



Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen

Leitfaden zur Entwicklung der
Radverkehrsinfrastruktur 2012 – 2021

Teil I
Gesamtkonzeption



Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen

LANDKREIS GÖPPINGEN
Rechts- und Ordnungsamt
Raumordnung und Verkehrsplanung

Betreuung:
Herr Wienecke

Planungsbüro VIA e.G.
Marsfortengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527 20
Fax 0221 / 789 527 99

Bearbeitung:
Peter Gwiasda
Frank Reuter
Dominik Tönnes

Juli 2011

Inhaltsverzeichnis

1 Voraussetzungen und Potenziale des Radverkehrs	8
1.1 Der Landkreis Göppingen steht nicht allein.	8
1.2 Aufbau der Radverkehrskonzeption	10
1.3 Fahrradförderung braucht Ziele	11
2 Unfallanalyse	14
2.1 Radverkehrssicherheit im Landkreis Göppingen	14
2.2 Räumliche Verteilung der Fahrradunfälle	15
2.3 Verteilung der Unfalltypen	18
2.4 Vertiefende Betrachtung der Unfalltypen	21
2.5 Folgerungen aus der Unfallanalyse	22
3 Grundlagen der Netzplanung	23
3.1 Planungsebenen	23
3.2 Netzplanung im Regelwerk	24
3.3 Vorgaben auf Landesebene	25
3.4 Wunschliniennetz	26
3.5 Umlegung der „Wunschlinienkorridore auf das Straßen- und Wegenetz“	30
3.6 Anbindung an die Netze der Nachbarkreise	32
3.7 Auswahl der Streckenabschnitte	33
3.8 Merkmale der Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen	33
3.9 Merkmale der touristischen Radverkehrsverbindungen	34
3.10 Ermittlung des Handlungsbedarfes im Netz	36
4 Musterlösungen im Radverkehrsnetz	38
4.1 Maßnahmen an Strecken	38
4.1.1 Neu- und Ausbau von gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts	38
4.1.2 Schwerpunkt Furtmarkierungen	40
4.1.3 Schutzstreifen als häufigste Lösung innerorts	43
4.2 Maßnahmen an Knotenpunkten	45
4.2.1 Überquerungshilfe	45
4.2.2 Geteilte Mittelinsel zum gesicherten Abbiegen	46
4.2.3 Überfahrbare Abbiegehilfe in abknickender Vorfahrt	47

4.2.4	Wechsel der Führungsform an Ortseinfahrten	47
4.3	Radwegführung im signalisierten Knoten	49
4.4	Radfahren an Kreisverkehren	51
4.5	Barrieren abbauen	53
5	Der Maßnahmenplan	54
6	Kostenschätzung	63
7	Prioritätensetzung	67
7.1	Methodik der Prioritätensetzung	67
7.2	Ergebnisse der Prioritätensetzung	70
8	Bike & Ride Konzeption	73
8.1	Was ist Bike & Ride	73
8.2	Vorgehensweise	74
8.3	Aufnahme des Bike & Ride-Angebotes	75
8.3.1	Erhebungsumfang	75
8.3.2	Anlagentypen	76
8.3.3	Ebersbach an der Fils	79
8.3.4	Eislingen	80
8.3.5	Geislingen (West)	81
8.3.6	Geislingen (Steige)	81
8.3.7	Gingen an der Fils	82
8.3.8	Göppingen DB-Bahnhof und ZOB	83
8.3.9	Göppingen - Faurndau	84
8.3.10	Kuchen	85
8.3.11	Salach	85
8.3.12	Süßen	86
8.3.13	Uhingen	87
8.4	Bike & Ride-Bewertung und Konzept	88
9	Zusammenfassende Bewertung	90
10	Anhang	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Im Landkreis Göppingen trägt Radfahren zum positiven Bild der Region bei.....	9
Abbildung 1-2:	Die Voraussetzungen der Radverkehrsförderung	10
Abbildung 1-3:	Aufwärtstrend für den Radverkehr	11
Abbildung 1-4:	Reiseweiten nach Verkehrsmittel. Quelle: MID 2008	13
Abbildung 2-1:	Fahrradunfälle im Landkreis Göppingen (2010).....	14
Abbildung 2-2:	Karte der Fahrradunfälle aus den Jahren 2003 bis 2008.....	15
Abbildung 2-3:	Verteilung der Unfalltypen innerorts.....	16
Abbildung 2-4:	Verteilung der Unfälle mit Schwerverletzten innerorts und außerorts.....	17
Abbildung 2-5:	Verteilung der Unfälle mit Getöteten innerorts und außerorts.....	17
Abbildung 2-6:	Unfalltypen	18
Abbildung 2-7:	Unfalltypenkarte	19
Abbildung 2-8:	Verteilung der Unfalltypen innerorts.....	20
Abbildung 2-9:	Verteilung der Unfalltypen innerorts.....	20
Abbildung 2-10:	Typische Konfliktsituation, die zu einem „Einbiegen / Kreuzenunfall“ führen kann.....	21
Abbildung 2-11:	Typische Konfliktsituationen, die zu „Abbiegeunfällen“ führen können.	21
Abbildung 3-1:	Verkehrswegekategorien für den Radverkehr nach RIN.....	24
Abbildung 3-2:	Qualitätsstufen und Entfernungsbereiche zu Kategorien für Radverkehrsverbindungen nach RIN	25
Abbildung 3-3:	Landesentwicklungsachse Stuttgart-Ulm	26
Abbildung 3-4:	Ausschnitt aus dem Wunschliniennetz.....	28
Abbildung 3-5:	Kriterien zur Unterscheidung von alltagstauglichen Verbindungen und radtouristischen Verbindungen	29
Abbildung 3-6:	Konkretisierung des Wunschliniennetzes	31
Abbildung 3-7:	Merkmale von Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen.....	34
Abbildung 3-8:	Merkmale touristischer Fahrradrouten	35
Abbildung 3-9:	Diagramm zur Vorauswahl der Radverkehrsführung	36
Abbildung 4-1:	Merkmale eines gemeinsamen Rad- und Gehweges außerorts	39

