Querungshilfe</i></p>

205	1	Süßen – Gingen	<p>Radweg an der Westseite der B 10 zwischen Gingen und Kuchen mit leichten Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (Länge ca. 500 m)</p>  <p><i>Foto 7: Hindenburgstraße (B 10)</i></p>
206	1	Süßen – Gingen	<p>Radweg an der Ostseite der B 10 endet an der Straße Immenreich.</p> <p>Maßnahme: Radverkehr aus Richtung Kuchen auf die Fahrbahn führen, damit dieser geradlinig und im Sichtfeld des Straßenverkehrs über den Kreuzungsbereich geführt werden kann „Veloweiche“.</p>  <p><i>Foto 8: Hindenburgstraße (B 10) / Immenreich</i></p>

207	1	Süßen – Gingen	<p>Der Radverkehr in der Bahnhofstraße wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Bahnhofstraße auf 30 km/h reduzieren.</p>  <p><i>Foto 9: Bahnhofstraße</i></p>
-----	---	----------------	--

Göppingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
208	1	Faurndau– Göppingen Sanierung und Verbreiterung der Rad- / Gehwege	<p>Der Radverkehr zwischen Faurndau und Göppingen wird an der Stuttgarter Straße (B 297) zwischen Uhlandstraße und Bahnbrücke auf gemeinsamen Rad- / Gehwegen im Richtungsverkehr geführt. Diese haben nur eine Breite von ca. 2,00 m. Außerdem ist die Befahrbarkeit der Radwege sehr unkomfortabel, da die Einfahrten stark abgesenkt sind.</p> <p>Maßnahme: Sanierung sowie Verbreiterung der gemeinsamen Rad- / Gehwege im Richtungsverkehr (mind. 2,50 m + 0,50 m Sicherheitsstreifen) auf einer Länge ca. 500 m.</p>  <p><i>Foto 1: Stuttgarter Straße</i></p>

209	1	Faurndau– Göppingen Rad- / Gehwege im Richtungsverkehr	<p>Die Nebenanlagen an der Stuttgarter Straße (B 297) im Bereich der Bahnbrücke sind sehr schmal und in einem sehr schlechten Zustand. Der Neubau der Brücke ist geplant.</p> <p>Maßnahme: Im Rahmen des Neubaus der Brücke sind gemeinsame Rad- / Gehwege im Richtungsverkehr zu berücksichtigen. Während der Phase des Neubaus der Brücke könnte der Radverkehr über Fils- und Metzgerstraße geführt werden.</p> 
<i>Foto 2: Stuttgarter Straße (Bahnbrücke)</i>			

210	1	Faurndau– Göppingen	<p>Der Radverkehr in Richtung Göppingen-Stadtmitte wird zur Zeit auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg an der Stuttgarter Straße (B 297) geführt. Am Knoten Stuttgarter Straße / Lorcher Straße muss der Radfahrer in Richtung Stadtmitte zunächst die Rechtsabbiegerspur queren (Steuerung mit einer Dunkelampel). Hierfür muss der Radfahrer an einer Fußgänger-LSA absteigen und grün anfordern. An einer weiteren Fußgänger-LSA erfolgt dann die Querung der Lorcher Straße. Die Freigabe für die zweite Querung muss extra angefordert werden.</p> <p>Aufgrund des großen Zeitverlustes bei dieser Art der Querung dieses Knotens fahren viele Radfahrer bereits ab der Schauflerstraße auf die Fahrbahn, um am Knoten Stuttgarter Straße / Lorcher Straße eine schnelle Querung in Richtung Stadtmitte mit dem Kfz-Verkehr in einem Zug zu schaffen.</p> <p>Durch Markierungen auf der Fahrbahn sowie im Knoten soll diese Führung verdeutlicht und verkehrssicherer gestaltet werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite der Stuttgarter Straße ab der Schauflerstraße für den Geradeausverkehr in Richtung Stadtmitte „Fahrradweiche“ (vgl. Musterlösung).</p> 
		Fahrradweiche und vorgezogene Haltelinie „Musterlösung“	<p><i>Foto 3: Stuttgarter Straße / Schauflerstraße</i></p>

211	1	Faurndau– Göppingen	<p>Am Knoten Stuttgarter Straße (B 297) / Lorcher Straße (B 297) treffen wichtige Achsen für den Radverkehr aufeinander (Achse 1 „Ebersbach - Göppingen – Geislingen“, Achse 6 „Göppingen – Bad Boll“ und Achse 12 „Göppingen – Rechberghausen – Lorch“).</p> <p>Um die Sicherheit für den Radverkehr im Knoten zu erhöhen, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <p>Radfahrerfurten im Knoten</p> <p>Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellfläche</p> <p>Vorgezogene Haltelinie</p> <p>Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)</p> <p>Maßnahmen: Markierung von Furten für den geradeaus fahrenden Radverkehr in alle Richtungen. Diese Furten verbinden die vorhandenen Radfahrstreifen auf der Lorcher Straße sowie den geplanten Radfahr- oder Schutzstreifens auf der Stuttgarter Straße (vgl. vorangehende Maßnahme).</p> <p>Für den Radverkehr aus Richtung Norden in Richtung Stadtmitte sowie aus Richtung Süden in Richtung Faurndau sind an der Südwestseite und an der Nordostseite des Knotens Aufstellflächen zu markieren, um das indirekte Linksabbiegen zu ermöglichen.</p> <p>Ein Unfallschwerpunkt gibt es an der nördlichen Zufahrt Lorcher Straße. Hier gibt es Konflikte zwischen den geradeausfahrenden Radverkehr und den Linksabbiegern. Hier sollten die Sichtbeziehungen verbessert werden, in dem für die Radfahrer eine vorgezogene Haltelinie markiert wird. Diese sollte 5 m vor der Kfz-Haltelinie liegen.</p> <p>Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Hauptstraße (Radverkehr aus Richtung Stadtmitte) zur Sicherung des links abbiegendem und geradeaus fahrenden Radverkehr aus der Nebenrichtung.</p> 
-----	---	---------------------	--

Foto 4: Stuttgarter Straße / Lorcher Straße

212	1	Faurndau– Göppingen Modell: asymmetrische Führung	An der Salamander Straße gibt es auf der Nordseite einen gemeinsamen Rad- / Gehweg für den Radverkehr in Richtung Uhingen. Dieser wird aber auch vom Radverkehr in Richtung Göppingen-Stadtmitte genutzt. An den zahlreichen Einfahrten an der Salamander Straße kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen ein- und ausfahrenden Kfz und Radfahrern. Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite der Salamanderstraße für den Radverkehr in Richtung Göppingen-Stadtmitte.
213	1	Faurndau– Göppingen Querungshilfe mit Fahrbahnteiler	Auf der südlichen Verbindung zwischen Faurndau und Göppingen wird der Radverkehr auf Nebenstrecken an der Fils entlang geführt. Nicht gesichert ist die Querung an der Faurndauer Straße. Maßnahme: Bau einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der Faurndauer Straße



Foto 5: Salamanderstraße



Foto 6: Faurndauer Straße

214	1	<p>Göppingen – Eislingen</p> <p>Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellfläche</p>	<p>Die Filstalradroute biegt von Süden kommend links in die Poststraße Richtung Stadtmitte ab. Auf dem neu gebauten Abschnitt der Poststr. wurde für den geradeaus fahrenden Radverkehr ein Radfahrstreifen angelegt. Der Radverkehr in Richtung Stadtmitte müsste als Linksabbieger zwei geradeaus fahrende Kfz-Fahrspuren überqueren, um die Linksabbiegespur zu erreichen (vgl. Foto 7).</p> <p>Maßnahme: Markierung einer Aufstellfläche rechts von der Radfahrerfurt (vgl. Foto 8).</p>  <p>Foto 7: Poststraße / Hohenstaufenstraße</p>  <p>Foto 8: Poststraße / Hohenstaufenstraße</p>
-----	---	--	--

215	1	Göppingen – Eislingen	<p>Für den Radverkehr zwischen Göppingen und Eislingen südlich der Fils gibt es zur Zeit eine zweigeteilte Führung, die auch der Beschilderung der Filstalradroute entspricht. In Richtung Eislingen wird der Radfahrer über Jahnstraße und Maybachstraße zur Ulmerstraße geführt. In der Gegenrichtung erfolgt eine Führung ab der Ulmerstraße über den nördlichen Ast der Maybachstraße und weiter über Weberstraße, Carl-Benz-Straße und Heubachstraße. Beide Führungen sind weder attraktiv noch wirklich alltagstauglich. Daher sollte für den Alltagsradverkehr eine eindeutige und direkte Führung über die L 1214 (Heubachstraße, Schwabstraße und Ulmer Straße) geschaffen werden.</p> <p>Maßnahmen für den Alltagsradverkehr: Schutzstreifen</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite der Heubachstraße. Die Fahrbahn hat zur Zeit bei 3 Fahrstreifen eine Breite zwischen 9,90 und 10,50 m. Die beiden Fahrstreifen in Richtung Bahnhof müssten dann zu einer überbreiten Fahrspur zusammengefasst werden (5,40 m bis 6 m). Der Fahrstreifen in Gegenrichtung hat dann eine Breite von 3,00 m. Der Radverkehr in Richtung Bahnhof wird auf diesem Abschnitt auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt.</p>  <p><i>Foto 9: Heubachstraße</i></p> <p>Maßnahmen für den Freizeitradverkehr:</p> <p>Für den Freizeitradverkehr plant die Stadt Göppingen durch den Neubau zweier Radwegabschnitte an der Fils zwischen Jahnstraße und Carl-Benz-Straße sowie zwischen "Im Bruckwasen" und "Am Autobahno" eine attraktive Führung direkt an der Fils.</p>
-----	---	-----------------------	---

215	1	<p>Göppingen – Eislingen</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Die Schwabstraße hat bei 3 Fahrspuren eine Breite von 10 m. Sollten auf diesem Abschnitt 2 Fahrspuren ausreichen, dann könnte auf der Schwabstraße ein beidseitiger Radfahrstreifen markiert werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,50 m). Die beiden Fahrstreifen in Richtung Eislingen müssten dann zu einer überbreiten Fahrspur zusammengefasst werden (Breite 4,00 m). Der Fahrstreifen in Gegenrichtung hat dann eine Breite von 3,00 m.</p>  <p>Foto 10: Schwabstraße</p>
-----	---	---	---

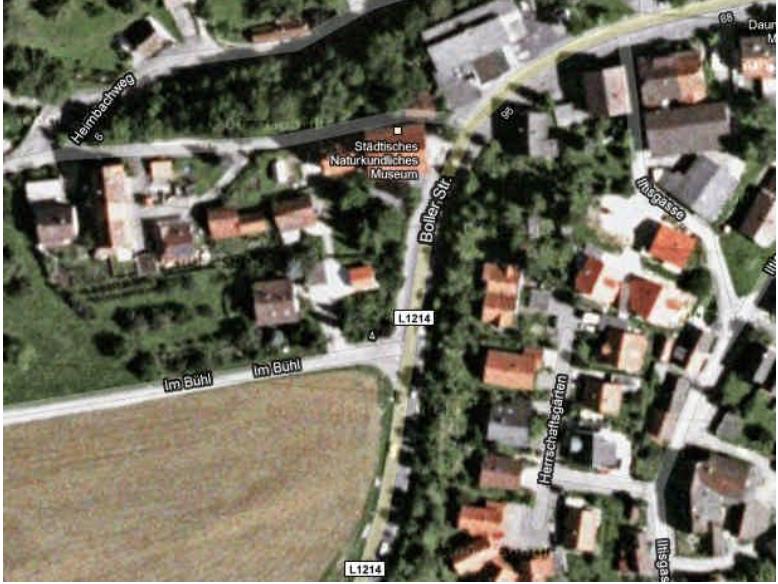
216	1	Göppingen – Eislingen Auffahrt-Rampe	<p>Für den Radverkehr aus Richtung Eislingen beginnt ab der Heubachstraße ein gemeinsamer Rad-/ Gehweg (vgl. Foto 11). Dieser wurde für den Radverkehr, der aus Richtung Norden (nördlicher Ast der Heubachstraße) in Richtung Jahnstraße fährt, angelegt. Für den Radverkehr, der über den geplanten Radfahrstreifen an der Schwabstraße aus Richtung Eislingen kommt (vgl. vorgehende Maßnahme), ist dieser gemeinsame Rad-/ Gehweg nicht direkt zu erreichen.</p> <p>Maßnahme: Für den Radverkehr aus Richtung Eislingen sollte ca. 10 m hinter der Einmündung eine Auffahrt-Rampe geschaffen werden (vgl. Pfeil auf Foto 12). In der Zufahrt ist ein Schutzstreifen zu markieren (vgl. vorgehende Maßnahme).</p>  <p>Foto 11: Heubachstraße</p>  <p>Foto 12: Heubachstraße</p>
-----	---	--	--

217	1	Göppingen – Eislingen Schutzstreifen	Auf der Ulmerstraße L 1214 gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Fahrbahn hat 4 Fahrstreifen und ist 14 m breit. Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen auf Ulmerstraße L 1214 (alte B 10). Die 4 Fahrstreifen sind dann zu 2 überbreiten Fahrspuren mit jeweils einer Breite von 5,50 m zusammenfassen. 
218	1	Göppingen – Eislingen Fahrradweiche und Radfahrerfurten im Knoten	Für die Achse Heubachstraße, Schwabstraße und Ulmerstraße werden Schutz- oder Radfahrstreifen vorgeschlagen (vgl. vorangehende Maßnahmen). Um die Sicherheit für den Radverkehr im Knoten Ulmerstraße L 1214 (alte B10) / Heininger Straße zu erhöhen, ist folgende Maßnahme notwendig. Maßnahme: Einrichtung einer Fahrradweiche und Markierung von Furten für den geradeaus fahrenden Radverkehr in Richtung Schwabstraße und in Richtung Ulmer Straße. 

19	6	<p>Bad Boll – Bezgenriet</p> <p>gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts</p>	<p>An der Göppinger Straße (L 1214) zwischen Bad Boll und Bezgenriet befinden sich keine Radverkehrsanlagen. Es handelt sich hier um eine wichtige Nebenachse für den Alltag. Die Alternative über die westlich der L 1214 verlaufenden Wirtschaftswege ist sehr umwegig , und daher eher für den Freizeitradverkehr geeignet ist.</p> <p>Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1214 zwischen Bad Boll und Bezgenriet (Gesamtlänge ca. 1.600 m).</p>  <p>Foto 15: L 1214 zwischen Bad Boll und Bezgenriet</p>
219	6	<p>Bad Boll – Bezgenriet</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Für den Alltagsradverkehr zwischen Bad Boll und Bezgenriet wird der Bau eines Radwegs an der L 1214 vorgeschlagen (vgl. vorangehende Maßnahme). In der Ortsdurchfahrt Bezgenriet soll der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt werden (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1214 in Bezgenriet südl. Ortseingang wg. Übergang zwischen neu zu bauenden Radweg und neu zu markierenden Schutzstreifen.</p>  <p>Foto 16: Badstraße (L 1214) / Ortsausfahrt Richtung Bad Boll</p>

220	6	<p>Bad Boll – Bezgenriet Ortslage Bezgenriet</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Auf der Badstraße (L 1214) zwischen der südlichen Ortseinfahrt und dem Knoten Badstraße / Fulbachweg (K 1419) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 oder 1,50 m) auf der Badstraße bei einer Fahrbahnbreite von 8,25 bis 8,35 m. Die Restfahrbahnbreite beträgt dann 5,25 m.</p>  <p>Foto 17: Badstraße (L 1214) / Waldsstraße</p>
220	6	<p>Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Bezgenriet</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Auf dem Abschnitt der Badstraße zwischen Fulbachweg (K 1419) und der nördlichen Ortsausfahrt sind ebenfalls keine Radverkehrsanlagen vorhanden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Badstraße zwischen Fulbachweg und der Ortsausfahrt nach Jebenhausen</p>  <p>Foto 18: Badstraße (L 1214)</p>

221	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Bezgenriet Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wech- sel der Führungsform	Für den Alltagsradverkehr zwischen Bezgenriet und Jebenhausen wird der Bau eines Radwegs an der L 1214 vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Maßnahme). In der Ortsdurchfahrt Bezgenriet soll der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt werden (vgl. vorangehende Maßnahme). Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1214 in Bezgenriet nördl. Ortseingang wg. Übergang zwischen neu zu bauenden Radweg und neu zu markierenden Schutzstreifen. 
221	6	Jebenhausen – Bezgenriet gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts	An der L 1214 zwischen Bezgenriet und Jebenhausen befinden sich keine Radverkehrsanlagen. Es handelt sich hier um eine wichtige Nebenachse für den Alltag. Die Alternative über die westlich der L 1214 verlaufenden Wirtschaftswege (via Schopflenberg) ist sehr umwegig , und daher eher für den Freizeitradverkehr geeignet ist. Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1214 zwischen Bezgenriet und Jebenhausen (Gesamtlänge ca. 1.300 m). 

222	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wech- sel der Führungsform	Für den Alltagsradverkehr zwischen Bezgenriet und Jebenhausen wird der Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1214 vorgeschlagen (vgl. vorangehende Maßnahme). In der Ortsdurchfahrt Bezgenriet könnte der Radverkehr evtl. auf alternierende Schutzstreifen geführt werden (vgl. nachfolgende Maßnahme). Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der L 1214 in Jebenhausen südl. Ortseingang wg. Übergang zwischen neu zu bauenden Radweg und neu zu markierenden alternierenden Schutzstreifen. 
223	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen Schutzstreifen	In der Ortsdurchfahrt Jebenhausen (Boller Straße, L 1214) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens auf der Boller Straße zwischen der südlichen Ortseinfahrt Jebenhausen und der Jebenhäuser Straße (K 1424). Sollte der Fahrbahnquerschnitt nicht ausreichend sein, dann wird aufgrund des Anstiegs der Boller Straße in Richtung Bezgenriet die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Nordwestseite empfohlen. 

223	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen Schutzstreifen	<p>Der Fahrbahnquerschnitt auf der Boller Straße (L 1214) zwischen der Jebenhäuser Straße (K 1424) und der Straße „Hinterer Berg“ hat nur 6,40 m. Daher sind beidseitige Schutzstreifen nicht möglich.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines alternierende Schutzstreifens (1,50 m). Mit der Fertigstellung der Umgehungsstraße Jebenhausen, wird für die Ortsdurchfahrt die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.</p>  <p><i>Foto 22: Boller Straße (L 1214) / Hinterer Berg</i></p>
-----	---	--	---

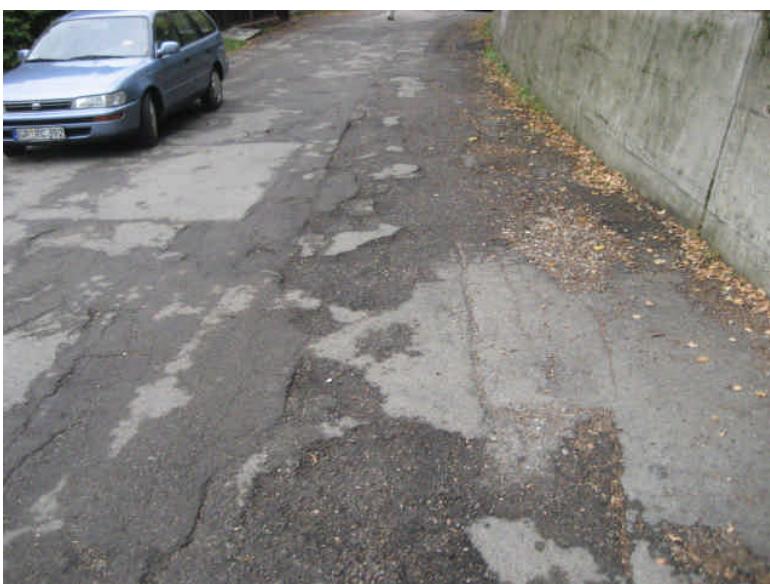
223	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen	<p>Die Achse zwischen Bad Boll, Bezgenriet, Jebenhausen und Göppingen ist für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung. Für den Radverkehr aus Richtung Bezgenriet besteht zur Zeit die Möglichkeit über Schopfenberg auf Wirtschaftswegen nach Jebenhausen zu fahren. Über die Straße „Schmarrenweg“ wird die Boller Straße erreicht. Hier kann zwischen Führungen an der L 1214 in Richtung Göppingen (Lorcher Straße) oder über die Straßen „Hinterer und Vorderer Berg“, Waldeckstraße und Lessingstraße direkt zum Bahnhof Göppingen gewählt werden.</p> 
		Schutzstreifen	<p>Foto 23: Boller Straße (L 1214) / Hinterer Berg</p> <p>Auf dem Abschnitt zwischen den Straßen „Schmarrenweg“ und „Hinterer Berg“ hat die Boller Straße (L 1214) eine Fahrbahnbreite von 7,40 m. Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Boller Straße zwischen „Hinterer Berg“ und „Schmarrenweg“ auf der Westseite (Breite des Schutzstreifens 1,25 m + 0,75 m Abstand wg. Schrägparken). Auf dem Schutzstreifen erreicht der Radverkehr eine neu zu markierende Aufstellfläche, um als indirekter Linksabbieger die Boller Straße sicher zu queren (vgl. nachfolgende Maßnahme)</p> 

224	6	<p>Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen</p> <p>Indirektes Linksabbiegen mit Aufstellfläche</p>	<p>Der Radverkehr aus Richtung Bezgenriet in Richtung Bahnhof Göppingen soll auf der Boller Straße (L 1214) über einen Schutzstreifen bis zur Straße „Hinterer Berg“ geführt werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung einer Aufstellfläche zur Sicherung der indirekten Querung der Boller Straße zur Straße „Hinterer Berg“ am südlichen Ende der Bushaltestellenbucht.</p>  <p>Foto 25: Boller Straße (L 1214) / Hinterer Berg</p>
-----	---	--	--

223	6	<p>Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen</p> <p>Asymmetrische Führung Rad-/ Gehweg auf Westseite und Schutzstreifen auf Ostseite</p>	<p>Auf dem Abschnitt der Boller Straße zwischen „Schmarrenweg“ und der K 1410 wird der Radverkehr in Richtung Bad Boll auf der Westseite auf einem Radweg geführt. In Richtung Göppingen beginnt ab dem südlichen Abschnitt der Von-Sprewitz-Straße ein gemeinsamer Rad- / Gehweg. Zwischen „Schmarrenweg“ und dem Beginn dieses Rad- / Gehweges kann der Radfahrer entweder im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren oder den mit „Radfahrer frei“ gekennzeichneten Gehweg nutzen.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Radfahr- (1,85 m) oder Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite der Boller Str. (Fahrbahnbreite 7,90m). Die Regelung „Radfahrer frei“ kann zum Schutz des Schülerverkehrs beibehalten werden.</p>  <p>Foto 26: Boller Straße / zwischen Schmarrenberg und Von-Sprewitz-Straße</p>
-----	---	--	---

225	6	Jebenhausen – Bezgenriet Ortslage Jebenhausen Querungshilfe mit Fahrbahnteiler bei Wechsel der Führungsform	<p>Der Radverkehr zwischen Göppingen und Jebenhausen wird über einen Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Dieser liegt auf der Ostseite der Boller Straße (L 1214). Ab dem Knoten Boller Straße / K 1410 / Von-Sprewitz-Straße beginnt für den Radverkehr in Richtung Bad Boll ein Radweg auf der Westseite der Boller Straße.</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler in der Verziehung des Linksabbiegerstreifens auf der Boller Straße.</p>  <p><i>Foto 27: Boller Straße / Von-Sprewitz-Straße</i></p>
226	6	Göppingen – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Furtmarkierung Zweirichtungsverkehr	<p>Der Radverkehr zwischen Göppingen und Jebenhausen wird über einen Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Dieser liegt auf der Ostseite der Boller Straße (L 1214).</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ der Zweirichtungsfurt an der Querung Von-Sprewitz-Straße (nördl. Abschnitt)</p>  <p><i>Foto 28: Boller Straße / Von-Sprewitz-Straße</i></p>

227	6	Göppingen – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Furtmarkierung Zweirichtungsverkehr	<p>Der Radverkehr zwischen Göppingen und Jebenhausen wird über einen Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Dieser liegt auf der Ostseite der Boller Straße (L 1214).</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ der Zweirichtungsfurt an der Querung Herdweg</p>  <p><i>Foto 29: Boller Straße / Herdweg</i></p>
228	6	Göppingen – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Ausbau: Rad- / Gehweg	<p>Der Radverkehr zwischen Göppingen und Jebenhausen wird über einen Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Dieser liegt auf der Ostseite der Boller Straße (L 1214). Der Gehweg hat eine Breite von 2,50 m bis 2,80 m.</p> <p>Maßnahme: Ergänzung eines Sicherheitstrennstreifens und Kennzeichnung der Nebenanlagen als gemeinsamer Rad- / Gehweg.</p>  <p><i>Foto 30: Boller Straße</i></p>

229	6	Göppingen – Jebenhausen Oberflächensanierung	<p>Die Waldeckstraße (zwischen Eichertstraße und Decker-Hauff-Straße) hat auf einer Länge von ca. 200 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p>  <p><i>Foto 31: Waldeckstraße</i></p>
230	6	Göppingen – Jebenhausen Oberflächensanierung	<p>Entlang der Waldeckstraße sowie der Justinus-Kerner-Straße (zwischen Keplerstraße und Liststraße) gibt es auf einer Länge von ca. 600 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p>  <p><i>Foto 32: Waldeckstraße</i></p>

231	6	Göppingen – Jebenhausen Ortslage Göppingen Oberflächensanierung	<p>Der Parallelweg zur Jebenhäuser Straße hat auf einer Länge von ca. 400 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke (Abschnitt zwischen Keplerstraße und der Sport- /Schiessanlage).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p>  <p><i>Foto 33: Jebenhäuser Straße</i></p>
-----	---	--	---

232	6	Göppingen – Jebenhausen Asymmetrische Führung wegen Gefälle Neuaufteilung der Fahrstreifen	<p>Die Jebenhäuser Straße (L 1214) hat auf dem Abschnitt zwischen der Keplerstraße und der Querung B 10 einen Radweg für den Radverkehr in Richtung Jebenhausen. Der Radverkehr in Richtung Göppingen wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnbreite 7,50 m). Die Markierung eines Radfahrstreifens ist bei dieser Breite nicht möglich. Die Restfahrbahn wäre nur noch 5,65 m breit. Die Markierung von Schutzstreifen außerorts sind nicht zulässig.</p> <p>Maßnahme: Aufgrund des Gefälles auf diesem Abschnitt sollten der bergauf sehr langsam und der bergab sehr schnell fahrende Radfahrer getrennt werden. Daher wird ein Neuaufteilung der beiden Fahrstreifen empfohlen: Fahrstreifen in Richtung Jebenhausen mit einer Breite von 3 m und in Richtung Göppingen mit 4,50 m. Auf dem Fahrstreifen in Richtung Göppingen wird in gleichmäßigen Abstand das Piktogramm „Fahrrad“ markiert.</p>  <p>Foto 34: Jebenhäuser Straße (L 1214)</p>
-----	---	--	--

233	7	Jebenhausen – Heiningen Oberflächensanierung	<p>Der Radverkehr zwischen Heiningen und Jebenhausen wird über einen Wirtschaftsweg geführt, der direkt an der K 1424 liegt. Dieser hat auf einer Länge von ca. 600 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke</p> 
234	7	Jebenhausen – Heiningen Ortslage Jebenhausen Schutzstreifen	<p>Zwischen der Tintenbachstraße und dem Kreisverkehr an der Boller Straße wird der Radverkehr auf der Jebenhäuser Straße (K 1424) im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnbreite 7 m).</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m).</p> 

235	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Freigabe für den Radverkehr	Für den Freizeitradverkehr gibt es eine abseits der L 1214 verlaufende Führung durch Jebenhausen. Maßnahme: Freigabe der Einbahnstraße Iltisgasse für den Radverkehr aus Richtung Heiningen (Abschnitt zwischen Boller Straße und Baronenwaldstraße).
236	7	Faurndau – Jebenhausen Oberflächensanierung	Der Radverkehr zwischen Jebenhausen und Faurndau wird über einen Wirtschaftsweg am Pfuhlbach geführt. Dieser hat auf einer Länge von ca. 1.200 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke. Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke



Foto 37: Iltisgasse zwischen Boller Straße und Baronenwaldstraße



Foto 38: Wirtschaftsweg entlang des Pfuhlbachs

237	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Schutzstreifen	<p>Die Führung des Radverkehrs durch das Pfuhlbachtal ist aufgrund des etwas umwegigen Verlaufs nur bedingt alltagstauglich. Daher sollte die K 1410 für den Alltagsradverkehr hergerichtet werden. Folgende Maßnahme sind notwendig.</p> <p>Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen auf K 1410 in Jebenhausen zwischen dem Knoten K 1410 / L 1214 und der Ortsausfahrt nach Faurndau.</p>  <p><i>Foto 39: K 1410 in Jebenhausen</i></p>
238	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Jebenhausen Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform	<p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der K 1410 in Jebenhausen in der Ortsausfahrt nach Faurndau</p>  <p><i>Foto 40: K 1410 in Jebenhausen in der Ortsausfahrt nach Faurndau</i></p>

239	7	Faurndau – Jebenhausen gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts	<p>Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1410 zwischen Jebenhausen und Faurndau (Gesamtlänge ca. 1.750 m).</p>  <p><i>Foto 41: K 1410 zwischen Jebenhausen und Faurndau</i></p>
240	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Faurndau Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wech- sel der Führungsform	<p>Maßnahme: Querungshilfe mit Fahrbahnteiler an der Sankt-Galler-Straße (K 1410) in Faurndau in der Ortsausfahrt nach Jebenhausen</p>  <p><i>Foto 42: K 1410 in Faurndau in der Ortsausfahrt nach Jebenhausen</i></p>

241	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Faurndau Asymmetrische Führung Schutzstreifen bergauf	<p>Maßnahme: Einseitiger Schutzstreifen an der Sankt-Galler-Straße (K 1410) in Faurndau auf der Westseite zur Sicherung des bergauf fahrenden Radverkehrs (Fahrbahnbreite 6,20 m). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 43: K 1410 in Faurndau</p>
242	7	Faurndau – Jebenhausen Ortslage Faurndau Schutzstreifen	<p>Auf dem Abschnitt der K 1410 zwischen dem Kreisverkehr und der Filsbrücke wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnbreite 7,50 m).</p> <p>Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen (mind. 1,25 m). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen. Schutzstreifen in Richtung Fils bis zur Fußgänger-LSA. Hier können die Radfahrer queren.</p>  <p>Foto 44: K 1410 in Faurndau (Höhe Hirschplatz)</p>

243	9	<p>Heiningen – Eschenbach</p> <p>gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts</p>	<p>Für den Radverkehr zwischen Heiningen und Bezgenriet sind abschnittsweise Radverkehrsanlagen direkt an der K 1419 vorhanden. Im mittleren Abschnitt fehlt ein Angebot an der Kreisstraße. Hier wird der Radverkehr sehr umwegig über einen Wirtschaftsweg geführt. Diese Führung ist nicht alltagstauglich.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Bezgenriet und Heiningen an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 900 m)</p> 
244	9	<p>Bezgenriet – Heiningen</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>In der Ortseinfahrt Bezgenriet beginnt bzw. endet ein gemeinsamer Rad- / Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler zur Sicherung des Radverkehrs der zwischen der Führung auf dem Rad- / Gehweg und der Fahrbahn (vgl. nachfolgende Maßnahme) wechselt.</p> 

245	9	<p>Bezgenriet – Heiningen Ortslage Bezgenriet</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Zwischen der Ortseinfahrt aus Richtung Heiningen und dem Knoten K 1419 / Badstraße wird der Radverkehr auf der Fulbachstraße (K 1419) auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Fahrbahnquerschnitte von 6,35 m kann kein beidseitiger Schutzstreifen markiert werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines alternierenden Schutzstreifens (1,50 m).</p>  <p>Foto 47: Fulbachstraße (K 1419)</p>
246	9	<p>Bezgenriet – Heiningen Ortslage Bezgenriet</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Auf der Hattenhofer Straße (K 1419) wird der Radverkehr zwischen der Ortsausfahrt in Richtung Hattenhofen und dem Knoten K 1419 / Badstraße auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens</p>  <p>Foto 48: Hattenhofer Straße (K 1419)</p>

247	9	<p>Bezgenriet – Heiningen</p> <p>Querungshilfe mit Fahrbahnteiler am Ortseingang bei Wechsel der Führungsform</p>	<p>Für den Alltagsradverkehr zwischen Bezgenriet und Hattenhofen wird der Bau eines Radwegs an der K 1419 vorgeschlagen (vgl. nachfolgende Maßnahme). Auf der Hattenhofer Straße in Bezgenriet soll der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt werden (vgl. vorangehende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der K 1419 in Bezgenriet am westl. Ortseingang wg. Übergang zwischen neu zubauenden Radweg und neu zu markierenden Schutzstreifen.</p>  <p><i>Foto 49: Hattenhofer Straße (K 1419)</i></p>
248	9	<p>Hattenhofen – Schopflenberg / Bezgenriet</p> <p>gemeinsamer Rad- / Gehweg außerorts</p>	<p>Die Führung des Radverkehrs über den südlich der K 1419 liegenden Wirtschaftsweg ist aufgrund des etwas umwegen Verlaufs nur bedingt alltagstauglich.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Hattenhofen und Schopflenberg / Bezgenriet an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 2.200 m)</p>  <p><i>Foto 50: Hattenhofer Straße (K 1419) / Albstraße</i></p>

249	10	Göppingen – Holzheim Ortslage Göppingen Schutzstreifen oder Ausbau Rad- / Gehweg	An der Reutlinger Straße sind in beide Richtungen fast durchgehend Radverkehrsanlagen vorhanden. Nur in Richtung Holzheim muss der Radverkehr ab dem Knoten Ulmer Straße / Reutlinger Straße ein kurzes Stück auf der Fahrbahn fahren. Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens an der Westseite der Reutlinger Straße zwischen dem Knoten Ulmer Straße / Reutlinger Straße und der Esslinger Straße . Alternativ können die Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg ausgebaut werden. 
250	10	Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim gemeinsamer Rad- / Gehweg	Zwischen der Reutlinger Straße und der Eichendorffstraße kann der Radverkehr auf der Westseite der Wielandstraße auf den Nebenanlagen (2,50 m) geführt werden. Die Querung des folgenden Knotens ist nur auf einer Seite möglich. Maßnahme: Kennzeichnung der Nebenanlagen als gemeinsamer Rad- / Gehweg in beide Richtungen. 

Foto 51: Reutlinger Straße

251	10	<p>Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim</p> <p>Asymetrische Führung Schutzstreifen</p>	<p>Der Radverkehr an der Wielandstraße (L 1218) in Richtung Holzheim-Mitte wird zwischen der Eichendorffstraße und der Rigistraße auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. In Richtung Göppingen-Stadtmitte muss der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren (Fahrbahnquerschnitt 7,45 bis 8,20 m).</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,85 m) an der Wielandstraße in Richtung Göppingen.</p>  <p>Foto 53: Wielandstraße (L 1218)</p>
251	10	<p>Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim</p> <p>Schutzstreifen</p>	<p>Auf der Göppinger Straße (L 1218) zwischen der Rigistraße und der Bühlmeierstraße wurde für den Radverkehr in Richtung Holzheim-Mitte ein Radfahrstreifen (1,50 m) markiert. Zwischen den Knoten Göppinger Straße / Bühlmeierstraße und Göppinger Straße / Eislinger Straße gibt es keine Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnbreite der Göppinger Straße liegt zwischen 8,00 und 8,20 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) auf der Göppinger Straße.</p>  <p>Foto 54: Göppinger Straße (L 1218)</p>

252	10	Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim	<p>Auf der Schlater Straße zwischen den Knoten Göppinger Straße / Eislinger Straße und Schlater Straße / Nortelweg wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Fahrbahnquerschnitt in diesem Abschnitt liegt zwischen 6,40 und 6,90 m. Die Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen sind bei diesem Querschnitt nicht möglich.</p> <p>Die Verkehrsbelastung an der Schlater Straße ist sehr hoch (DTV 13.670 Kfz / 24h, GV-Anteil 7,9 %). Die Führung des Radverkehrs auf der Holzheimer Straße ist problematisch. In den letzten Jahren gab es mehrere Unfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren.</p> <p>Maßnahme: Zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer wird die Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Möglicherweise kann als Umfahrung von Holzheim die ehemalige Bahntrasse genutzt werden (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> 
			<p>Foto 55: Schlater Straße (L 1218)</p>

253	10	Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim Freigabe für den Radverkehr	Zwischen den Straßen „Im Boden“ und Nortelweg wurde für den Radverkehr in Richtung Göppingen-Stadtmitte auf den Nebenanlagen ein „Radweg“ mit einer Breite von 0,80 m markiert. Maßnahme: Gehweg mit „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigeben.  <i>Foto 56: Schlater Straße (L 1218) / Im Boden</i>
-----	----	---	---

254	10	<p>Göppingen – Holzheim Ortslage Holzheim</p> <p>Radweg auf Bahntrasse</p>	<p>Im Jahre 1989 wurde der Personenverkehr der Voralbbahn zwischen Göppingen und Bad Boll eingestellt. Eine Reaktivierung der Bahn ist genauso in der Diskussion wie die Nutzung der Bahntrasse für den Radverkehr. Die Stadt Göppingen überlegt darüber hinaus, evtl. einen Teil der Bahntrasse für eine Umgehungsstraße für Holzheim zu nutzen.</p> <p>Maßnahme: Aufgrund der problematischen Führung des Radverkehrs an der Schlater Straße (L 1218) wird vorgeschlagen, die ehemalige Bahntrasse der Voralbbahn zumindest für eine Umfahrung Holzheim für den Radverkehr herzurichten. Alternativ kann die Maßnahme auch bis Heiningen geführt werden. Dort ist für den Freizeitradverkehr eine Draisinenstrecke angedacht.</p> <p>Für die Umsetzung gibt es zwei Alternativen:</p> <p>VeloSTRAIL</p> <table border="0"> <tr> <td>Vorteile:</td> <td>einfach und reversibel</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Doppelnutzung ist möglich</td> </tr> </table> <p>Bodenplatten</p> <table border="0"> <tr> <td>Vorteil:</td> <td>reversibel und günstiger als VeloSTRAIL</td> </tr> <tr> <td>Nachteil:</td> <td>keine Doppelnutzung möglich</td> </tr> </table>  <p><i>Foto 57: Bahntrasse der Voralbbahn südlich von Holzheim</i></p>	Vorteile:	einfach und reversibel		Doppelnutzung ist möglich	Vorteil:	reversibel und günstiger als VeloSTRAIL	Nachteil:	keine Doppelnutzung möglich
Vorteile:	einfach und reversibel										
	Doppelnutzung ist möglich										
Vorteil:	reversibel und günstiger als VeloSTRAIL										
Nachteil:	keine Doppelnutzung möglich										

255	10	<p>Göppingen – Holzheim – Schlat Ortslage Holzheim</p> <p>Ausbau Rad- / Gehweg außerorts</p>	<p>An der Schlater Straße zwischen Holzheim und Manzen sind auf beiden Seiten Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Rad- / Gehweg an der Ostseite für den Radverkehr in Richtung Holzheim ist zwischen Manzen und Ortseinfahrt Holzheim mit 2,20 und 2,70 m ausreichend breit. In Richtung Schlat sind die Nebenanlagen nur 1,50 m breit und daher als Gehweg, Radfahrer frei gekennzeichnet. Abschnittsweise sind die Nebenanlagen in diese Richtung sanierungsbedürftig.</p> <p>Maßnahme: Sanierung und Ausbau des Gehwegs, Radfahrer frei an der Westseite zu gemeinsamen Rad- / Gehweg für Radverkehr in Richtung Schlat (Länge ca. 1.500 m).</p> 
			<p>Foto 58: Schlater Straße (L 1218) in der südlichen Ortsausfahrt Holzheim</p> 

Foto 59: Schlater Straße (L 1218) in Höhe der Louis-Wackler-Straße

256	10	Göppingen – Holzheim Furtmarkierung für Richtungsradverkehr	<p>Der Radverkehr in Richtung Göppingen-Stadtmitte wird über einen gemeinsamen Rad- / Gehweg ab der Ostseite der Schlater Straße (L 1218) geführt. An der Louis-Wackler-Straße ist die Überquerungslänge sehr groß.</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ an der Querung der Louis-Wackler-Straße erneuern. Einmündung verkleinern.</p>  <p><i>Foto 60: Schlater Straße (L 1218) / Louis-Wackler-Straße</i></p>
257	10	Göppingen – Holzheim Querungshilfe mit Fahrbahnteiler außerorts	<p>Über die Eschenbacher Straße wird ab dem Knoten Schlater Straße (L 1218) / Eschenbacher Straße der Ortsteil St. Gotthard angebunden.</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler für den Radverkehr aus Richtung Manzen nach St. Gotthardt</p>  <p><i>Foto 61: Schlater Straße (L 1218) / Eschenbacher Straße</i></p>

258	10	Göppingen – Holzheim Ortslage Ursenwang Furtmarkierung Zweirichtungsverkehr	<p>Der Radverkehr zwischen Schlat und Göppingen-Ursenwang wird in beide Richtungen über einen gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der Westseite der Schlater Straße (L 1218) geführt.</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ der Zweirichtungsfurt an der Querung Ulmenweg.</p>  <p><i>Foto 62: Schlater Straße (L 1218) / Eschenbacher Straße</i></p>
259	10	Eschenbach – Ursenwang Ortslage Ursenwang Freigabe für den Radverkehr	<p>Als alternative Verbindung zwischen Schlat, Ursenwang und dem Gewerbegebiet Voralb könnte ein Wirtschaftsweg genutzt werden. Dieser liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Schlat und müsste noch ausgebessert werden. Über den Wirtschaftsweg wird die Straße „Buchenrain“ erreicht. Die kürzeste Verbindung zur Tannenstraße führt über einen Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr durch Beschilderung Gehweg, Radfahrer frei.</p>  <p><i>Foto 63: Verbindung zwischen „Buchenrain“ und Tannenstraße</i></p>

260	11	Faurndau – Sparwiesen Ortslage Faurndau Schutzstreifen	Auf der Hirschstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnquerschnitt 7,30 m). Maßnahme: Markierung eines beidseitige Schutzstreifens (1,25 m) auf der Hirschstraße (K 1414). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.  <i>Foto 64: Hirschstraße (K 1414)</i>
260	11	Faurndau – Sparwiesen Ortslage Faurndau Schutzstreifen	Auf der Filseckstraße (K 1414) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnbreite liegt zwischen 7,00 und 7,60 m. Maßnahme: Markierung eines beidseitige Schutzstreifens (1,25 m) auf der Filseckstraße (K 1414). Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.  <i>Foto 65: Filseckstraße (K 1414)</i>

261	11	Faurndau – Sparwiesen Asymmetrische Führung Ausbau Rad- / Gehweg außerorts	Ab Faurndau kann der Radfahrer in Richtung Filseck / Sparwiesen einen Gehweg entlang der K 1414 nutzen. Dieser hat eine Breite von 1,90 m. Maßnahme: Aufgrund des Anstiegs ist zu überlegen, ob dieser Gehweg zu einem gemeinsamen Rad-/Gehweg in beide Richtungen ausgebaut werden soll (Ausbau auf eine für einen gemeinsamen Rad-/Gehweg erforderliche Breite von 2,50, und mit einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m, Standard ist 1,75 m) oder ob der Gehweg den Radfahrern nur bergauf angeboten wird und der Radfahrer in Gegenrichtung bergab mit dem allgemeinen Verkehr auf der Fahrbahn fährt (zur Zeit T 50). (Länge ca. 250 m). Borsteinabsenkung an der Auffahrt (siehe Pfeil).
 Foto 66: Filseckstraße (K 1414)			

262	11	Faurndau – Sparwiesen Neubau Rad- / Gehweg außerorts	<p>Die Verbindung zwischen Faurndau und Sparwiesen bzw. Hattenhofen führt über die K 1414, auf der es keine Radverkehrsanlagen gibt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1414 entweder bis zum Abzweig Schloss Filseck (Länge ca. 600 m) oder bis nach Sparwiesen (Länge insgesamt 3.000 m). Es handelt sich hier aufgrund der Topographie und der Böschung auf der westlichen Seite um eine aufwändige Maßnahme. Der zweite Teilabschnitt liegt auf der Gemarkung Uhingen.</p> <p>Alternativ ist zu prüfen, ob nur der Radverkehr bergauf auf einen neu zu bauenden Rad- / Gehweg geführt wird. Bergab würde der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn geführt.</p>
			 <p><i>Foto 67: K 1414 in Höhe der Brücke B 10</i></p>

263	12	Göppingen – Bartenbach Ortslage Göppingen	<p>Der Alltagsradverkehr zwischen Göppingen-Stadtmitte und Göppingen-Bartenbach bzw. Rechberghausen wird über die Radverkehrsanlagen an der B 297 abgewickelt. Alternativ kann insbesondere für den Freizeitradverkehr die Verbindung über Schillerstraße, Bartenbacher Straße und Bartenhöhe angeboten werden.</p> <p>Die Schillerstraße ist zwischen der Hauptstraße und der Nördlichen Ringstraße als Einbahnstraße eingerichtet. Im unteren Abschnitt zwischen Hauptstraße und Pfarrstraße ist die Schillerstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Zwischen der Pfarrstraße und der Nördlichen Ringstraße wird entlang der Schillerstraße auf beiden Seiten geparkt. Die Fahrbahn hat abzüglich der Parkstreifen eine Breite zwischen 3,45 und 3,80 m.</p> <p>Maßnahme: Freigabe der Schillerstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung auf dem Abschnitt zwischen der Pfarrstraße und der Nördlichen Ringstraße. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist eine Mindestfahrbahnbreite (3,50 m) nur für Straßen mit Linienbusverkehr oder stärkeren Verkehr mit Lastkraftwagen erforderlich. Ansonsten eignen sich Fahrgassen mit einer Breite ab 3,00 m und ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr. Genügend Ausweichmöglichkeiten sind auf der Schillerstraße vorhanden.</p>  <p>Foto 68: Schillerstraße zwischen Ulrichstraße und Nördliche Ringstraße</p>
-----	----	---	--

264	12	<p>Göppingen – Bartenbach Ortslage Bartenbach</p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>Die asphaltierte Fahrbahndecke eines Teilstücks der Bartenbacher Straße sowie eines Abschnitts der Straße „Bartenhöhe“ haben auf einer Länge von ca. 400 m leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke auf 400 m.</p>	
-----	----	--	--

265	12	Göppingen – Bartenbach Ortslage Bartenbach Schutzstreifen	<p>Der Radverkehr zwischen Göppingen-Bartenbach und Rechberghausen wird über Lerchenberger Straße (K 1407), Schelmenstraße und Göppinger Straße geführt. Schelmenstraße und Göppinger Straße liegen in einer Tempo-30-Zone. Die Lerchenberger Straße hat keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m + 0,75 m Abstand bei Abschnitten mit Schrägparken) auf der Lerchenberger Straße (Fahrbahnbreite zwischen 8,00 – 9,00 m). Durch den Schutzstreifen wird automatisch ein eingeschränktes Halteverbot (Parkverbot) angeordnet. Das Halten bleibt erlaubt.</p> <p>Möglicherweise muss im Rahmen eines Parkraumkonzepts generell über Parkmöglichkeiten in der Lerchenberger Straße nachgedacht werden.</p>  <p>Foto 70: Lerchenberger Straße (K 1407) in Bartenbach</p>
-----	----	---	---

266	14	Faurndau – Wangen Ortslage Faurndau Furtmarkierung für Richtungsradverkehr	<p>Der Radverkehr zwischen Faurndau und Wangen wird über beidseitig vorhandene Radverkehrsanlagen an der Schorndorfer Straße (K 1451) geführt. Zwischen der Bahntrasse und der Panoramastraße handelt es sich in Richtung Wangen dabei um einen Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist.</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ an der Querung der Panoramastraße (Ostseite). Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanalgen (ERA 2010) sind auch bei dieser Art der Führung des Radverkehrs Furten zu markieren.</p> 
-----	----	---	---

Foto 71: Schorndorfer Straße (K 1415) / Panoramastraße

267	14	Faurndau – Wangen Ortslage Faurndau Radwegauflösung vor Kreisverkehr	<p>Der Knoten Schorndorfer / In der Reute wurde provisorisch zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Die Führung des Radverkehrs wurde nicht berücksichtigt.</p> <p>Maßnahme: Führung des Radverkehrs vor dem Kreisverkehr vom Radweg auf die Fahrbahn. Hierzu ist ein baulich geschütztes Radwegende erforderlich.</p> 
			<p><i>Foto 72: Schorndorfer Straße (K 1415) / In der Reute</i></p>  <p><i>Foto 73: Schorndorfer Straße (K 1415) / In der Reute</i></p>

268	29	<p>Eschenbach – Ursenwang</p> <p>Wegeausbau</p> <p>Die Verbindung zwischen Eschenbach und Ursenwang wird kurz vor Ursenwang in zwei Achsen aufgeteilt. In Richtung Holzheim (via Tannenstraße) wird der Radverkehr zunächst über einen schmalen Wiesenpfad geführt. Maßnahmen: Dieser Weg müsste unbedingt verbreitert werden (ca. 100 m). In den Karten liegt der Verlauf dieses Wiesenpfades zunächst genau auf der Grenze zwischen Eschenbach und Schlat und nach einem Schwenk in Richtung Tannenstraße zwischen Schlat und Göppingen. Hier muss die Zuständigkeit noch geklärt werden.</p>  <p><i>Foto 74: Verbindungsweg zwischen Schlat und Ursenwang</i></p> <p>Oberflächensanierung</p> <p>In Richtung Schlat wird der Radverkehr über einen Waldweg geführt. Hier müsste die Oberfläche des Weges (wassergebundene Decke) saniert werden (ca. 100 m). Dieser Weg liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Schlat.</p>
-----	----	---

269	29	<p>Eschenbach – Ursenwang Ortslage Ursenwang</p> <p>Borsteinabsenkung und Freigabe für den Radverkehr</p>	<p>Die Straße „Buchenrain“ ist auf einem kurzen Stück keine Kfz-Straße. Angelegt wurde dieser Abschnitt wahrscheinlich als Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Borsteinabsenkung für den Radverkehr in Richtung Eschenbach und Kennzeichnung als gemeinsamer Rad- / Gehweg.</p>  <p>Foto 75: Verbindungsweg zwischen Ursenwang und Eschenbach</p>
-----	----	--	---

270	34	Faurndau – Rechberghausen Kleinere Umbaumaßnahme	<p>Der Radverkehr zwischen Faurndau und Rechberghausen wird auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf einer ehemaligen Bahntrasse geführt. Vor und nach der Querung der Wiesenstraße wird der Radverkehr im Versatz geführt.</p> <p>Maßnahme: Geradliniger Umbau des Radwegs</p>  <p><i>Foto 76: Radweg auf ehemaliger Bahntrasse / Wiesenstraße</i></p>
-----	----	--	---

271	72	<p>Bartenbach – Hohenstaufen Ortslage Bartenbach</p> <p>Geschwindigkeits-Reduzierung, ggf. alternierender Schutzstreifen</p>	<p>In Bartenbach wird der Radverkehr auf der Lerchenberger Straße (K 1407) auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnquerschnitt von 8,10 m). Aufgrund der Engstellen und des wechselseitigen Parkens sind beidseitige Schutzstreifen nicht möglich.</p> <p>Maßnahmen: Markierung eines alternierenden Schutzstreifens oder Einrichtung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wie in den Ortsdurchfahrten Lerchenberg und Hohrein.</p> <p>Markierung eines Parkstreifens auf einer Seite oder Parkstreifen auf beiden Seiten, die sich in größeren Abständen abwechseln, so dass zumindest nicht auf beiden Seiten geparkt wird.</p>  <p>Foto 77: Lerchenberger Straße (K 1407) in Bartenbach</p>
-----	----	---	---

272	72	<p>Bartenbach – Hohenstaufen</p> <p>Geschwindigkeits-Reduzierung und Markierung von Seitenstreifen außerorts</p>	<p>Zwischen Bartenbach und Lerchenberg (Fahrbahnquerschnitt 5,80 m) sowie zwischen Lerchenberg und Hohrein (Fahrbahnquerschnitt 4,50 m) wird der Radverkehr entlang der K 1407 auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Abschnitt zwischen Bartenbach und Lerchenberg gibt es auf der Südseite Nebenanlagen, die aber nur für den Radverkehr in Richtung Lerchenberg eine sichere Führungsmöglichkeit bieten. Die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit beträgt ab der Ortsausfahrt Bartenbach auf einem ca. 500 m langen Teilstück 60 km/h, ansonsten gilt 100 km/h.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zulässige Höchstgeschwindigkeit generell 70 km/h festlegen. • Entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen sollte die Fahrbahn mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,75 cm), Kfz fährt in der Mitte  <p>Foto 78: K 1407 zwischen Bartenbach und Lerchenberg</p>
-----	----	---	---

273	72	Bartenbach – Hohenstaufen Oberflächensanierung	Zwischen Hohrein und Hohenstaufen wird der Radverkehr über einen Wirtschaftsweg geführt. Dieser weist auf einem Abschnitt leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 1.050 m). Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke 
274	72	Hohenstaufen Ortslage Hohenstaufen Schutzstreifen	Auf der Reichsdorfstraße (L 1075) wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Fahrbahnbreite 7 m). Maßnahme: Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (1,25 m) auf der Reichsdorfstraße zwischen Alistraße und Schottengasse. 

275	72	Hohenstaufen Ortslage Hohenstaufen überfahrbare Abbiegehilfe	<p>Der Radverkehr in Richtung Maitis muss in Hohenstaufen am Knoten Reichsdorfstraße (L 1075) / Schottengasse links in die Schottengasse abbiegen:</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des Radverkehrs in Richtung Maitis wird am Knoten Reichsdorfstraße (L 1075) / Schottengasse eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite mind. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen.</p>  <p><i>Foto 81: Reichsdorfstraße (L 1075) / Schottengasse</i></p>
-----	----	---	--

276	72	Hohenstaufen – Maitis Ausbau zu gemeinsamen Rad- / Gehweg	<p>Am nördlichen Ortsausgang von Hohenstaufen beginnt kurz nach der Jugendherberge ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,50 m (Länge ca. 260 m). Im unteren Abschnitt ist er dieser Weg aus Richtung Süden als Wirtschaftsweg gekennzeichnet. In diesem Abschnitt hat der Weg leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke (Länge des unteren Abschnitts ca. 300 m).</p> <p>Maßnahme: Ausbau und Sanierung des Gehwegs zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (Länge 260 m + 300 m).</p>  <p><i>Foto 82: Gehweg zwischen Hohenstaufen und Maitis</i></p>  <p><i>Foto 83: Wirtschaftsweg zwischen Hohenstaufen und Maitis</i></p>
-----	----	---	---

72	<p>Hohenstaufen – Maitis</p> <p>Trennung der Fahrt-richtungen</p>	<p>Der Radverkehr zwischen Hohenstaufen und Maitis kann entweder über die K 1450 oder über einen Nebenweg geführt werden (vgl. vorangehen-de Maßnahme). Die Verbindung ist durch einen großen Höhenunter-schied gekennzeichnet (von ca. 440 m auf ca. 540 m, bei einer Führung über den Nebenweg mit einer Länge von 1.200 m). Bei einer Führung über den Nebenweg muss die K 1450 zwei Mal gequert werden. Der Richtung Maitis bergab fahrende Radverkehr wird teilweise hohe Ge-schwindigkeiten haben. Dies kann zu Konflikten an den Querungen mit dem Kfz-Verkehr sowie im Begegnungsfall zwischen bergauf und bergab Radfahren führen.</p> <p>Maßnahme: Trennung der Fahrtrichtungen. Der bergab fahrende Rad-verkehr in Richtung Maitis wird aufgrund seiner hohen Geschwindigkei-ten über die K 1450 geführt. Bergauf kann der Radverkehr den Neben-weg nutzen. Mittelinseln sind wegen der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich.</p> 
----	--	--

Foto 84: Erste Querung der K 1450 aus Richtung Hohenstaufen

277	72	Hohenstaufen – Maitis Wegeausbau	<p>Der erste Teil des Nebenwegs ab Maitis ist zur Zeit ein schmaler Pfad (Länge ca. 60 m).</p> <p>Maßnahme: Ausbau und Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke.</p> 
278	73	Hohenstaufen – Ottenbach Oberflächensanierung	<p>Die Verbindung zwischen Hohenstaufen – Ottenbach weist auf zwei kurzen Abschnitten leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge der beiden Abschnitte ca. 100 m).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p> 

279	73	Hohenstaufen – Ottenbach Oberflächensanierung	<p>Über die „Alte Steige“ wird Hohenstaufen erreicht. Die „Alte Steige“ weist auf einem Abschnitt leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 350 m).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.</p>  <p><i>Foto 87: Alte Steige in Hohenstaufen</i></p>
-----	----	---	---

280	81	Göppingen – Heiningen Oberflächensanierung	Zwischen Heiningen und Göppingen kann der Radverkehr entweder über Wirtschaftswege entlang der L 1217 (auf einem Teilstück in Heiningen müsste noch ein Radweg gebaut werden) oder über eine Nebenroute durch das Heubachtal fahren. Bei der Nebenroute wird der Iltishofweg erreicht. Dieser hat auf einer Länge von ca. 100 m leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke. Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.
281	81	Göppingen – Heiningen Oberflächensanierung	Zwischen Maybachstraße und Freibad verläuft ein gemeinsamer Rad- / Gehweg. Dieser weist auf einem Abschnitt leichte bis mittlere Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 2000 m). Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke.



Foto 88: Rad- / Gehweg zwischen Maybachstraße und Freibad

282	90	Göppingen – Hohenstaufen Asymmetrische Führung Schutzstreifen	<p>Die Verbindung 90 zwischen Göppingen und Hohenstaufen ist in erster Linie für den Freizeitradverkehr attraktiv. Da das erste Abschnitt durch das Gewerbegebiet Stauferpark führt, ist dieses Teilstück auch für den Alltagsradverkehr wichtig. An der zentralen Achse des Stauferparks, der Manfred-Wörner-Straße, gibt es bis zur Karl-Frasch-Straße bzw. für den Radverkehr in Richtung Hohenstaufen bis zur Alfons-Feifel-Straße keine Radverkehrsanlagen. Die Manfred-Wörner-Straße hat eine Fahrbahnbreite zwischen 6,30 m und 7,20 m.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Südseite der Manfred-Wörner-Straße zur Führung des Radverkehrs bergauf in Richtung Hohenstaufen.</p>  <p>Foto 89: Manfred-Wörner-Straße</p>
-----	----	---	--

Gruibingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
283	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Querungshilfe am Ortsausgang Richtung Mühlhausen im Täle (L 1217) in Höhe des Radwegendes „Leiningshalde“ (Querungshilfe südlich des Knotens). Die Querungshilfe sollte mit beidseitigen Versatz gebaut werden. Mit dieser Maßnahme kann eine Geschwindigkeitsdämpfung und damit auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Mittelinsel sollte eine entsprechend der Regelwerke vorgegebene Aufstelltiefe von 2,50 m und die beiden Fahrspuren eine Breite von 3,25 m haben.</p>  <p>Foto 1: L 1217 / Leiningshalde</p>
284	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Schutzstreifen (Breite 1,25 m) auf L 1217 (Breite der Fahrbahn insgesamt 7,60 m) markieren zwischen Leiningshalde (Querungshilfe) und Schmiedgasse</p>  <p>Foto 2: L 1217 / Ortseinfahrt Gruibingen aus Richtung Mühlhausen (Aufnahme Foto in Richtung Ortsmitte)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
285	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Tempo 30 für den Ortskern (Schmiedgasse – Maierhofstraße), da Schutzstreifen wg. Parken nicht möglich sind.</p>  <p>Foto 3: L 1217 (Ortsmitte Gruibingen)</p>
284	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Schutzstreifen (Breite 1,25 m) auf L 1217 (Breite der Fahrbahn insgesamt 7,50 m) markieren zwischen Maierhofstraße und Bollerstraße. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 4: L 1217 / Im Gehren (Aufnahme Foto in Richtung Ortsmitte)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
284	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Schutzstreifen (Breite 1,50 m) auf L 1213 auf Südseite markieren (Breite der Fahrbahn 6,80 m) zwischen Göppinger Straße (L 1217) und der Straße „Im Boden“, Radverkehr in Richtung Aichelberg auf Nordseite über RGW (2,40 m), dieser muss noch mit VZ 240 gekennzeichnet werden. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p>Foto 5: L 1213 / L 1217</p>
286	30	Mühlhausen – Gruibingen	<p>Geteilte Querungshilfe am Knoten Boller Straße L 1213 / Im Boden</p>  <p>Foto 6: L 1213 / Im Boden</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
287	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Nebenanlagen auf der Nordseite „Rad-/Gehweg“ (Breite 2 m) als gemeinsamer Rad-/Gehweg oder Gehweg / Radfahrer frei kennzeichnen.</p>  <p>Foto 7: L 1213 / Ortsausfahrt in Richtung Bad Boll / Aichelberg</p>
288 289	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Querungshilfe an der L 1213 (Radwegende) und Tempo 70 vorziehen. Der Radweg endet auf der Nordseite der L 1213. In Richtung Aichelberg werden Land- und Forstwirtschaftliche Wege auf der Südseite genutzt.</p>  <p>Foto 8: L 1213 (Aufnahme Foto in Richtung Gruibingen)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
290	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Asphaltierter Wirtschaftsweg weist leichte bis mittlere Schäden auf und sollte saniert werden (ca. 160 m).</p>  <p>Foto 9: Wirtschaftsweg parallel zur L 1213)</p>
291	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Schmalen vorhandenen Weg zwischen zwei Forstwegen verbreitern bzw. neu bauen und mit wassergebundener Decke ausstatten (ca. 50 m)</p>
291	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Weg zwischen zwei Forstwegen anlegen und mit wassergebundener Decke ausstatten (ca. 20 m, Höhenunterschied ca. 3 m)</p>
292	82	Gruibingen – Aichelberg	<p>Wirtschaftsweg mit wassergebundene Decke weist mittlere Schäden auf und sollte saniert werden (ca. 250 m).</p>  <p>Foto 10: Wirtschaftsweg in Höhe der Gaststätte „Deutsches Haus“</p>

Hattenhofen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
248	9	Hattenhofen – Schopfenberg / Bezgenriet-	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Hattenhofen und Schopfenberg / Bezgenriet an der K 1419 (Länge ca. 2.200 m)</p>  <p>Foto 1: K 1419 am Knoten K 1419 / K 1415 (Blick in Richtung Hattenhofen)</p>
293 294	9	Hattenhofen – Schopfenberg / Bezgenriet-	<p>Auf der Hauptstraße (K 1419) sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Ein beidseitiger Schutzstreifen ist aufgrund des Fahrbahnquerschnitts (6,60 m) nicht möglich. Daher wird vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße ab Ortseingang (aus Richtung Schopfenberg) bis Kreisverkehr am Knoten Hauptstraße / Zellerstraße auf 30 km/h zu reduzieren.</p> <p>Querungshilfe in der Ortseinfahrt als sicheren Übergang zwischen dem neuen Rad- / Gehweg (vgl. vorangehende Maßnahme) und der Richtungsführung innerorts.</p>  <p>Foto 2: Hauptstraße (K 1419) am Knoten K 1419 / K 1415</p>

295	9	Hattenhofen – Schopflenberg / Bezgenriet-	<p>Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf der Hauptstraße (K 1419) ab dem Kreisverkehr am Knoten Hauptstraße / Zellerstraße in Richtung Schopflenberg, auf einer Länge von ca. 100 m (Fahrbahnquerschnitt 7,10 – 8,10 m), danach nur noch Fahrbahnquerschnitt von 6,60 m. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.</p>  <p><i>Foto 3: Hauptstraße (Blick in Richtung Ortsausgang Schopflenberg)</i></p>
296	9	Hattenhofen – Schlierbach	<p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße ab dem Knoten Hauptstraße / Zeller Straße bis „Zufahrt Sillerhalle“ auf 30 km/h reduzieren, ab „Zufahrt Sillerhalle“ gilt bereits jetzt T 30 bis Höfle.</p>  <p><i>Foto 4: Hauptstraße</i></p>

297 298	9	Hattenhofen – Schlierbach	<p>Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf der Hauptstraße ab Ringstraße bzw. Höfle bis zum Ortsausgang (Fahrbanquerschnitt zwischen 7 und 7,20 m), an den Engstellen den Schutzstreifen nur bergauf markieren. Die Schutzstreifen sollen dann am Ortsausgang in einen neu zu bauenden Radweg übergehen (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Querungshilfe in der Ortsausfahrt als sicheren Übergang zwischen dem neuen Rad- / Gehweg (vgl. nachfolgende Maßnahme) und der Richtungsführung auf den Schutzstreifen innerorts.</p>  <p>Foto 5: Hauptstraße</p>
299	9	Hattenhofen – Schlierbach	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Hattenhofen und Schlierbach an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 2.500 m)</p>  <p>Foto 6: K 1419 / Ortsausgang in Richtung Schlierbach</p>

300	9	Hattenhofen – Schlierbach	<p>Verbindung für den Freizeitradverkehr zwischen Hattenhofen und Schlierbach quert die K 1443</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der K 1443</p>  <p><i>Foto 7: K 1443 / Landwirtschaftlicher Weg in Richtung Schlierbach</i></p>
301	25	Sparwiesen – Hattenhofen	<p>Westliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen. Abschnitt mit Steigung hat eine asphaltierte Fahrbahnoberfläche mit leichten bis mittleren Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 300 m).</p>  <p><i>Foto 8: Westliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen</i></p>

302	25	Sparwiesen – Hattenhofen	<p>Östliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen. Maßnahme: Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs mit wassergebundener Decke (Breite 2 m, Länge ca. 150 m).</p>  <p><i>Foto 9: Östliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen</i></p>
303	25	Sparwiesen – Hattenhofen	<p>Östliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen. Brücke nur 1 m breit. Maßnahme: Bau einer neuen Brücke mit einer Breite von 2,50 m.</p>  <p><i>Foto 10: Östliche Verbindung zwischen Hattenhofen und Sparwiesen</i></p>

Heiningen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
304	7	Jebenhausen – Heiningen	<p>Radverkehr zwischen Jebenhausen und Heiningen werden über einen parallel zur K 1424 führenden Landwirtschaftlichen Weg geführt. An der Ortsausfahrt müssen die Radfahrer in Richtung Jebenhausen die K 1424 queren, um den Landwirtschaftlichen Weg zu erreichen.</p> <p>Maßnahme: Geteilte Querungshilfe an der K 1424 in der Ortsausfahrt Heiningen sowie Aufstellfläche an der rechten Seite.</p>  <p>Foto 1: K 1424 in der Ortseinfahrt Heiningen</p>
305	7	Jebenhausen – Heiningen	<p>Fahrbahnbreite an der K 1424 zwischen Gartenstraße und Querungshilfe (vgl. vorangehende Maßnahme) nur 6,50 m, daher nur einen Schutzstreifen (1,50 m) in Richtung Jebenhausen markieren. Zwischen Gartenstraße und Hauptstraße können auf der K 1424 auf beiden Seiten Schutzstreifen (1,25 m) markiert werden (Fahrbahnbreite 7 m)</p>  <p>Foto 2: K 1424 in der Ortseinfahrt Heiningen</p>

306	7	Jebenhausen – Heiningen	<p>Fahrbahnbreite an der Hauptstraße (L 1217) zwischen den Knoten Hauptstraße / Göppinger Straße und Hauptstraße / Bergstraße beträgt 7 m. Daher können auf diesem Abschnitt auf beiden Seiten Schutzstreifen (1,25 m) markiert werden</p>  <p><i>Foto 3: L 1217 am Knoten L 1217 / Göppinger Straße (Blick in Richtung Ortsmitte)</i></p>
306	7	Jebenhausen – Heiningen	<p>Fahrbahnbreite an der Hauptstraße (L 1217) zwischen den Knoten Hauptstraße / Bergstraße und Hauptstraße / Ziegelstraße beträgt 6,90 m. Daher können auf diesem Abschnitt auf beiden Seiten keine Schutzstreifen (1,25 m) durchgehend markiert werden.</p> <p>Maßnahme: alternierender Schutzstreifen oder zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren.</p>  <p><i>Foto 4: Hauptstraße L 1217 / Kirchstraße (Blick in Richtung Norden, Jebenhausen)</i></p>

307 308	7	Jebenhausen – Heiningen	<p>Radverkehr in Richtung Gammelshausen wird auf der Nordseite der Hauptstraße (L 1217) auf einem Gehweg / Radfahrer frei geführt.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennzeichnung als Rad- / Gehweg für beide Richtungen (zur Zeit Gehweg Radfahrer frei). Die Trennung sollte dann entweder an der Reusch- oder der Ziegelstraße erfolgen. • Verbreiterung des Rad- / Gehwegs zwischen Reusch- und Ziegelstraße. • Querungshilfe an Reusch- oder der Ziegelstraße als sicheren Übergang zwischen dem gemeinsamen Rad- / Gehweg und der Richtungsführung auf der Hauptstraße (vgl. vorangehende Maßnahme) .  <p><i>Foto 5: Hauptstraße L 1217 / Eschenbacher Straße (Blick in Richtung Norden, Jebenhausen)</i></p>
------------	---	-------------------------	--

309	7	Heiningen – Gammelshausen	<p>Um eine direkte Führung nach Heiningen zu schaffen, wird der Radverkehr von dem östlich der L 1217 liegenden Wirtschaftsweg über einen Verbindungsweg zum Kreisverkehr (L 1217 / Reuschstraße) geführt. Dieser Verbindungsweg ist zur Zeit für die Führung des Alltagsradverkehrs nicht geeignet.</p> <p>Maßnahme: Ausbau mit wassergebundener Decke (Länge ca. 250 m):</p> 
310	7	Heiningen – Gammelshausen	<p>Zwischen Kreisverkehr und Abzweig Reuschstraße auf beiden Seiten Schutzstreifen 1,50 m (Fahrbahnbreite 9 m) markieren</p> 

Foto 6: Verbindungsweg zwischen Kreisverkehr L 1217 / Reuschstr. und Wirtschaftsweg

243	9	Heiningen – Eschenbach	Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Bezgenriet und Heiningen an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 900 m), alternative Führung über Wirtschaftsweg ist sehr umwegig und daher nicht alltagstauglich 
311	9	Heiningen – Eschenbach	Verbreiterung der Nebenanlagen für Herstellung eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (2,50 m) zwischen Bezgenriet und Heiningen an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 450 m), 

312	9	Heiningen – Eschenbach	<p>Geteilte Querungshilfe an der K 1419 in Höhe der Mörikestraße</p>  <p>Foto 10: Bezgenrieter Straße (K 1419) / Mörikestraße (Blick in Richtung Bezgenriet)</p>
313 314	9	Heiningen – Eschenbach	<p>Schutzstreifen (1,25 m) auf beiden Seiten an der K 1419 zwischen Mörikestraße und Neuffenstraße (Fahrbahnquerschnitt 7 m)</p> <p>Zwischen Neuffenstraße und Lindenstraße können wg. Nutzung der Fahrbahn durch den ruhenden Verkehr keine Schutzstreifen markiert werden, daher ist zu überlegen ob der Bereich der Geschwindigkeitsreduzierung (30 km/h) zwischen Pfarrstraße und Lindenstraße bis zur Neuffenstraße erweitert wird. Alternativ alternierende Schutzstreifen</p>  <p>Foto 11: Bezgenrieter Straße (K 1419) (Blick in Richtung Heinigen-Ortsmitte)</p>

313	9	Heiningen – Eschenbach	Schutzstreifen (1,25 m) auf beiden Seiten auf der Lindenstraße (K 1419) bis zur Hauptstraße (L 1217)
			 <p>Foto 12: Lindenstraße (K 1419) (Blick in Richtung Heinigen-Ortsmitte)</p>

315	9	Heiningen – Eschenbach	Überfahrbare Abbiegehilfe auf der Hauptstraße (L 1217)
			 <p>Foto 13: Hauptstraße (L 1217) / Lindenstraße (K 1419)</p>

316	9	Heiningen – Eschenbach	<p>Um eine sichere Querung der Bahnhofstraße aus Richtung Eschenbach zu ermöglichen, muss an der Südseite der Eschenbacher Straße ein neuer Rad- / Gehweg gebaut werden (Freigabe in beide Richtungen). Bushaltestelle mit Busbucht zu einem Buskap umbauen.</p>  <p><i>Foto 14: K 1425 am Knoten Eschenbacher Straße, K 1425 / Bahnhofstraße, L 1217 (Blick in Richtung Eschenbach)</i></p>
36 37	80	Auendorf – Gammelshausen	<p>Zur Zeit wird der Rad- wie der Kfz-Verkehr ab Auendorf zunächst über die K 1448 und ab dem Knoten K 1448 / L 1217 über die L 1217 geführt. Aufgrund der auf der K 1448 vorhandenen Kfz-Belastung mit 1.900 Fahrzeugen am Tag ist eine Mitführung des Radverkehrs möglich. Problematisch auf der K 1448 sind die teilweise hohen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden. Daher ist die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h zu reduzieren.</p> <p>Eine Mitführung des Radverkehrs auf der L 1217 kann aufgrund der Kfz-Belastung mit 5.300 Fahrzeugen am Tag (3.400 auf der L 1217 für den Abschnitt Gruibingen – L 1217 / K 1448 + der 1.900 auf der K 1448) sowie des sehr kurvigen Verlaufs nicht empfohlen werden. <i>Alternativ bietet sich eine Führung über Wirtschaftswege an, die aber abschnittsweise saniert werden müssen.</i></p>

317	81	Göppingen – Heiningen	Querungshilfe an der L 1217 in Höhe des Eitleshof, um eine sichere Querung zum neu zu bauenden gemeinsamen Rad- / Gehweg zwischen Göppingen und Heiningen (vgl. nachfolgende Maßnahme) zu ermöglichen. 
318 319	81	Göppingen – Heiningen	Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Göppingen und Heiningen an der L 1217 (Gesamtlänge ca. 550 m) Querungshilfe an der L 1217. Aus Richtung Göppingen wird zunächst ein Wirtschaftsweg an der Westseite genutzt, in Höhe der Zufahrt zu Allmendinger Gartengestaltung wird ein Wirtschaftsweg auf der Ostseite genutzt. Hier müsste daher eine Querungshilfe gebaut werden. 

320	81	Göppingen – Heiningen	Geteilte Querungshilfe an der L 1217 in der Ortseinfahrt Heiningen  <i>Foto 17: L 1217 in der Ortseinfahrt Heiningen</i>
321	81	Göppingen – Heiningen	Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) an der L 1217 ab der Ortseinfahrt (Fahrbahnbreite 7 m) Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.  <i>Foto 18: L 1217 in der Ortseinfahrt Heiningen</i>

Hohenstadt

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
95	77	Drackenstein – Hohenstadt	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Hohenstadt und Drackenstein an der K 1435 (Gesamtlänge ca. 1.100 m)</p>  <p>Foto 1: K 1435 am Knoten K 1435 / Abzweig LW-Hof (Blick in Richtung Drackenstein)</p>
322	77	Drackenstein – Hohenstadt	<p>Wirtschaftsweg mit wassergebundener Decke weist leichte bis mittlere Schäden auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge ca. 100 m).</p>  <p>Foto 2: K 1435 am Knoten K 1435 / Abzweig Campingplatz (Blick in Richtung Drackenstein)</p>

323	77	Hohenstadt – Westerheim	Zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Osten in Richtung Westerheim (Linksabbieger) wird am Knoten Hauptstraße (K 1431) / Laichinger Straße eine langgezogene überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) auf der Fahrbahn vorgeschlagen (Fahrbahnbreite 6,80 m).
			
			<p><i>Foto 3: Hauptstraße K 1431 / Laichinger Straße K 1433</i></p>
324	77	Hohenstadt – Westerheim	Schutzstreifen (1,50 m) bergauf an der K 1433 (Fahrbahnquerschnitt 6,60 m)
			
			<p><i>Foto 4: Hauptstraße K 1431 / Laichinger Straße K 1433</i></p>

325	77	Hohenstadt – Westerheim	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Hohenstadt und Westerheim an der K 1433 und K 1434 (Gesamtlänge ca. 2.500 m)</p> 
326	77	Hohenstadt – Westerheim	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs in Hohenstadt an der K 1435 zwischen der Merklinger Straße (K 1431) und der Friedhofstraße (Gesamtlänge ca. 300 m)</p> 

Foto 5: K 1433 am Knoten K 1433 / Höhenweg (Blick in Richtung Westerheim)

Foto 6: K 1435 am Knoten K 1435 / K 1431

Kuchen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
327	1	Gingen – Kuchen	<p>Außerorts wird der Radverkehr zwischen Gingen und Kuchen über Richtungsradwege entlang der B 10 geführt. Innerorts wird ab dem Knoten Hauptstraße (B 10) / Richard-Wagner-Straße eine Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen empfohlen (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Im Knoten Hauptstraße (B 10) / Richard-Wagner-Straße / Hauptstraße ist die Führung des Radverkehrs auf beiden Seiten durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.</p>  <p><i>Foto 1: Hauptstraße (B 10) / Richard-Wagner-Straße</i></p>  <p><i>Foto 2: Hauptstraße (B 10) / Hauptstraße</i></p>

328	1	Gingen – Kuchen – Geislingen	<p>Der Radverkehr wird zur Zeit etwas umwegig über Rad- / Gehwege und Wohnstraßen östlich der Hauptstraße (B 10) geführt. Für den Alltagsradverkehr sollten auch auf der B 10 Radverkehrsanlagen angeboten werden.</p> <p>Maßnahme: Markierung von Schutzstreifen (1,25 m) auf beiden Seiten der Hauptstraße (B 10) zwischen Richard-Wagner-Straße und Bismarckstraße (Fahrbaahrquerschnitte 8,10 bis 8,60 m bei 2 Fahrspuren und 10 bis 10,60 m bei 3 Fahrspuren).</p> 
			 <p>Foto 4: Hauptstraße (B 10) / Eulengasse</p>

328	1	Kuchen – Geislingen	<p>Am Knoten Hauptstraße B 10 / Bahnhofstraße wird der Radverkehr über die Bahnhofstraße in die Ortsmitte von Kuchen geführt. An diesem Knoten muss insbesondere der Radfahrer als Linksabbieger gesichert werden. Entscheidender Faktor bei der Wahl der Führung (direkter oder indirekter Linksabbieger) ist die hohe Verkehrsbelastung auf der B 10.</p> <p>Maßnahmen: Führung des Radfahrers in Richtung Ortsmitte Kuchen aus Richtung Gingen als indirekten Linksabbieger. Hierfür eine Aufstellfläche vor der Pfarrgasse markieren und an der Fußgänger-LSA die Streuscheibe Fußgänger durch eine Streuscheibe Radfahrer und Fußgänger ersetzen.</p> 
<i>Foto 5: Hauptstraße (B 10) / Bahnhofstraße</i>			

329	1	Kuchen – Geislingen	<p>Ab dem Knoten Hauptstraße (B 10) / Mörikestraße verlaufen zwischen Kuchen und Geislingen Richtungsradwege.</p> <p>Maßnahmen: Radweg aus Richtung Geislingen auf neuen Schutzstreifen führen. In Richtung Geislingen Übergang von Schutzstreifen auf Radweg markieren. Radfahrer die über die alternative Verbindung fahren, erreichen an diesem Knoten wieder die B 10, daher bei der Fußgänger-LSA eine neue Streuscheibe für Radfahrer und Fußgänger einsetzen. Außerdem ist die rote Furtmarkierung im Kreuzungsbereich Mörikestraße zu erneuern.</p>  <p><i>Foto 6: Hauptstraße (B 10) / Mörikestraße</i></p>
-----	---	---------------------	---

330 331	1	Kuchen – Geislingen	<p>Ab dem Knoten Hauptstraße (B 10) / Mörikestraße verlaufen zwischen Kuchen und Geislingen gemeinsame Rad- und Gehwege im Richtungsverkehr. Der Radweg in Richtung Geislingen hat leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke. Außerdem fehlen in den Kreuzungsbereichen Moltkestraße und Bergwerkstraße Furtmarkierungen.</p> <p>Maßnahme: Bei Rad- / Gehweg in Richtung Geislingen Oberflächensanierung der asphaltierten Fahrbahndecke (Länge ca. 550 m) sowie Furtmarkierungen in den Kreuzungsbereichen Moltkestraße und Bergwerkstraße. Aufgrund der geringen Breite des Rad- / Gehwegs in Richtung Geislingen (1,70 – 2 m) ist auf der Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen zu markieren.</p> 
------------	---	---------------------	---

Foto 7: Hauptstraße (B 10) / Moltkestraße

Lauterstein

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
332	4	Nenningen – Weißenstein	<p>Radfahrer in Richtung Nenningen biegen am Knoten Hauptstraße (B 466) / Unterer Streitberg in die Straße Unterer Streitberg ab. Eine sichere Querungsmöglichkeit für den Radverkehr ist nicht vorhanden.</p> <p>Maßnahme: Geteilte Querungshilfe und Aufstellfläche an der Ostseite der B 466</p>  <p>Foto 3: Hauptstraße (B 466) / Unterer Streitberg</p>
333	4	Nenningen – Weißenstein	<p>An der Hauptstraße (B 466) zwischen der Straße Unterer Streitberg und Schloßweg wird der Radverkehr zur Zeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m) auf beiden Seiten der B 466 (Fahrbahnbreite 8,50 m)</p>  <p>Foto 4: Hauptstraße (B 466) / Unterer Streitberg</p>

334	53	Nenningen – Waldstetten	<p>Führung auf der Fahrbahn wegen hoher Verkehrsbelastung mit erheblichen Anteil an Schwerlastverkehr nicht möglich (Fahrbahnbreite bei 8,50 m, Engstelle mit 6,70 m)</p> <p>Maßnahme: Neubau eines Rad- / Gehwegs an der Südseite der B 466 (Breiten der Nebenanlagen zwischen 2 und 3 m)</p>  <p><i>Foto 1: Hauptstraße (B 466)</i></p>
335	53	Nenningen – Waldstetten	<p>Im Anschluss an den Rad- / Gehwegs an der Südseite der B 466 (vgl. vorangehende Maßnahme) quert der Radverkehr die B 466 in Richtung Christental. Eine sichere Querungsmöglichkeit für den Radverkehr ist nicht vorhanden.</p> <p>Maßnahme: Einrichtung einer eigenen LSA-Druckknopfanforderung für Radfahrer durch Erweiterung der vorhandenen Signalanlage.</p>  <p><i>Foto 2: Hauptstraße (B 466) / Kirchstraße</i></p>

336	54	Weissenstein – Böhmenkirch	<p>Eine Führung des Radverkehrs auf der B 466 zwischen Weissenstein und Böhmenkirch ist wegen hoher Verkehrsbelastung mit erheblichen Anteil an Schwerlastverkehr nicht möglich. Alternativ könnte die Alte Steige genutzt werden.</p> <p>Erläuterung und Maßnahme:</p> <p>Gemäß dem Motto „Auf historischen Wegen“ sollte die Alte Steige für den Radverkehr inszeniert werden.</p> <p>Der Radfahrer in Richtung Böhmenkirch fährt sehr attraktiv und mit leichten Anstieg von Donzdorf bis nach Weissenstein. Der Anstieg auf die Höhe über die Alte Steige ist zwar steil aber kurz. Der Radfahrer wird auf diesen schönen historischen Weg sein Fahrrad schieben.</p> <p>Um den Aufstieg zu erleichtern, sollte eine Schieberille (z.B. aus Holz) montiert werden.</p> <p>Problematisch ist die Führung des Radverkehrs in beide Richtungen, da der bergauf eher schiebende und der bergab flott fahrende Radfahrer getrennt werden müssten. Dies würde den Ausbau der „Alten Steige“ auf 4 m bedeuten. Daher wird vorgeschlagen, die Alte Steige nur für den Aufstieg anzubieten und entsprechend zu kommunizieren. Ins Lautertal könnte der Radverkehr aus Richtung Böhmenkirch über Treffelhausen, Schnittlingen und Kuchalb geführt werden.</p> <p>Wird der Radfahrer über die Alte Steige nur bergauf geführt, ist eine Ausbesserung der Oberfläche nicht notwendig.</p>  <p>Foto 5: Alte Steige</p>
-----	----	----------------------------	---

62	54	Weissenstein – Böhmenkirch	<p>Nach der Querung der K 1446 (Unterführung) Pfad parallel zur B 466 gibt es zur Zeit nur einen Wiesenpfad.</p> <p>Maßnahme: Ausbau mit wassergebundener Decke (Länge 100 m auf Gemarkung Lauterstein und Länge 850 m auf Gemarkung Böhmenkirch)</p>  <p><i>Foto 6: Pfad parallel zur B 466</i></p>
----	----	----------------------------	---

Mühlhausen im Täle

In Mühlhausen im Täle sind keine Maßnahmen notwendig.

Ottenbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
337	36	Krummwälden – Ottenbach	<p>Beidseitiger Schutzstreifen (1,50 m) auf der Hauptstraße (K 1404) in Ottenbach zwischen Breitfeldstraße und Blumenstraße (Fahrbahnquerschnitt 7,70 m)</p>  <p>Foto 1: Hauptstraße (Blick in Richtung Norden / Blumenstraße)</p>
337	36	Krummwälden – Ottenbach	<p>Schutzstreifen (1,50 m) auf der Hauptstraße (K 1404) ab Blumenstraße nur bergauf bis zur Schulstraße (Fahrbahnquerschnitt 6 m)</p>  <p>Foto 2: Hauptstraße (K 1404) / Strugasse (Blick in Richtung Norden)</p>

338	36	Krummwälden – Ottenbach	<p>Führung am Knoten Rechbergstraße (K 1404) / Schulstraße zur Zeit für Radfahrer ungünstig, weil die Richtungen an der Schulstraße im Knoten aufgeteilt sind. Radfahrer kommt aus Richtung Süden bergauf und muss nach der Verkehrsinsel nach links, hier sind Sichtverhältnisse und Winkel aber schlechter, günstiger wäre vor der Verkehrsinsel abzubiegen, dafür müsste die Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben werden, außerdem Spur mit Rotfärbung markieren (Fahrbahnbreite 5,50 m)</p>  <p><i>Foto 3: Rechbergstraße (K 1404) / Schulstraße</i></p>
339	73	Ottenbach – Reichenbach	<p>Strutgasse zwischen Mühleisenhof und Unterer Mühleisenhof weist auf einem kurzen Abschnitt leichte Schäden in der asphaltierten Fahrbahndecke auf (gesamte Länge des Abschnitts ca. 50 m).</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 50 m).</p>  <p><i>Foto 4: Strutgasse</i></p>

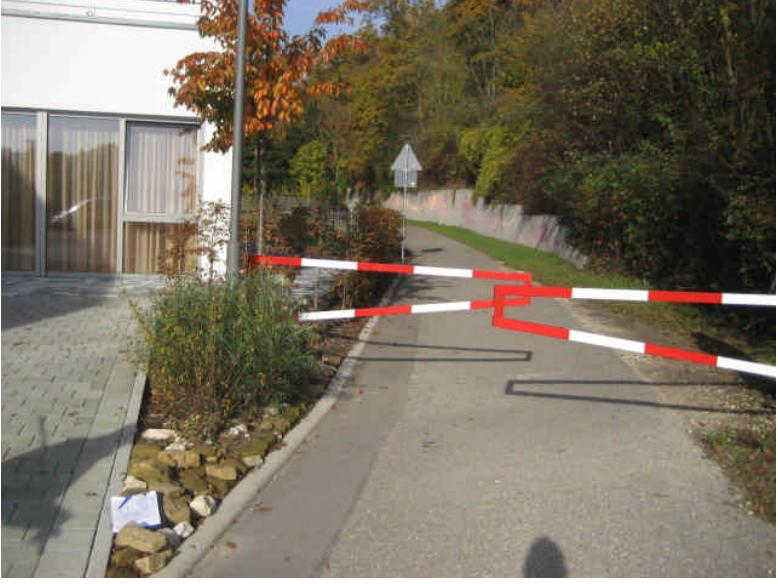
Rechberghausen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
340	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Bis zur Silcher Straße wird der Radverkehr zwischen Göppingen und Rechberghausen auf 2009 neu eingerichteten Radverkehrsanlagen entlang der Bahnhofstraße (B 297) geführt. In Richtung Norden wird der Radverkehr auf der Fahrbahn der B 297 und alternativ auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg auf der ehemaligen Bahntrasse geführt. Die alternative Führung ist etwas umwegig und daher für den Alltagsradverkehr nicht geeignet.</p> <p>Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Silcher Straße und der Zufahrt zum Einzelhandel beträgt der Fahrbanquerschnitt an der Bahnhofstraße (B 297) nur 7,70 m. Daher wird hier der Radverkehr in Richtung Göppingen auf den Nebenanlagen auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt. Für den Radverkehr in Richtung Birenbach wird auf der Ostseite ein Schutzstreifen (1,50 m) markiert.  <p>Foto 1: Bahnhofstraße (B 297)</p>

340	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Auf dem Abschnitt der Bahnhofstraße (B 297) zwischen der Zufahrt zum Einzelhandel und dem Kreisverkehr wird der Radverkehr zur Zeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Fahrbahnquerschnitt beträgt hier 9,10 m. Auf der Westseite gibt es einen Parkstreifen. Auf der Ostseite wird teilweise auf der Fahrbahn gehalten oder geparkt.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf dem Abschnitt zwischen der Zufahrt zum Einzelhandel und dem Kreisverkehr ist an der Bahnhofstraße (B 297) ein beidseitiger Schutzstreifen (1,50 m + 0,50 Abstand zu Parkstreifen) zu markieren (Fahrbahnquerschnitt 9,10 m). • Das Parken nur auf der Westseite zulassen.  <p><i>Foto 2: Bahnhofstraße (B 297)</i></p>
-----	----	----------------------------	--

340	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Auf dem Abschnitt der Lorcher Straße (B 297) zwischen dem Kreisverkehr und der Ortsausfahrt in Richtung Birenbach wird der Radverkehr zur Zeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Fahrbahnquerschnitt liegt zwischen 8,60 und 10,00 m. Auf der Südwestseite gibt es einen Parkstreifen.</p> <p>Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beidseitiger Schutzstreifen (1,50 m) an der Lorcher Straße (B 297) zwischen Kreisverkehr und Ortsausfahrt in Richtung Birenbach. • Das Parken auf der Südwestseite ist zu unterbinden.  <p><i>Foto 3: Lorcher Straße (B 297)</i></p>
-----	----	----------------------------	---

341 342	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Zwischen Rechberghausen und Birenbach wird der Radverkehr entlang der B 297 auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe in der Ortsausfahrt als sicheren Übergang zwischen dem Rad- / Gehweg und der Richtungsführung auf den Schutzstreifen innerorts (vgl. vorangehende Maßnahme). Außerdem ist der Übergang von Radweg auf den Schutzstreifen zu markieren.</p>  <p>Foto 4: Lorcher Straße (B 297)</p>
343	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Der Verbindungs weg zwischen der B 297 und dem Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundener Fahrbahndecke (Länge ca. 75 m).</p>  <p>Foto 5: Verbindung zwischen B 297 und Radweg auf ehemaliger Bahntrasse</p>

344	12	Rechberghausen – Birenbach	<p>Am Radweg auf der Bahntrasse stehen zwei Drängelgitter in einem ca. 50 m großen Abstand. Ein Drängelgitter ist ausreichend.</p> <p>Maßnahme: Südliches Drängelgitter entfernen.</p>  <p>Foto 6: Radweg auf Bahntrasse (Blick in Richtung Süden)</p> <p>Auf dem Radweg auf der Bahntrasse stehen die Bügel des nördlichen Drängelgitters zu eng beieinander. Abstand nur 1,30 m und bei einer Vorbeifahrt aus Süden beträgt der Abstand zwischen Bordsteinkante und Bügel nur 1,10 m (Einfahrubreite).</p> <p>Folgende Abstände werden empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstand zwischen den beiden Bügeln 1,50 m • Abstand zwischen Bordsteinkante und Bügel 1,30 m  <p>Foto 7: Radweg auf Bahntrasse (Blick in Richtung Norden)</p>
-----	----	----------------------------	---

345	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Für den Radverkehr zwischen Rechberghausen und Wangen gibt es zwei alternative Führungen. Der Freizeitradverkehr wird den landwirtschaftlichen Weg südlich der K 1410 nutzen. Radfahrer im Alltag werden eher auf der K 1410 fahren. Hier gibt es aber keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Schutzstreifen (1,50 m) bergauf in Richtung Wangen an der Ziegelstraße und Wangener Straße (Fahrbahnquerschnitt 6,20 m).</p>  <p><i>Foto 8: Ziegelstraße / Bergstraße</i></p>
	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Auf der K 1410 zwischen Rechberghausen und Wangen gibt es keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1410 im Anschluss an den Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) sowie einer Querungshilfe an der Ortsausfahrt Rechberghausen.</p>  <p><i>Foto 10: Wangen: Rechberghäuser Straße</i></p>

346	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Radfahrer in Richtung Wangen, die den landwirtschaftlichen Weg nutzen, müssen am Knoten Ziegelstraße / Bergstraße (Fahrbahnquerschnitt 6,20 m) links in die Bergstraße abbiegen.</p> <p>Maßnahme: Überfahrbare Abbiegehilfe (1,50 m) für Linksabbieger in Richtung Bergstraße</p>  <p><i>Foto 9: Ziegelstraße / Bergstraße</i></p>
-----	----	-------------------------	--

Salach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
347	1	Eislingen – Salach (via L 1219)	<p>Querungshilfe am Ortsausgang Richtung Eislingen (L 1219) in Höhe des Radwegendes vor Ortsschild. Ortsschild ggf. versetzen.</p> <p>(Radfahrer aus Richtung Salach-Ortsmitte wird bis Ortsausgang über RGW Nordseite geführt, am Ortsausgang RGW in beide Richtungen auf Südseite, daher Querungshilfe notwendig)</p>  <p>Foto 1: L 1219 (Ortsausgang in Richtung Eislingen)</p>
348	1	Eislingen – Salach (via L 1219)	<p>Schutzstreifen (Breite 1,50 m) auf der Nordseite markieren (zwischen Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße und Unterdorfstraße).</p> <p>(Fahrbahnbreite zwischen Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße und Bismarckstraße 6,80 m ohne Mittellinie und ab Bismarckstraße bis Unterdorfstraße 6,50 m)</p>  <p>Foto 2: L 1219 (zwischen Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße und Unterdorfstraße)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
349	1	Eislingen – Salach (via L 1219)	<p>Radfahrer erst in Höhe Unterdorfstraße auf Rad-/Gehweg führen, also nicht wie bisher an der Eythstraße, da die Auffahrt zum Rad-/Gehweg ca. 5 m von der Eislinger Straße entfernt in der Eythstraße liegt.</p>  <p>Foto 3: L 1219 / Unterdorfstraße</p> <p>Führung auf der Südseite: Der vorhandene Rad-/Gehweg geht nur bis vor den Knoten Eislinger Straße / Jahnstraße. Ab diesem Knoten sollten der Radverkehr über die parallel zur Eislinger Straße liegende Anwohnerstraße geführt werden, da die Fahrbahnbreite zwischen dem Knoten und dem Hauptknoten Eislinger Straße / Hauptstraße nicht ausreicht (5,90 m für 2 Fahrspuren).</p> <p>Die Führung des Radverkehrs (Südseite) sollte ab dem Radwegende auf die parallel zur Eislinger Straße liegende Anwohnerstraße durch eine Furtmarkierung verdeutlicht werden.</p>  <p>Foto 4: L 1219 am Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße</p>

349			<p>Der Radfahrer wird dann zur Fußgänger-LSA an der Hauptstraße geführt (vgl. folgende Maßnahme)</p> <p><u>Führung des Radverkehrs innerorts immer über Richtungsradwege.</u></p> <p>Daher einen Schutzstreifen auf der Nordseite neu markieren. Der Radweg auf der Südseite zwischen Bismarckstraße und Ortsausgang ist zur Zeit für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben. Aufgrund der zu geringen Breite (2,50 m) und der Unfallproblematik auf Zweirichtungsrädwegen soll dieser als Richtungsradweg eingerichtet werden. Dies bedeutet für den Abschnitt zwischen dem Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße und dem Ortsausgang in Richtung Eislingen als Sonderlösung eine asymmetrische Führung.</p>
350	1	Eislingen – Salach (via L 1219)	<p>Der Radverkehr aus Richtung Eislingen wird über die parallel zur Eislinger Straße liegende Anwohnerstraße zur Fußgänger-LSA an der Hauptstraße geführt. Die Fußgänger-LSA muss mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet werden.</p>  <p>Foto 5: L 1219 am Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
351	1	Eislingen – Salach (via L 1219)	Für den Radfahrer, der aus Westen kommend Ziele an der Wilhelmstraße erreichen möchte, sollte an der vor der Kfz-LSA (LSA aus Richtung Süden) eine Aufstellfläche markiert werden (indirekter Linksabbieger).  Foto 6: Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
352	1	Salach – Süßen (via L 1219)	<p>Aufgrund der großen Bedeutung der Wilhelmstraße für den Alltagsradverkehr (Ziele im Nahbereich), einer hohen Zahl an Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern sind zwischen dem Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße und der Straße Reuteweg dringend Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr erforderlich.</p> <p>Ab dem Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße können bis zur Straße Reuteweg auf der Wilhelmstraße keine Schutzstreifen markiert werden (Querschnitt größtenteils nur 6,30 m).</p>  <p>Foto 7: Wilhelmstraße zwischen Eislinger Straße / Hauptstraße und Reuteweg</p> <p>Daher sollte in diesem Bereich die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Mit einer Geschwindigkeitsdämpfung können die Unfallfolgen deutlich verringert werden.</p> <p>Aus Richtung Süßen kommend wird der Radverkehr bis zum Reuteweg auf der Nordseite auf einem RGW geführt.</p> <p><u>Umfahrung Wilhelmstraße</u></p> <p>Radverkehr zwischen Eislingen – Salach – Süßen soll nicht über die Wilhelmstraße L 1219 geführt werden. Ab dem Knoten Eislinger Straße / Hauptstraße wird der Radverkehr zunächst über die Weberstraße bis zum Rad-/Gehweg entlang der Bahntrasse (Filstalradroute) bis zur Stuifenstraße geführt. Über die Stuifenstraße erreicht der Radfahrer wieder die L 1219 kann hier mit einer Querungshilfe den Rad-/Gehweg in Richtung Süßen sicher erreichen (siehe nachfolgende Maßnahme am Knoten Wilhelmstraße L 1219 / Stuifenstraße).</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
353 354	1	Salach – Süßen (via L 1219)	<p>Geteilte Querungshilfe am Knoten Wilhelmstraße L 1219 / Reuteweg. Diese Maßnahme soll erstens eine sichere Führung des Linksabbiegers aus Richtung Westen (Ortsmitte) in Richtung Freibad ermöglichen und zweitens kann der Radfahrer in Richtung Süßen mit der Querungshilfe den Zweirichtungsradweg auf der Nordseite gut erreichen („Rampe“). Radfahrer aus Süßen in Richtung Ortsmitte sollen kurz vor dem Zebrastreifen vom Rad-/Gehweg mit einer Markierung auf die Fahrbahn geführt werden („Rampe“).</p>  <p>Foto 8: Wilhelmstraße / Reuteweg</p> <p><i>Aufgrund der asymmetrischen Knotenpunktsituation am Knoten Wilhelmstraße L 1219 / Reuteweg wird für diesen Bereich die Darstellung der geteilten Querungshilfe in einem Detailplan (Vorplanung) vorgeschlagen.</i></p>
355	1	Salach – Süßen (via L 1219)	<p>Geteilte Querungshilfe am Ortsausgang Richtung Süßen (Lautertalstraße L 1219 / Stuifenstraße).</p>  <p>Foto 9: Lautertalstraße L 1219 / Stuifenstraße</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
356	1	Eislingen – Salach (via B 10, Ulmer Str.)	<p>Zur Zeit wird der Radverkehr an der Ulmer Straße (B 10) in Salach über beidseitig vorhandene Radwege geführt. Der Radweg auf der Nordseite hat eine Breite von 3 bis 3,50 m und ist in beide Richtungen freigegeben. Auf der Südseite befindet sich ein Radweg mit einer Breite zwischen von 2 bis 2,50 m. Dieser ist nur entsprechend der Fahrtrichtung in Richtung Süßen freigegeben. Die Oberfläche beider Radwege ist gut. Problematisch sind an der B 10 zwei Querungen (Hauptstraße auf der Nord- und Hauffstraße K 1404 auf der Südseite). Außerdem gibt es für den Radfahrer, der den Radweg auf der Südseite nutzt, keine Möglichkeit am Knoten B 10 / Haupstraße die B 10 zu queren, um über die Hauptstraße die Ortsmitte von Salach zu erreichen.</p> <p>Sehr problematisch ist die Querung der Hauptstraße auf der Nordseite des Radwegs an der B 10. Eine geradlinige Querung des Einmündungsbereichs wurde provisorisch unterbunden. Der Radfahrer kann jetzt erst etwas abgesetzt vom Knoten die Hauptstraße queren. Die Radwege an der B 10 werden in erster Linie von Alltagsradfahrern genutzt, die möglichst schnell ihre Ziele erreichen wollen. Die Querung an dieser Stelle ist für den Radfahrer sehr unbefriedigend gelöst. Der Radfahrer wird deutlich gebremst, die Bordsteine sind nicht abgesenkt.</p>  <p>Foto 10: Ulmer Straße (B 10) / Hauptstraße</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
356	1	Eislingen – Salach (via B 10, Ulmer Str.)	<p>Problematisch ist auch die Querung für den Radverkehr auf der Südseite an der Einmündung der Hauffstraße (K 1404). Auch hier gibt es keine Möglichkeit einer geradlinigen Querung. Bordsteinabsenkungen fehlen ebenfalls.</p>  <p>Foto 11: Ulmer Straße (B 10) / Hauffstraße (K 1404)</p> <p>Da in diesem Jahr das neue Teilstück der B 10 bis Süßen fertig gestellt und frei gegeben wurde (Anschluss an K 1436) kann nun der geplante Rückbau an der alten B 10 erfolgen. Daher ist zu überlegen, ob bis zum Umbau noch Baumaßnahmen für den Radverkehr erfolgen sollen. Evtl. könnte man kurzfristig mit dem VZ 138-10 (Radfahrer kreuzen) sowie einen Warnblinklicht für den freien Rechtsabbieger auf querende Radfahrer aufmerksam machen und Unfälle vermeiden.</p> <p>Ganz entscheidend ist die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Neugestaltung der alten B 10. Den Vorgaben der RASt entsprechend sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Umgestaltung der B 10 wird sich voraussichtlich an der Straßenkategorie „Örtliche Einfahrtstraße“ orientieren. Hier werden drei Querschnitte empfohlen, die Anlagen für den Radverkehr vorsehen. Möglich ist die Führung wie bisher über Radwege, wobei diese dann entsprechend der Vorgaben der ERA innerorts immer als Richtungsradwege einzurichten sind. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn entweder auf Radfahrstreifen auf Schutzstreifen ist ebenfalls möglich. Der Querschnitt mit den geringsten Maße beträgt entsprechend der RASt bei der Anlage von Schutzstreifen 17,50 m. Hinzu kommen noch bei Parkstreifen jeweils 0,50 m Sicherheitsabstand.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
357	1	Salach (Querverbindung zwischen B 10 und L 1219)	<p>Die beiden West-Ost-Achsen (alte B 10 und L 1219) sollten miteinander verbunden werden. Folgende Führung wird vorgeschlagen: Burrenstraße – Uferstraße – Hauptstraße. Damit der Radverkehr aus Richtung L 1219 von der Hauptstraße (K 1404) sicher in die Uferstraße abbiegen kann, wird für diesen Knoten eine geteilte Querungshilfe vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 12: Hauptstraße / Uferstraße</p>
358	1	Salach (Querverbindung zwischen B 10 und L 1219)	<p>Um den Radverkehr auf der Hauptstraße (K 1404) zwischen den Knoten Hauptstraße / Uferstraße und Hauptstraße / Eislinger Straße sicher zu führen, sollten auf diesem Abschnitt auf beiden Seiten Schutzstreifen (Breite 1,50 m) markiert werden. Die Restfahrbahn hat dann noch eine Breite von 5 m. D.h. es ist zu überlegen, ob auf diesem Abschnitt weiterhin Parkmöglichkeiten vorhanden sein müssen. Sollte zukünftig das Parken noch auf einer Seite zugelassen werden, dann kann nur auf einer Seite ein Schutzstreifen markiert werden.</p>  <p>Foto 13: Hauptstraße (Foto in Richtung Knoten Hauptstraße / Eislinger Straße)</p>

Schlatt

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
359	9	Schlatt – Süßen	<p>Fahrbahndecke sanieren bei „RGW“ in Richtung Schlatt auf Nordwestseite der K 1426 (wassergebundene Decke, leichte - mittlere Schäden)</p>  <p><i>Foto 1: K 1426 zwischen Schlatt und Süßen</i></p>
360	9	Schlatt – Süßen	<p>Zwischen der Ortsausfahrt und dem Sportplatz an der K 1426 kann der Radverkehr über den gemeinsamen Rad- /Gehweg auf der Nordseite der K 1426 geführt werden (Breite zwischen 2 und 2,50 m). Damit der Radverkehr aus Richtung Schlatt-Ortssmitte diesen Rad- /Gehweg sicher erreichen kann, sollte ca. 30 – 40 m nördlich des Ortseingangsschildes eine Querungshilfe sowie an der Südostseite eine Aufstellfläche eingerichtet werden. Das Ortseingangsschild sollte entsprechend versetzt werden, so dass die Querung der K 1426 im Bereich einer vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h möglich ist.</p>  <p><i>Foto 2: K 1426 in der Ortsausfahrt Schlatt in Richtung Süßen</i></p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
361	9	Schlat – Süßen	<p>Schutzstreifen (Breite 1,50 m) auf Hauptstraße (L 1218) ab Knoten Hauptstraße (L 1218) / Eschenbacher Straße bergauf (Ostseite) in Richtung Knoten Göppinger Straße / Süßener Str. markieren (Fahrbahnbreite 7,50 m).</p>  <p>Foto 3: Hauptstraße L 1218 (Blick Richtung Knoten Göppinger Str. / Süßener Str.)</p>
362	9	Schlat – Süßen	<p>Überfahrbare Abbiegehilfe (Breite 1,50 m) am Knoten Hauptstraße (L 1218) / Eschenbacher Straße zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Reichenbach in Richtung Eschenbach.</p>  <p>Foto 4: L 1218 / Eschenbacher Straße</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
363	10	Ursenwang – Schlat	<p>geteilte Querungshilfe auf Göppinger Straße (L 1218) (in Höhe der Straße „Im Anwänder“) mit Verlegung der Ortseinfahrt (nördl. der Straße „Im Anwänder“)</p>  <p>Foto 5: L 1218 / „Im Anwänder“</p>
361	10	Ursenwang – Schlat	<p>Schutzstreifen (Breite 1,50 m) auf Göppinger Straße (L 1218) ab Querungshilfe bergauf (Westseite) in Richtung Schlat bis zum Knoten Göppinger Straße / Süßener Str. markieren. Der vorhandene gemeinsame Rad-/Gehweg endet dann an der Querungshilfe, bzw. wird ab hier als reiner Gehweg eingerichtet. In Richtung Ursenwang kann der Radverkehr bis zur Querungshilfe auf der Fahrbahn geführt werden.</p>  <p>Foto 6: L 1218 (Blick in Richtung Schlat-Ortsmitte)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
364	10	Ursenwang – Schlat	<p>Überfahrbare Abbiegehilfe (Breite 2 m) am Knoten Göppinger Straße (L 1218) / Süßener Straße (K 1426) zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Ursenwang in Richtung Süßen. Alternativ könnte der Knoten zu einem Minikreisel umgebaut werden.</p>  <p>Foto 7: Göppinger Str. (L 1218) / Süßener Str. (K 1426)</p>
365	10	Ursenwang – Schlat	<p>Alternative Verbindung zwischen Schlat und Ursenwang über Wirtschaftswege parallel zur L 1218</p> <p>Oberfläche mit wassergebundener Decke weist mittlere Schäden auf. Viele Schlaglöcher. Sollte mittelfristig saniert werden (ca. 650 m).</p> <p>Der letzte Abschnitt des Weges ebenfalls mit wassergebundener Decke in Richtung Ursenwang ist zu schmal und in einem sehr schlechten Zustand. Der Weg muss verbreitert werden (ca. 300 m).</p>  <p>Foto 8: Verbindungsweg zwischen Schlat und Ursenwang</p>

Achse	Abschnitt	Maßnahmen
29	Eschenbach – Ursenwang	<p>Die Verbindung wird kurz vor Ursenwang in zwei Achsen aufgeteilt.</p> <p>In Richtung Holzheim (via Tannenstraße) wird der Radverkehr zunächst über einen schmalen Wiesenpfad geführt. Dieser Weg müsste unbedingt verbreitert werden (ca. 100 m). In den Karten liegt der Verlauf dieses Wiesenpfades zunächst genau auf der Grenze zwischen Eschenbach und Schlat und nach einem Schwenk in Richtung Tannenstraße zwischen Schlat und Göppingen. Hier muss die Zuständigkeit noch geklärt werden.</p>  <p><i>Foto 9: Verbindungs weg zwischen Schlat und Ursenwang</i></p> <p>In Richtung Schlat wird der Radverkehr über einen Waldweg geführt. Hier müsste die Oberfläche des Weges (wassergebundene Decke) saniert werden (ca. 100 m). Dieser Weg liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Schlat.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
366	56	Reichenbach – Schlat	<p>Die Reichenbacher Straße hat zwischen der Eschenbacher Str. und der Wasserberstraße nur eine Fahrbahnbreite zwischen 6,40 bis 6,60 m. Die Markierung eines Schutzstreifens in Richtung Reichenbach (L 1218) ist erst ab der Wasserbergstraße möglich (vgl. nachfolgende Maßnahme). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und querende Fußgänger sollte hier die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.</p>  <p>Foto 10: Reichenbacher Straße L 1218 (Blick in Richtung Reichenbach)</p>
367	56	Reichenbach – Schlat	<p>Schutzstreifen auf Reichenbacher Straße (L 1218) ab Wasserbergstraße bergauf (Westseite) in Richtung Reichenbach bis zur Querungshilfe (vgl. nachfolgende Maßnahme) markieren. Der Fahrbahnquerschnitt beträgt 7,50 m. An den Engstellen (3 an der Westseite, 2 an der Ostseite) bleibt nur eine Restfahrbahn von 5,70 m. Daher müssen die Engstellen an der Westseite entweder zurück- oder umgebaut werden.</p>  <p>Foto 11: Reichenbacher Straße L 1218 (Blick in Richtung Reichenbach)</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
368	56	Reichenbach – Schlat	<p>Querungshilfe an der Reichenbacher Straße (L 1218), ab hier beginnt bzw. endet der Rad-/Gehweg zwischen Reichenbach und Schlat.</p>  <p>Foto 12: Reichenbacher Straße L 1218</p>
78	56	Reichenbach – Schlat	<p>Radweg an der L 1218 zwischen Schlat und Abzweig Fuchseckhof ist zu verbreitern und bis zum Hof Gairen zu verlängern. Der vorhandene Rad-/Gehweg hat nur eine Breite von 1,50 m. Aufgrund der Steigung / des Gefälles ist diese Breite für eine Nutzung in beide Richtungen nicht verkehrssicher. Auch der Seitentrennstreifen hat nicht die erforderliche Breite von 1,75 m. Abschnittsweise ist im Seitentrennstreifen eine Entwässerungsrinne, die im Begegnungsverkehr bei einem Ausweichen in den Seitenbereich zu sehr schweren Unfällen führen kann.</p>  <p>Foto 13: Rad- / Gehweg an der Reichenbacher Straße L 1218</p> <p>Der Radweg sollte auf die erforderliche Breite von 2,50 m ausgebaut, bis zum Hof Gairen verlängert und mit einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m (Standard ist 1,75 m) ausgestattet werden. Die Entwässerungsrinne sollte wegen Sturzgefahr durch Böschung oder Abddeckung gesichert werden.</p>

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
369	93	Auendorf – Schlat	<p>Fahrbahndecke sanieren auf einer Länge von ca. 250 m. Weg in diesem Abschnitt wg. Schlaglöchern und nicht radfahrergerechten Ausbeserungen (große Steine, viel Kiesel) schlecht befahrbar.</p>  <p><i>Foto 14: Verbindungsweg zwischen Schlat (Eschenbacher Str.) und Auendorf</i></p>

Schlierbach

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
370	5 20 88	Albershausen – Schlierbach Roßwälde – Schlierbach Bünzwangen – Schlierbach	Geteilte Querungshilfe am Knoten Ebersbacher Straße (L 1152) / Ebersbacher Straße (K 1419)  <i>Foto 1: L 1152 / K 1419</i>
371	5	Albershausen – Schlierbach	Geteilte Querungshilfe am Knoten Ebersbacher Straße (L 1152) / Radweg parallel zur Zufahrt B 297  <i>Foto 2: L 1152 / Radweg an der Zufahrt zu B 297</i>

372	5	Albershausen – Schlierbach	<p>Querungshilfe an der Ebersbacher Straße (L 1152), rechte Seite Schutzstreifen aus Richtung Schlierbach (vgl. nachfolgende Maßnahme), linke Seite Rad-/ Gehweg nach Roßwälden und Abzweig nach Kirchheim</p>  <p>Foto 3: Ebersbacher Straße (L 1152) / kurz vor Zufahrt zur B 297</p>
373	5	Albershausen – Schlierbach	<p>Schutzstreifen (1,50 m) auf der Göppinger Straße / Ebersbacher Straße (L 1152) ab Rathaus Schutzstreifen nur bergauf bis zur Unterführung B 297 (Fahrbanquerschnitt 6 m)</p>  <p>Foto 4: Ebersbacher Straße (L 1152)</p>

374	5	Albershausen – Schlierbach	<p>Damit Radfahrer aus Richtung Schlierbach den Radweg an der Nordseite erreichen können, wird vorgeschlagen, an der Mittelinsel in der Auchterstraße eine Aufstellfläche für Radfahrer zu markieren, damit diese sich hier aufstellen können, um den Rad- / Gehweg an der Westseite zu erreichen. Dieser müsste zur Verdeutlichung der Führung deutlich beschildert und mit einer Rotfärbung versehen werden. Über diesen Rad- / Gehweg erreicht der Radverkehr die Mittelinseln, um die B 297 queren zu können.</p>  <p>Foto 5: B 297 / Auchterstraße</p>
299 375	9	Schlierbach – Hattenhofen	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Schlierbach und Hattenhofen an der K 1419 (Gesamtlänge ca. 2.500 m) Querungshilfe in der Ortseinfahrt als sicherer Übergang zwischen dem neuen Rad- / Gehweg und der Richtungsführung innerorts.</p>  <p>Foto 6: K 1419 / K 1420 / Ortsausgang in Richtung Hattenhofen</p>

376	9	Schlierbach – Hattenhofen	<p>Alternative Verbindung zwischen Schlierbach und Hattenhofen über Wirtschaftswege parallel zur K 1419. Oberfläche mit wassergebundener Decke weist an 2 kurzen Abschnitten leichte bis mittlere Schäden auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge ca. 200 m).</p>  <p><i>Foto 7: alternative Verbindung zwischen Schlierbach und Hattenhofen</i></p>
377	9	Schlierbach – Hattenhofen	<p>Der Fahrbahnquerschnitt auf der Hattenhofer Straße (K1419) zwischen Kreisverkehr (Hattenhofer Straße / Auchtertstraße) und östlich Eichenbrunner Straße hat nur 6,10 m. Daher sind beidseitige Schutzstreifen nicht möglich: Hier gibt es nur noch die Möglichkeit, die Führung auf der Fahrbahn durch alternierende Schutzstreifen (1,50 m) zu sichern und die anderen Verkehrsteilnehmer somit auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.</p>  <p><i>Foto 8: Hattenhofer Straße (K 1419), Blick in Richtung Hattenhofen</i></p>

377	9	Schlierbach – Hattenhofen	<p>Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf der Hattenhofer Straße (K1419) zwischen östlich Eichenbrunner Straße und Silcherstraße (Fahrbahnquerschnitt 7 – 7,20 m).</p>  <p><i>Foto 9: Hattenhofer Straße (K 1419), Blick in Richtung Ortsmitte</i></p>
378 379	9	Schlierbach – Hattenhofen	<p>Schutzstreifen auf der Hattenhofer Straße (K1419) bis Silcherstraße nicht möglich (Fahrbahnquerschnitt 6,20 m), daher Bereich der Geschwindigkeitsreduzierung (T 30) ausdehnen.</p> <p>Knoten Hattenhofer Straße (K 1419) / Seestraße evtl. umgestalten (Aufpflasterung oder Fahrbahnanhebung im Knotenbereich).</p>  <p><i>Foto 10: Hattenhofer Straße (K 1419) / Seestraße</i></p>

129	88	Bünzwangen – Schlierbach	<p>Sanierung der asphaltierten Fahrbahndecke Ebersbacher Straße (K 1419) wurde im April 2010 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Fahrbahnquerschnitt zur Zeit zwischen 3,50 und 4 m.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren. • Entsprechend der Entwurfsklasse 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen sollte die Fahrbahn mit Seitenstreifen markiert werden (Abstand zum Rand 0,75 cm), Kfz fährt in der Mitte.  <p><i>Foto 11: Ebersbacher Straße (K 1419)</i></p>
380	88	Schlierbach – Ohmden	<p>Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1420 (Länge ca. 1.300 m). Der Kreis Esslingen plant ebenfalls den Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs aus Richtung Ohmden bis zur Kreisgrenze.</p> <p>Alternativ gibt es eine Verbindung für den Freizeitradverkehr über Wald- und Landwirtschaftliche Wege (westlich der K 1420)</p>  <p><i>Foto 12: K 1420 zwischen Schlierbach und Ohmden</i></p>

Süßen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
381	1	Salach – Süßen	<p>Der Radverkehr an der Donzdorfer Straße (L 1219) wird in beiden Richtungen auf der Nordseite auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt.</p> <p>Maßnahme: Im Knoten Donzdorfer Straße (L 1219) / Schillerstraße ist die Führung des Radverkehrs durch eine Furtmarkierung zu verdeutlichen.</p>  <p><i>Foto 1: Donzdorfer Straße (L 1219) / Schillerstraße</i></p>
382	1	Süßen	<p>Der Radverkehr zwischen Süßen-Nord und Süßen-Süd wird zur Zeit über die für den Radverkehr freigegebene Unterführung am Bahnhof geführt. Eine direktere Verbindung stellt die Heidenheimer Straße (B 466) mit Brücke über die Bahntrasse dar.</p> <p>Maßnahme: Spätestens nach Fertigstellung der neuen B 466 ist an der Heidenheimer Straße (Fahrbahnbreite 9 m) ein Schutzstreifen (1,50 m) zu markieren.</p>  <p><i>Foto 2: Heidenheimer Straße (B 466) / Brücke über Bahntrasse</i></p>

382	1	Süßen	<p>An der Heidenheimer Straße (B 466) gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahmen: Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) an der Heidenheimer Straße (B 466) zwischen Bahnhofstraße und Bühlstraße spätestens nach Fertigstellung der neuen B 466 (Fahrbahnbreite 7m bis 7,60 m)</p> <p>Zwischen Bühlstraße und Langestraße hat die Heidenheimer Straße nur eine Fahrbahnbreite von 7 m. Außerdem wird hier teilweise auf der Fahrbahn gehalten oder geparkt. Daher ist auf diesem Abschnitt entweder ein alternierender Schutzstreifen zu markieren, oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen.</p>  <p>Foto 3: Heidenheimer Straße (B 466)</p>
-----	---	-------	---

383	1	Salach - Süßen	<p>Da in diesem Jahr die Baumaßnahme für die Weiterführung der B 10 in Richtung Gingen und der Bau der neuen B 466 begonnen hat, wird in absehbarer Zeit der geplante Rückbau an der alten B 10 erfolgen. Daher ist zu überlegen, ob bis zum Umbau noch Baumaßnahmen für den Radverkehr erfolgen sollen.</p> <p>Maßnahme: Neugestaltung des Knotens Stuttgarter Straße (B 10) / Stiegelwiesenstraße sowie Neuplanung der Führung des Radverkehrs auf der Stuttgarter Straße bei Rückbau der B 10</p>  <p><i>Foto 4: Stuttgarter Straße (B 10) / Stiegelwiesenstraße, Blick in Richtung Salach</i></p>
384	1	Salach - Süßen	<p>Parallel zur Stuttgarter Straße (B 10) zwischen Stiegelwiesenstraße und Heidenheimer Straße (B 466) verläuft auf der Südseite der Postweg, der auch von einigen Radfahrern als Alternative zur B 10 genutzt wird. Zum Postweg gelangt der Radverkehr nur über einen Gehweg.</p> <p>Maßnahme: Freigabe des Gehwegs in Richtung Postweg für Radverkehr.</p>  <p><i>Foto 5: Gehweg an der Südseite der B 10, Blick in Richtung Postweg</i></p>

383	1	Salach - Süßen	<p>Da in diesem Jahr die Baumaßnahme für die Weiterführung der B 10 in Richtung Gingen und der Bau der neuen B 466 begonnen hat, wird in absehbarer Zeit der geplante Rückbau an der alten B 10 erfolgen. Daher ist zu überlegen, ob bis zum Umbau noch Baumaßnahmen für den Radverkehr erfolgen sollen.</p> <p>Maßnahme: Neugestaltung des Knotens Stuttgarter Straße (B 10) / Heidenheimer Straße (B 466), Schlater Straße sowie Neuplanung der Führung des Radverkehrs auf der Stuttgarter- und Hauptstraße bei Rückbau der B 10. Eine Verbesserung der Führung des Radverkehrs kann durch den Bau eines Kreisverkehrs oder durch eine geradlinige und mit Furtmarkierungen gekennzeichnete Führung im Knoten erreicht werden.</p>  <p><i>Foto 6: Stuttgarter Straße (B 10) / Heidenheimer Straße (B 466) / Schlater Straße (K 1426) Foto zeigt den nördlichen Bereich des Knotens</i></p>  <p><i>Foto 7: Stuttgarter Straße (B 10) / Heidenheimer Straße (B 466) / Schlater Straße (K 1426) Foto zeigt den südlichen Bereich des Knotens</i></p>
-----	---	----------------	--

385	1	Salach - Süßen	<p>An der Hauptstraße (B 10) zwischen Heidenheimer Straße und In der Türkei gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m) auf diesem Abschnitt der Hauptstraße B 10 (Fahrbahnbreite zwischen 8,30 und 8,60 m) markieren (Maßnahme vor Rückbau der B 10).</p>  <p>Foto 8: Hauptstraße (B 10)</p>
386	1	Salach - Süßen	<p>Für den Radverkehr aus Richtung Geislingen endet am Knoten Haupstraße (B 10) / In der Türkei ein Radweg.</p> <p>Maßnahme: Übergang vom Radweg zum Schutzstreifen markieren (Maßnahme vor Rückbau der B 10).</p>  <p>Foto 9: Haupstraße (B 10) / In der Türkei</p>

387	1	Salach - Süßen	<p>An der Hauptstraße (B 10) zwischen Heidenheimer Straße und In der Türkei gibt es keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Führung des Radverkehrs im Knoten Hauptstraße (B 10) / Bachstraße ist nicht geregelt.</p> <p>Maßnahmen: Beidseitige Furtmarkierungen im Knotenbereich, sowohl in N-S, als auch O-W Richtung. Das Linksabbiegen von der Hauptstraße in Bach- und Grünbergerstraße (jeweils T 30) erfolgt indirekt. Hierfür sind Aufstellflächen zu markieren und die Streuscheiben an den Fußgänger-LSA durch neue Streuscheiben für Radfahrer und Fußgänger zu ersetzen.</p>  <p>Foto 10: Haupstraße (B 10) / Bachstraße</p>
-----	---	----------------	---

385	1	Salach - Süßen	<p>An der Hauptstraße (B 10) zwischen der Straße In der Türkei und der Querungshilfe in Höhe der Mörikestraße gibt es auf der Südseite keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Auf der Nordseite gibt es einen Richtungsradweg.</p> <p>Maßnahme: Schutzstreifen (1,50 m) auf der Südseite der Hauptstraße (Fahrbahnbreite zwischen 8,30 und 8,60 m) zwischen der Straße In der Türkei und der Mörikestraße.</p>  <p>Foto 11: B 10 / Mörikestraße</p>
388	1	Salach - Süßen	<p>Am Knoten Heidenheimer Straße (B 466) / Bühlstraße muss der Radfahrer aus Richtung Norden die Heidenheimer Straße queren, um den Gehweg (Radfahrer frei) auf der Ostseite zu erreichen.</p> <p>Maßnahmen: Geteilte Querungshilfe als sicheren Übergang von der Heidenheimer Straße zum Gehweg (Radfahrer frei) auf der Ostseite.</p>  <p>Foto 12: Heidenheimer Straße (B 466) / Bühlstraße</p>

389	1	Salach - Süßen	<p>Am Knoten Barbarossastraße / Heidenheimer Straße (B 466) quert die Filstalradroute die Heidenheimer Straße.</p> <p>Maßnahmen: Gehweg in Richtung Barbarossastraße für Radverkehr freigegeben und die Streuscheibe an der Fußgänger-LSA durch eine neue Streuscheibe für Radfahrer und Fußgänger ersetzen.</p>  <p><i>Foto 12: Heidenheimer Straße (B 466) / Barbarossastraße</i></p>
390	1	Süßen – Gingental	<p>Die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zwischen den Gemeinden Süßen und Gingental wird durch eine Schranke unterbunden.</p> <p>Maßnahme: Da die Durchfahrt für Radfahrer sehr schmal ist (ca. 100 cm), sollte diese vergrößert werden. Es wird eine Durchfahrtsbreite von mind. 130 cm (besser: 150 cm) empfohlen, damit beispielsweise auch Radfahrer mit Kinderanhänger gefahrlos passieren können.</p>  <p><i>Foto 13: Verbindung entlang der Bahntrasse</i></p>

391	4	Süßen – Donzdorf	<p>Der Radverkehr zwischen Süßen-Nord und Donzdorf wird zunächst über einen Gehweg Radfahrer frei an der Donzdorfer Straße geführt. Die Fahrbahndecke des Gehwegs hat zwischen der L 1219 und der Fabrikstraße leichte bis mittlere Schäden .</p> <p>Maßnahmen: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 100 m). Der Gehweg kann aufgrund seiner Breite von 2,70 m als gemeinsamer Rad- / Gehweg gekennzeichnet werden.</p>  <p><i>Foto 14: Donzdorfer Straße (B 466)</i></p>
392	4	Süßen – Donzdorf	<p>Ab Baierhofweg hat der Gehweg in Richtung Donzdorf nur noch eine Breite von 1,80 m.</p> <p>Maßnahme: Verbreiterung der Nebenanlagen für Herstellung eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (2,50 m) zwischen Baierhofweg und Querungshilfe (vgl. nachfolgende Maßnahme) auf einer Länge von ca. 250 m sowie die Absenkung der Bordsteine auf beiden Seiten.</p>  <p><i>Foto 15: Donzdorfer Straße (B 466)</i></p>

393	4	Süßen – Donzdorf	<p>Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (vgl. vorangehende Maßnahme) bis zur Zufahrt zu einem Wirtschaftsweg in Richtung Donzdorf. Hier muss die Donzdorfer Straße (B 466) gequert werden.</p> <p>Maßnahme: Querungshilfe an der B 466</p>  <p><i>Foto 16: Donzdorfer Straße (B 466)</i></p>
359	9	Schlat – Süßen	<p>Wassergebundene Fahrbahndecke des „RGW“ zwischen Süßen und Schlat auf Nordwestseite der K 1426 hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge ca. 700 m auf Süßener Gemarkung und 800 m in Schlat).</p>  <p><i>Foto 17: K 1426 zwischen Schlat und Süßen</i></p>

394	9	Schlat – Süßen	<p>In Höhe des Wanderparkplatzes muss der Radverkehr die K 1426 queren. Hier existiert keine sicher Möglichkeit zur Querung.</p> <p>Maßnahme: Geteilte Querungshilfe an der K 1426 (Höhe Wanderparkplatz).</p>  <p><i>Foto 18: K 1426</i></p>
395	9 92	Schlat – Süßen Eislingen – Schlat	<p>Aus Richtung Eislingen führen zwei Verbindungen (westlich und östlich der neuen B 10) zur K 1426. An der K 1426 existieren keine sicheren Querungsmöglichkeiten.</p> <p>Maßnahme: 2 neue Querungshilfen an der K 1426.</p>  <p><i>Foto 19: K 1426</i></p>

Uhingen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
396	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Zwischen Abzweig Diegelsberg und Heerstraße kann der Radfahrer einen asphaltierten Weg parallel zur Nassachtalstraße (L 1152) nutzen. Dieser hat aber nur eine Breite von 1,70 m.</p> <p>Maßnahme: Der asphaltierte Weg sollte auf eine für einen gemeinsamen Rad-/ Gehweg erforderliche Breite von 2,50 m ausgebaut und mit einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m (Standard ist 1,75 m) ausgestattet werden (Länge ca. 250 m).</p>  <p>Foto 1: Nassachmühle: Nassachtalstraße (L 1152), Blick in Richtung Süden</p>
397	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Führung der Filstalradroute Süd auf einem Weg mit wassergebundener Decke entlang der Rems zwischen Ebersbach und Uhingen.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge ca. 2000 m)</p>  <p>Foto 2: Weg entlang der Rems zwischen Ebersbach und Uhingen</p>

398	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Der Radverkehr zwischen Ebersbach und Uhingen wird entlang der L 1192 auf der Südseite auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Die Markierung einer Radfahrerfurt ist außerorts nicht möglich, da hier eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht zulässig ist.</p> <p>Maßnahme: An beiden Zufahrten sollte der Radverkehr durch das VZ 205 auf die Vorfahrtregelung hingewiesen werden.</p>  <p>Foto 3: L 1192 / Seestraße</p>
399	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Radweg zwischen Ebersbach und Uhingen wird entlang der L 1192 auf der Südseite geführt.</p> <p>Maßnahme: „Rot eingefärbte Furtmarkierung“ der Zweirichtungsfurt an der Querung Bleichereistraße</p>  <p>Foto 4: L 1192 / Bleichereistraße</p>

400	1	Ebersbach – Uhingen	<p>An der Schorndorfer Straße (L 1192) gibt es zwischen Bahnhofstraße und Ulmerstraße keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Zwischen Brückenstraße und Bahnhofstraße kann der Radverkehr an der Schorndorfer Straße (L 1192) in Richtung Ebersbach auf der Nordseite auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg geführt werden.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung eines Schutzstreifens auf der Südseite (Fahrbahnbreite zur Zeit bei 3 FS 10,50 m. Neue Einteilung der Fahrbahn: Die beiden Fahrspuren geradeaus = 3 m und Linksabbieger = 2,75 m sowie Schutzstreifen 1,25 m und 0,50 m Abstand zu Parkstreifen) • Der Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Schorndorfer Straße zwischen Stuttgarter Straße und Brückenstraße muss an der Fußgänger-LSA durch Markierung von Richtungsspur- ren aufgelöst werden. Durch die Markierung eines Rich- tungspfeils wird die Führung des Radverkehrs in Richtung Stadtmitte über die LSA zum neuen Schutzstreifen auf der Südseite verdeutlicht. Die Fußgänger-LSA ist mit einer neuen Streuscheibe für Fußgänger und Radfahrer auszustatten. • Zwischen Bahnhofstraße und Ulmerstraße auf beiden Seiten Schutzstreifen markieren.  <p>Foto 5: L 1192 / Brückenstraße</p>
-----	---	---------------------	---

401	1	Ebersbach – Uhingen	<p>Der Radverkehr auf der Filstalradroute Süd muss von der Sparwieser Straße als freier Linksabbieger in die Kirchstraße abbiegen.</p> <p>Maßnahme: Zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs sollte eine überfahrbare Abbiegehilfe (Breite ca. 1,50 m) gebaut werden (Fahrbahnbreite im Kurvenbereich 8 m)</p>  <p>Foto 6: Sparwieser Straße / Kirchstraße</p>
-----	---	---------------------	---

402	1	Uhingen – Faurndau	<p>An der Ulmer Straße (L 1192) zwischen Schorndorfer Straße und A.-Stifter-Straße können die Radfahrer zur Zeit in beide Richtungen einen breiten Gehweg auf der Nordseite nutzen, der für die Radfahrer frei gegeben ist. Aufgrund der querenden Straßen und Ausfahrten kommt es hier insbesondere bei den Radfahrern in Gegenrichtung zu Konflikten und Unfällen.</p> <p>Maßnahme auf dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Poststraße (vgl. Foto 7):</p> <p>Beidseitiger Schutzstreifen an der Ulmer Straße (L 1192) zwischen Kreisverkehr und Poststraße. Radfahrer aus Richtung Faurndau werden bis zur Poststraße auf dem Rad- / Gehweg geführt und am Knoten Ulmerstraße / Poststraße auf den Schutzstreifen in Richtung Kreisverkehr.</p>  <p>Foto7: Ulmer Straße (L 1192)</p>
-----	---	--------------------	---

402	1	Uhingen – Faurndau	<p>Maßnahmen auf der Ulmer Straße (L 1192) auf dem Abschnitt zwischen Poststraße und A.-Stifter-Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr in Richtung Uhingen-Stadtmitte wird zwischen A.-Stifter-Straße und Poststraße auf der Nordseite geführt. Der Gehweg könnte dann auch als gemeinsamer Rad- / Gehweg beschildert werden. • Der Radfahrer in Richtung Faurndau sollte auf der Fahrbahn auf einem Schutzstreifen (1,50 m + 0,50 m Abstand zum Parkstreifen) auf der Südseite geführt werden (Fahrbahnbreite 7 m).  <p><i>Foto 8: Ulmer Straße (L 1192) / Obere Bahnhofstraße (Blick in Richtung Faurndau)</i></p>
-----	---	--------------------	---

403	1	Uhingen – Faurndau	<p>Der Radverkehr in Richtung Faurndau wird an der Ulmer Straße (L 1192) bis zum Knoten Ulmer Straße (L 1192) / A.-Stifter-Straße auf einen Schutzstreifen geführt (vgl. vorangehende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Neue Furtmarkierung um den Übergang vom Schutzstreifen zum Rad- / Gehweg zu markieren</p>  <p>Foto 9: Ulmer Straße (L 1192) / A.-Stifter-Straße (Blick in Richtung Faurndau)</p>
403	1	Uhingen – Faurndau	<p>Der Radverkehr aus Richtung Faurndau fährt auf der Nordseite der Ulmer Straße (L 1192) und quert in Höhe der A.-Stifter-Straße die Werksausfahrt der Fa. Allgaier.</p> <p>Maßnahme: Markierung einer Radfahrerfurt an der Werksausfahrt der Fa. Allgaier.</p>  <p>Foto 10: Ulmer Straße (L 1192) / Werksausfahrt Fa. Allgaier (Blick in Richtung Faurndau)</p>

403	1	Uhingen – Faurndau	<p>Der Radverkehr aus Richtung Faurndau fährt auf der Nordseite der Ulmer Straße (L 1192) und quert nach der Werksausfahrt eine Parkplatzausfahrt der Fa. Allgaier.</p> <p>Maßnahme: Markierung einer Radfahrerfurt an der Parkplatzausfahrt der Fa. Allgaier.</p>  <p><i>Foto 11: Ulmer Straße (L 1192) / Parkplatzausfahrt Fa. Allgaier (Blick in Richtung Stadtmitte)</i></p>
404	1	Uhingen – Faurndau	<p>Der Radverkehr in Richtung Faurndau fährt auf der Südseite der Ulmer Straße (L 1192) und quert die Richard-Wagner-Straße.</p> <p>Maßnahme: Markierung einer Radfahrerfurt an der Querung Richard-Wagner-Straße im Zuge des Kreisverkehrs</p>  <p><i>Foto 12: Ulmer Straße (L 1192) / R.-Wagner-Straße (Blick in Richtung Faurndau)</i></p>

405	1	Uhingen – Faurndau	<p>Der Radverkehr aus Richtung Faurndau fährt auf der Nordseite der Ulmer Straße (L 1192).</p> <p>Maßnahme: Die Nebenanlagen zwischen Richard-Wagner-Straße und der Werksausfahrt der Fa. Allgaier sollten als Rad- / Gehweg beschil- dert werden.</p> 
406	1	Uhingen – Faurndau	<p>Die asphaltierte Fahrbahnoberfläche des landwirtschaftlichen Weges zwischen Uhingen und Faurndau (nördl. der Bahntrasse) hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 1.500 m)</p> 

262	11	Faurndau - Sparwiesen	<p>Die Verbindung zwischen Faurndau und Sparwiesen bzw. Hattenhofen führt über die K 1414, auf der es keine Radverkehrsanlagen gibt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1414 entweder bis zum Abzweig Schloss Filseck (Länge ca. 600 m) oder bis nach Sparwiesen (Länge insgesamt 3.000 m). Es handelt sich hier aufgrund der Topographie und der Böschung auf der westlichen Seite um eine aufwändige Maßnahme. Der erste Teilabschnitt liegt auf der Gemarkung Göppingen. Alternativ ist zu prüfen, ob nur der Radverkehr bergauf auf einen neu zu bauenden Rad- / Gehweg geführt wird. Bergab würde der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn geführt.</p> 
407	11	Faurndau - Sparwiesen	<p>Maßnahme an der Faurndauer Straße (K 1414):</p> <p>Querungshilfe in der Ortseinfahrt Sparwiesen wg. Schule und Übergang neuer Rad- /Gehweg (vgl. vorangehende Maßnahme) zu T 30 (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p> 

408	11	Faurndau - Sparwiesen	<p>Maßnahme an der Faurndauer Straße (K 1414): T 30 an der K 1414 (Ortseinfahrt Sparwiesen) wg. Schule (Fahrbahnquerschnitt zwischen 5,40 und 6,90)</p>  <p><i>Foto 17: Faurndauer Straße, K 1414, (Perspektive in Richtung Ortsmitte Sparwiesen)</i></p>
409	11	Faurndau - Sparwiesen	<p>Maßnahme an der Faurndauer Straße (K 1414 in Höhe des abzweigenden landwirtschaftlichen Weges in Richtung Süden, Verbindung zur K 1415) : Querungshilfe</p>  <p><i>Foto 18: Faurndauer Straße, K 1414</i></p>

410	11	Faurndau - Sparwiesen	<p>Wirtschaftsweg zwischen Schloss Filseck und Charlottenhof. Die asphaltierte Fahrbahnoberfläche des ersten Abschnitts (Schloss Filseck - Abzweig Uhingen, Länge ca. 1.000 m) hat leichte bis mittlere Schäden. Der zweite Abschnitt (Abzweig Uhingen – Charlottenhof, vgl. nachfolgendes Foto) hat mittlere Schäden (Länge ca. 1.200 m). Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge insgesamt ca. 2.200 m)</p>  <p><i>Foto 19: Wirtschaftsweg zwischen Schloss Filseck und Charlottenhof</i></p>
411	11	Uhingen - Sparwiesen	<p>Der Radverkehr zwischen Sparwiesen und Uhingen wird im Mischverkehr über die Albstraße (K 1415) geführt. Der Fahrbahnquerschnitt der Albstraße beträgt 7 m. Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf der Albstraße (K 1415)</p>  <p><i>Foto 20: Albstraße, K 1415, (Perspektive in Richtung Ortsmitte Sparwiesen)</i></p>

412	11	Uhingen - Sparwiesen	<p>Maßnahme an der Albstraße (K 1415):</p> <p>Geteilte Querungshilfe K 1415 (Ortsausfahrt in Richtung Uhingen) wg. Übergang von Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme) zu neuen Rad- /Gehweg (vgl. nachfolgende Maßnahme)</p>  <p>Foto 21: Albstraße, K 1415, Ortsausfahrt in Richtung Uhingen (Perspektive in Richtung Ortsmitte Sparwiesen)</p>
413	11	Uhingen - Sparwiesen	<p>Zwischen der Ortsausfahrt Sparwiesen und Charlottenhof gibt es einen asphaltierten Weg parallel zur Albstraße (K 1415). Dieser hat aber nur eine Breite von 1,60 m.</p> <p>Maßnahme: Ausbau zu einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg (mit einer erforderlichen Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m, Standard ist 1,75 m, Länge ca. 550 m).</p>  <p>Foto 22: Albstraße, K 1415, Ortsausfahrt (Perspektive in Richtung Uhingen)</p>

414	11	Uhingen - Sparwiesen	<p>Zwischen Charlottenhof und Uhingen gibt es einen asphaltierten Weg parallel zur Sparwieser Straße (K 1415). Dieser hat aber nur eine Breite von 1,30 m</p> <p>Maßnahme: Ausbau zu einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg (mit einer erforderlichen Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m, Standard ist 1,75 m, Länge ca. 300 m).</p>  <p><i>Foto 23: Sparwieser Straße / Charlottenhof (Perspektive in Richtung Uhingen)</i></p>
415	11	Uhingen - Sparwiesen	<p>Auf der Sparwieser Straße (K 1415) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Schutzstreifen bergauf durchgehend zwischen Sparwieser Straße / Kirchstraße und Kreisverkehr Sparwieser Straße / Bergstraße. Abschnittsweise ist auch ein Schutzstreifen bergab möglich (Fahrbahnquerschnitt zwischen 6,20 und 7 m)</p>  <p><i>Foto 24: Sparwieser Straße / Höhe Neuffenstraße (Perspektive in Richtung Sparwiesen)</i></p>

416	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Der Rad-/ Gehweg zwischen Heerstraße und Schorndorfer Straße hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge insgesamt ca. 60 m)</p>  <p><i>Foto 25: RGW zur Schorndorfer Straße (L 1225)</i></p>
417	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Auf der Schorndorfer Straße (L 1225) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des Gehwegs (zur Zeit 2 m breit) an der Schorndorfer Straße (L1225) zu gemeinsamen Rad- / Gehweg (Länge ca. 80 m) in beide Richtungen bis zur Querungshilfe (vgl. nachfolgende Maßnahme)</p>  <p><i>Foto 26: Schorndorfer Straße (L 1225)</i></p>

418	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Maßnahmen an der Schorndorfer Straße (L 1225):</p> <p>Querungshilfe an der Schorndorfer Straße (Fahrbahnbreite 8,60 m)</p> <p>Übergang zwischen Rad- / Gehweg (vgl. vorangehende Maßnahme) und Schutzstreifen (vgl. nachfolgende Maßnahme) kennzeichnen.</p>  <p>Foto 27: Schorndorfer Straße (L 1225)</p>
419	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Maßnahme an der Schorndorfer Straße (L 1225):</p> <p>Beidseitiger Schutzstreifen an der Schorndorfer Straße (L 1225) nach der Querungshilfe (vgl. vorangehende Maßnahme) bis zum Knoten Schorndorfer Straße / Poppstraße (in Höhe des Schwimmbads) markieren.</p>  <p>Foto 28: Schorndorfer Straße (L 1225)</p>

419	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Der Abschnitt an der Schorndorfer Straße (L 1225) zwischen Uhingen (ab dem Knoten Schorndorfer Straße / Poppstraße) und Uhingen-Holzhausen ist durch entsprechende Ortstafeln als „außerorts-Abschnitt“ gekennzeichnet. Da dieser Abschnitt nur eine Länge von 400 m hat, kann er als Übergangsbereich bezeichnet werden. Hier sind folgende Maßnahmen möglich:</p> <p>Markierung eines beidseitiges Schutzstreifens an der Schorndorfer Straße (L 1225) sowie Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h.</p> <p>Alternativ müsste ein Ausbau des Gehwegs (zur Zeit 1,50 m breit) an der Schorndorfer Straße (L 1225) zu Rad- / Gehweg (Länge ca. 400 m) in beide Richtungen erfolgen. Außerdem sind an den Übergängen zu den Schutzstreifen 2 Querungshilfen zu bauen.</p>
420			 <p>Foto 29: Schorndorfer Straße (L 1225) / Am Wiesenbach</p>

419	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Maßnahme an der Schorndorfer Straße (L 1225) ab dem Knoten Schorndorfer Straße / Am Wiesenbach:</p> <p>Beidseitiger Schutzstreifen an der Schorndorfer Straße (L 1225) bis zum Kreisverkehr am Knoten Schorndorfer Straße L 1225 / Wangener Straße K 1410</p>  <p>Foto 30: Schorndorfer Straße (L 1225) / Am Wiesenbach</p>
421	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Auf der Wangener Straße wird der Radverkehr auf der Südseite auf einem gemeinsamen Rad- / Gehweg und auf der Nordseite im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Schutzstreifen auf der Nordseite der Wangener Straße (K 1410) zwischen der Ortseinfahrt aus Richtung Wangen und dem Kreisverkehr am Knoten L 1225 / K 1410</p>  <p>Foto 31: Wangener Straße (K 1410) / Ortseinfahrt aus Richtung Wangen</p>

422	13	Uhingen – Holzhausen	<p>Maßnahmen an der Wangener Straße (K 1410):</p> <p>Querungshilfe an der Wangener Straße (Fahrbahnbreite 6,30 m) in der Ortseinfahrt Holzhausen (aus Richtung Wangen) errichten.</p> <p>Übergang zwischen Führung des Radverkehrs zwischen Holzhausen und Wangen über eine landwirtschaftlichen Weg dem und Schutzstreifen (vgl. vorangehende Maßnahme)</p>  <p>Foto 32: Wangener Straße (K 1410) / Ortseinfahrt aus Richtung Wangen</p>
123	21	Bünzwangen – Uhingen	<p>Auf der K 1414 zwischen Bünzwangen und Uhingen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs zwischen Bünzwangen und Uhingen an der K 1414 (Gesamtlänge ca. 1.800 m).</p>  <p>Foto 33: K 1414 / K 1417</p>

423	21	Bünzwangen – Uhingen	<p>Die Unterführung (B 297) an der Bünzwanger Straße ist mit VZ 239 (Sonderweg Fußgänger) gekennzeichnet.</p> <p>Maßnahme: Eine Freigabe für den Radverkehr ist erforderlich.</p>  <p><i>Foto 34: Unterführung (B 297) an der Bünzwanger Straße</i></p>
424	22	Uhingen – Diegelsberg	<p>Die Krapfenreuterstraße (K 1412) stellt erstens die Verbindung zum Stadtteil Diegelsberg dar und zweitens handelt es sich hier um eine sehr attraktive Freizeitroute in Richtung Weinstadt (Rems-Murr-Kreis). Der Radfahrer wird auf der K 1412 auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>In Richtung Diegelsberg gibt es keine Tempobeschränkung (Fahrbahnbreite 4,80 m). Ab Diegelsberg gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Fahrbahnbreite zwischen 3,20 und 4 m).</p> <p>Maßnahme: Auf der Krapfenreuterstraße (K 1412) zwischen Diegelsberg und dem Knoten Krapfenreuterstraße / Nassachtalstraße sollte eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet werden.</p>  <p><i>Foto 35: Krapfenreuterstraße (K 1412) Verbindung nach Diegelsberg</i></p>

425	23	Sparwiesen – Betzgenriet	<p>Die Verbindung zwischen Albershausen – Sparwiesen – Bezugnriet ist als sonst. Nebenachse Alltag eingestuft.</p> <p>Maßnahme: Ausbau des landwirtschaftlichen Wegs an der Albstraße (K 1415). Fahrbahnoberfläche sollte als Verbindung für den Alltag asphaltiert werden.</p>  <p><i>Foto 36: Sparwiesen: Landwirtschaftlicher Weg an der K 1415</i></p>
426	23	Sparwiesen – Betzgenriet	<p>Auf dem südlichen Abschnitt der Albstraße (K 1415) wird der Radverkehr außerorts auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der K 1415 (Länge ca. 450 m).</p>  <p><i>Foto 37: Sparwiesen: K 1415</i></p>

427	23	Sparwiesen – Betzgenriet	<p>Maßnahme auf dem südlichen Abschnitt der Albstraße (K 1415, innerorts):</p> <p>Im Anschluss an den gemeinsamen Rad- / Gehweg (vgl. vorangehende Maßnahme) sollten innerorts alternierende Schutzstreifen markiert werden. Der Fahrbahnquerschnitt der Albstraße liegt zwischen 6,10 und 7 m. Alternativ ist überlegen, ob eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden kann.</p>  <p><i>Foto 38: Sparwiesen: Albstraße (K 1415), Blick in Richtung Süden</i></p>
428	25	Sparwiesen – Hattenhofen	<p>In Richtung Hattenhofen wird der Radverkehr in Sparwiesen über die Hattenhofener Straße geführt. Die Straße ist mit dem VZ 357 (Sackgasse) gekennzeichnet. Eine Durchfahrt für den Radverkehr ist aber möglich.</p> <p>Maßnahme: VZ 357 durch neues VZ 357-50 ersetzen</p>  <p><i>Foto 39: Sparwiesen: Hattenhofer Straße in Richtung Hattenhofen</i></p>

429	43	Nassachmühle - Baiereck	<p>Zur Zeit wird der Radverkehr zwischen Nassachmühle, Nassach und Beiereck auf der Nassachtalstraße (L 1152) auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>Bau eines neuen gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1152. Der Neubau ist im Rahmen des Ausbaus der L 1152 (Planfeststellungsbeschluss vom 20. April 2010) bereits vorgesehen.</p> <p>In der teilweise sehr engen Ortsdurchfahrt Baiereck (Nassachtalstraße L 1152) sowie in der Herrenbachstraße sollte eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden..</p>  <p>Foto 40: Baiereck: Nassachtalstraße (L 1152), Blick in Richtung Osten</p>
-----	----	-------------------------	---

	43	Nassachmühle - Baiereck	<p>Maßnahmen an der Nassachtalstraße (Baiereck):</p> <p>Bau eines neuen gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1152. Der Neubau ist im Rahmen des Ausbaus der L 1152 (Planfeststellungsbeschluss vom 20. April 2010) bereits vorgesehen.</p> <p>Der neue Rad- / Gehweg wird ab Baiereck zunächst in Verlängerung der Herrenbachstraße bis zum Herrenbach abseits der L 1152 gebaut.</p> <p>Ab dem Herrenbach wird ein neuer Rad- / Gehweg auf einer Länge von ca. 250 m direkt an der Nassachtalstraße (L 1152) gebaut.</p>  <p>Foto 41: Baiereck: Nassachtalstraße (L 1152), Blick in Richtung Nassach</p>
	43	Nassachmühle - Baiereck	<p>In Richtung Nassach werden für den neuen Rad-/ Gehweg überwiegend bestehende landwirtschaftliche Wege genutzt.</p> <p>Maßnahme: Diese landwirtschaftlichen Wege müssen saniert und im Einzelfall befestigt werden.</p>  <p>Foto 42: Baiereck: Landwirtschaftlicher Weg oberhalb der L 1152</p>

430 431	43	Nassachmühle - Baiereck	<p>Maßnahmen an der Nassachtalstraße zwischen Nassach und Nassachmühle:</p> <p>Bau eines neuen gemeinsamen Rad- / Gehwegs an der L 1152. Der Neubau ist im Rahmen des Ausbaus der L 1152 (Planfeststellungsbeschluss vom 20. April 2010) bereits vorgesehen.</p> <p>Zwischen Nassach und Nassachmühle wird ein neuer Rad- / Gehweg auf einer Länge von ca. 1.600 m direkt an der Nassachtalstraße (L 1152) gebaut.</p> <p>Zur Sicherung des Radverkehrs in Richtung Nassach sollte an der Ortsausfahrt Nassachmühle eine Querungshilfe gebaut werden, damit der Radverkehr den neuen Rad- / Gehweg auf der anderen Seite sicher erreichen kann.</p> <p>In der Ortsausfahrt Nassach sollte ebenfalls eine Querungshilfe gebaut werden, damit für den Radverkehr in Richtung Nassachmühle eine sichere Querung ermöglicht wird.</p> <p>Aufgrund der auf der L 1152 vorhandenen Kfz-Belastung mit 2.350 Fahrzeugen am Tag sind anstatt der beiden Querungshilfen auch Fahrbahneinengungen möglich.</p> <p>Der neue Rad- / Gehweg nach Nassach wird bis zum Friedhof gebaut. Für den Abschnitt zwischen Friedhof und Nassach gibt es keine Radverkehrsanlage. Aufgrund des Fahrbahnquerschnitts können keine Schutzstreifen markiert werden. Wegen der besonderen Bedeutung dieser Verbindung (Schülerverkehr aus dem Nassachtal in Richtung Nassachmühle und Uhingen) wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km / empfohlen.</p>
			

Foto 43: Nassachmühle: Nassachtalstraße (L 1152), Blick in Richtung Nassach

432	43	Uhingen – Nassachmühle	<p>Zwischen Nassachmühle und Abzweig Diegelsberg kann der Radfahrer einen asphaltierten Weg (Breite 1,50 m) parallel zur Nassachtalstraße (L 1152) nutzen.</p> <p>Maßnahme: Ausbau zu einem gemeinsamen Rad-/ Gehweg (mit einer erforderlichen Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von mindestens 1 m, Standard ist 1,75 m, Länge ca. 200 m).</p>  <p>Foto 44: Nassachmühle: Nassachtalstraße (L 1152), Blick in Richtung Süden</p>
433	43	Uhingen – Nassachmühle	<p>Maßnahme am südlichen Ortsausgang Nassachmühle:</p> <p>Zur Sicherung des Radverkehrs in Richtung Nassach sollte an der Ortsausfahrt Nassachmühle eine Querungshilfe gebaut werden, damit für den Radverkehr in Richtung Nassach eine sichere Querung ermöglicht wird.</p>  <p>Foto 45: Ortsausfahrt Nassachmühle</p>

126	70	Diegelsberg – Weinstadt	<p>Bis zum Knoten K 1412 / K 1413 (Abzvg. Büchenbronn) gilt auf der K 1412 eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h. Zwischen diesem Knoten und dem Knoten K 1209 / L 1151 (Rems-Murr-Kreis) gibt es weder Radverkehrsanlagen noch eine Tempobeschränkung.</p> <p>Maßnahme: Der Radverkehr kann hier im Mischverkehr abgewickelt werden. Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km / h empfohlen.</p> 
<p><i>Foto 46: K 1412 (Kreis Göppingen) bzw. K 1209 (Rems-Murr-Kreis), Blick in Richtung Weinstadt</i></p>			

Wäschenbeuren

	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
45	12	Birenbach – Wäschenbeuren	<p>Der Radverkehr zwischen Wäschenbeuren und Birenbach soll den Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse nutzen. Dieser ist aufgrund seiner umwegigen Führung nicht für den Alltagsradverkehr geeignet. Daher sollte auch entlang der B 297 eine durchgängige Führung angeboten werden. Zwischen Wäschenbeuren und Birenbach verläuft entlang der B 297 ein Gehweg (Länge 1.700 m). Dieser Gehweg ist 1,40 m breit.</p> <p>Maßnahme: Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg (2,50 m) auf einer Länge von ca. 1.700 m.</p>  <p>Foto 1: Göppinger Straße (B 297) (Perspektive in Richtung Birenbach)</p>
434	12	Birenbach – Wäschenbeuren	<p>Bau einer Querungshilfe in der Ortseinfahrt Wäschenbeuren, diese verbindet den Rad-/ Gehweg zwischen Birenbach und Wäschenbeuren (vgl. vorangehende Maßnahme) mit den Schutzstreifen in Richtung Ortsmitte (vgl. nachfolgende Maßnahme).</p>  <p>Foto 2: Göppinger Straße (B 297) (Perspektive in Richtung Birenbach)</p>

435	12	Birenbach – Wäschchenbeuren	<p>Auf der Göppinger Straße (B 297) zwischen der Querungshilfe (vgl. vorangehende Maßnahme) und dem Beginn des Tempo 30 Abschnitts lassen die Gehwege auf beiden Seiten keine Freigabe für den Radverkehr zu (Breiten der Gehwege zwischen 1,50 und 2,00 m).</p> <p>Maßnahme: Markierung von Schutzstreifen (Breite 1,50 m) auf beiden Seiten der B 297 (Fahrbahnbreite 8,60 m) zwischen der Querungshilfe und dem Beginn des Tempo 30 Abschnitts .</p>  <p><i>Foto 3: Göppinger Straße (B 297) (Perspektive in Richtung Ortsmitte)</i></p>
435	12	Wäschchenbeuren – Lorch	<p>Auf der Lorcher Straße (B 297) zwischen Bruckstraße und Ringstraße lassen die Gehwege auf beiden Seiten keine Freigabe für den Radverkehr zu (Breiten der Gehwege zwischen 1,50 und 1,70 m).</p> <p>Maßnahme: Markierung von Schutzstreifen (Breite 1,25 m) auf beiden Seiten der B 297 (Fahrbahnbreite 8,10 m) zwischen Bruckstraße und Ringstraße.</p>  <p><i>Foto 4: Lorcher Straße (B 297) (Perspektive in Richtung Lorch)</i></p>

Wangen

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
436	13	Wangen – Holzhausen	<p>Der Radverkehr auf der Holzhäuser Straße wird innerorts auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m) zwischen Hauptstraße und Händelstraße (Fahrbahnquerschnitt 7,10 m) markieren.</p>  <p>Foto 1: Wangen: Holzhäuser Straße (K 1410)</p>
436	13	Wangen – Holzhausen	<p>Zwischen Händelstraße und Niederwälden hat die Holzhäuser Straße (K 1410) einen Querschnitt von 6,80 m.</p> <p>Maßnahmen: Radfahrer in Richtung Wangen-Ortsmitte fahren auf einem Rad- / Gehweg auf der Südseite. Dieser müsste als solcher noch gekennzeichnet werden. Auf der Nordseite zwischen Händelstraße und Querungshilfe (vgl. nachfolgende Maßnahme) Schutzstreifen (1,25 m) markieren.</p>  <p>Foto 2: Wangen: Holzhäuser Straße (K 1410)</p>

437	13	Wangen – Holzhausen	<p>Der Radverkehr zwischen Wangen und Holzhausen wird auf einen für Radfahrer freigegebenen landwirtschaftlichen Weg entlang der K 1410 geführt. Für den Radverkehr aus Richtung Wangen-Ortsmitte wird die Markierung eines Schutzstreifens vorgeschlagen (vgl. vorgehende Maßnahme).</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe, um eine sichere Querung des Radverkehrs in Richtung Holzhausen, der von der Nordseite auf die Südseite wechseln muss, zu ermöglichen.</p>  <p><i>Foto 3: Wangen: Holzhäuser Straße (K 1410)</i></p>
438	14	Faurndau – Wangen	<p>An der Faurndauer Straße (K 1451) zwischen Faurndau und Wangen gibt es bis zur Hanglichstraße auf beiden Seiten Richtungsradwege. Der Radweg in Richtung Faurndau weist leichte bis mittlere Schäden auf.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 150 m)</p>  <p><i>Foto 4: Wangen: Faurndauer Straße (K 1451)</i></p>

439	14	Faurndau – Wangen	<p>Ab der Hanglichstraße gibt es an der Faurndauer Straße (K 1451) nur noch einen Radweg auf der Westseite. Dieser kann aufgrund seiner Breite nur für den Radverkehr in Richtung Faurndau genutzt werden.</p> <p>Maßnahme: Radfahrstreifen ab Hanglichstraße (Übergang von Radweg auf Radfahrstreifen) bergab nach Wangen</p>  <p><i>Foto 5: Wangen: Faurndauer Straße (K 1451)</i></p>
440	14	Faurndau – Wangen	<p>Der Radweg auf der Westseite für den Radverkehr in Richtung Faurndau hat leichte bis mittlere Schäden auf einer Länge von ca. 170 m.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke</p>  <p><i>Foto 6: Wangen: Faurndauer Straße (K 1451)</i></p>

441	14	Faurndau – Wangen	<p>Die Führung des Radverkehrs auf der Faurndauer Straße (innerorts) und auf der Hauptstraße erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.</p> <p>Maßnahme: Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf Faurndauer Straße und Hauptstraße (Fahrbahnquerschnitt 7,60 m, bzw. bei 3 Fahrspuren 10 m)</p>  <p><i>Foto 7: Wangen: Hauptstraße (K 1451)</i></p>
442	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Radfahrer aus Richtung Rechberghausen, die den landwirtschaftlichen Weg südlich der K 1410 nutzen, erreichen in der Ortseinfahrt Wangen die Rechberghäuser Straße (K 1410).</p> <p>Maßnahme: Bau einer Querungshilfe, um eine sichere Querung des Radverkehrs in Richtung Wangen-Ortsmitte, der von der Südseite auf die Nordseite wechseln muss, zu ermöglichen.</p>  <p><i>Foto 8: Wangen: Rechberghäuser Straße</i></p>

443	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Auf der Rechberghäuser Straße (K 1410) zwischen der Querungshilfe (vgl. vorangehende Maßnahme) und dem Kreisverkehr wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen(1,25 m) zwischen Querungshilfe und Mittelinsel markieren</p>  <p><i>Foto 9: Wangen: Rechberghäuser Straße</i></p>
443	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Führung des Radverkehrs auf der Hauptstraße zwischen Kreisverkehr und Brunnengasse im Mischverkehr auf der Fahrbahn.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m) zwischen Kreisverkehr und Brunnengasse (Fahrbahn 7 m) markieren.</p>  <p><i>Foto 10: Wangen: Hauptstraße (K 1410)</i></p>

444	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Die Ortsmitte von Wangen (Geschäfte, Gastronomie und Kirche) befindet sich an der Hauptstraße zwischen Brunnengasse und Schorndorfer Straße. Der Radverkehr wird hier auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren.</p>  <p><i>Foto 11: Wangen: Hauptstraße (K 1410)</i></p>
441	33	Rechberghausen – Wangen	<p>Die Führung des Radverkehrs auf der Hauptstraße erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.</p> <p>Maßnahme: Beidseitigen Schutzstreifen (1,25 m) zwischen Holzhäuser Straße und Schorndorfer Straße (Fahrbahn 7 m) markieren.</p>  <p><i>Foto 12: Wangen: Hauptstraße (K 1451)</i></p>

445	71	Wangen – Oberwälde	<p>Der Radverkehr auf der Oberwälder Straße (K 1411) wird auf der Fahrbahn geführt.</p> <p>Maßnahme: Schutzstreifen (1,50 m) bergauf in Richtung Oberwälde zwischen Kreisverkehr und Schurwaldstraße markieren. Die Markierung eines Schutzstreifens auf beiden Seiten ist aufgrund des Fahrbahnquerschnitts von 6 m nicht möglich.</p>  <p>Foto 13: Wangen: Oberwälder Straße (K 1411)</p>
113	71	Wangen – Oberwälde	<p>Für den Radverkehr zwischen Wangen und Oberwälde gibt es zwei alternative Führungen. Der Freizeitradverkehr wird den landwirtschaftlichen Weg westlich der K 1411 nutzen. Radfahrer im Alltag werden wegen der umwegigen Führung auf dem landwirtschaftlichen Weg eher auf der K 1411 fahren. Hier gibt es aber keine Radverkehrsanlagen.</p> <p>Maßnahme: Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km / h empfohlen. Für den Fall das dies nicht möglich ist, wird der Neubau eines Rad- / Gehwegs vorgeschlagen.</p>  <p>Foto 14: Oberwälde: K 1411</p>

Wiesensteig

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
447	57 / 58	Wiesensteig – Neidlingen Wiesensteig – Donstetten	<p>Minikreisel am Knoten Hauptstraße (L 1200) / Helfensteinstraße / Sommerbergstraße um eine gesicherte Querung der Radfahrer zu gewährleisten (Schulwegsicherung und touristischer Radverkehr). Alternativ könnte auch mit einer geteilten Querungshilfe die Sicherung des Radverkehrs erreicht werden.</p>  <p>Foto 1: Hauptstraße (L 1200) / Helfensteinstraße / Sommerbergstraße</p>

Zell unter Aichelberg

	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
448	25	Zell – Aichelberg	<p>Die asphaltierte Fahrbahnoberfläche der Bergstraße sowie anschließend ein kurzer Abschnitt der Schelmahdstraße hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 300 m).</p>
449	25	Zell – Aichelberg	<p>Beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m) auf der Kirchheimer Straße (Fahrbahnquerschnitt 7,30 m) in Zell zwischen Göppinger Straße und Straße „Streichbett“ markieren.</p> 
450	25	Zell – Aichelberg	<p>T 30 auf der Kirchheimer Straße in Zell zwischen der Straße „Streichbett“ und Weilheimer Straße oder alternierende Schutzstreifen.</p> <p>Wichtige Verbindung für den Radverkehr, Fahrbahnquerschnitt für die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen zu gering.</p>

451	25	Zell – Hattenhofen	Geteilte Querungshilfe und Borsteinabsenkung , Querungshilfe schafft Übergang zwischen RGW und Schutzstreifen (vgl. nachfolgende Maßnahme).
			 <p>Foto 2: Ohmder Straße (Blick in Richtung Ohmden)</p>

449	25	Zell – Hattenhofen	Beidseitiger Schutzstreifen (1,25 m) auf der Ohmder Straße bzw. Göppinger Straße zwischen den Knoten Ohmder Straße / Raubisstraße und Göppinger Straße / Im Auchtert (Fahrbahnquerschnitt 7,20 bis 7,30 m).
			 <p>Foto 3: Ohmder Straße (Blick in Richtung Einkaufszentrum)</p>

449	25	Zell – Hattenhofen	Fahrbahnquerschnitt (6,50 m) für die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen zu gering. Daher alternierende Schutzstreifen auf der Straße „Im Auchtert“ zwischen den Knoten Im Auchtert / Göppinger Straße und Im Auchtert / Boschstraße markieren. 
452	26	Zell – Pliensbach	Wichtige Verbindung für den Radverkehr, Fahrbahnquerschnitt für die Markierung von Schutzstreifen zu gering. Daher T 30 auf der West-Ost-Achse in Zell zwischen K 1421 und Göppinger Straße (Weilheimer Straße – Hirschstraße – Boller Straße). 

453	26	Zell – Pliensbach	<p>Um die Verbindung zwischen Zell und Pliensbach für den Radverkehr zu nutzen, sind folgende Maßnahmen notwendig.</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Freigabe des Gehwegs (zur Uhlandstraße) für den Radverkehr• Bordsteinabsenkung  <p><i>Foto 6: Gehweg zur Uhlandstraße</i></p>
-----	----	-------------------	--

(453)	26	Zell – Pliensbach	<p>Falls eine Freigabe des Gehwegs nicht möglich ist (vgl. vorangehende Maßnahme), dann müsste der Radverkehr weiter über den landwirtschaftlichen Weg geführt werden.</p> <p>Die asphaltierte Fahrbahnoberfläche des ersten Abschnitts hat leichte bis mittlere Schäden.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der asphaltierten Decke (Länge ca. 200 m).</p> 
			<p><i>Foto 7: Landwirtschaftliche Weg</i></p> <p>Die Fahrbahnoberfläche des zweiten Abschnitts hat eine wassergebundene Oberfläche und ist in einem schlechten Zustand.</p> <p>Maßnahme: Oberflächensanierung der wassergebundenen Decke (Länge ca. 150 m).</p> 

454	85	Zell – Ohmden	Geteilte Querungshilfe am Knoten K 1421 / Weilheimer Straße, außerdem T 50 und VZ 138-10 wie am Knoten K 1421 / Ohmder Straße
455			 <p>Foto 9:</p>