Abbildung 4-2:	Abweichende Bauformen erfüllen auch die Anforderungen an gemeinsame Geh- und Radwege außerorts	40
Abbildung 4-3:	Vielfalt von Furtmarkierungen im Landkreis Göppingen	41
Abbildung 4-4:	Furtmarkierung Richtungsradweg	42
Abbildung 4-5:	Merkmale eines Schutzstreifens für Radfahrer	43
Abbildung 4-6:	Kombinierte Überquerungs- und Abbiegehilfe	45
Abbildung 4-7:	Geteilte Überquerungshilfen	46
Abbildung 4-8:	Geteilte Querungshilfen in abknickender Vorfahrt	47
Abbildung 4-9:	Musterblatt für eine typische Ortseinfahrtssituation	48
Abbildung 4-10:	Fahrradweiche und vorgezogene Haltlinie	49
Abbildung 4-11:	Indirekte Führung links abbiegender Radfahrer	50
Abbildung 4-12:	Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn	51
Abbildung 4-13:	Führung des Radverkehrs über Radwege	52
Abbildung 4-14:	Vorgaben für die Maße von Drängelgittern	53
Abbildung 5-1:	Beispiel Maßnahmenkarte	54
Abbildung 5-2:	Maßnahmenbeschreibung	55
Abbildung 5-3:	Realisierte Maßnahme in Eislingen	55
Abbildung 5-4:	Maßnahmen an Strecken	56
Abbildung 5-5:	Anzahl der Einzelmaßnahmen an Strecken	58
Abbildung 5-6:	Anzahl der Einzelmaßnahmen an Knoten	59
Abbildung 5-7:	Anzahl der Strecken- und Knotenmaßnahmen	60
Abbildung 5-8:	Länge der Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern	60
Abbildung 5-9:	Anzahl der Strecken- und Knotenmaßnahmen nach Gemeinden	62
Abbildung 6-1:	Kosten im Landkreis nach Maßnahmentyp	64
Abbildung 6-2:	Kosten nach Baulastträger und Maßnahmentyp	65
Abbildung 6-3:	Kosten nach Baulastträger	65
Abbildung 6-4:	Kosten nach Gemeinde und Baulastträger	66
Abbildung 7-1:	Prozentuale Verteilung der Kosten auf die einzelnen Prioritäten	71
Abbildung 7-2:	Prioritäten nach Maßnahmentyp und Kosten	71
Abbildung 7-3:	Prioritäten und ihre Kosten nach Baulastträgern	72
Abbildung 8-1:	Reisezeitvergleich der Bike & Ride-Formen	73

Abbildung 8-2:	Vorderradhalter ohne Fixierung	76
Abbildung 8-3:	Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit	76
Abbildung 8-4:	Anlehnbügel ohne Fixierung	77
Abbildung 8-5:	Anlehnbügel mit Fixierung (Typ Orion)	77
Abbildung 8-6:	Anlehnbügel mit Anschlussmöglichkeit (Typ Rondo)	77
Abbildung 8-7:	Fahrradboxen.....	77
Abbildung 8-8:	Verhältnis abgestellter Räder zur Stellplatzanzahl.....	79
Abbildung 8-9:	Bewertung der einzelnen Anlagen	88

1 Voraussetzungen und Potenziale des Radverkehrs

1.1 Der Landkreis Göppingen steht nicht allein.

Nationaler Radverkehrsplan 2002

Der Landkreis Göppingen möchte den Radverkehr fördern und steht damit nicht allein. Vielmehr sind diese Bemühungen Teil einer landes- und bundesweiten Strategie. Im Nationalen Radverkehrsplan hat die Bundesregierung 2002 die Ziele der Radverkehrsförderung festgelegt und geeignete Maßnahmen beschrieben. Die Laufzeit des nationalen Radverkehrsplanes beträgt 12 Jahre.

Fortschreibung des nationalen Radverkehrsplanes

Zurzeit wird dieser Nationale Radverkehrsplan fortgeschrieben, dabei wird eines der neuen Haupthandlungsfelder die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum sein. Das bedeutet, ein kreisweites Konzept wie es der Landkreis Göppingen plant, liegt auch hinsichtlich der nationalen Vorgaben im Trend.

Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg

Auf Landesebene wird in Baden-Württemberg mit der Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden Württemberg“ die Entwicklung und Umsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen in den Kommunen weiter vorangebracht und die Bereitschaft zur Fahrradnutzung gefördert.

Landkreis Göppingen als Gründungsmitglied der AG Fahrradfreundliche Kommunen

Vor diesem Hintergrund ist es nur folgerichtig, wenn der Landkreis Göppingen den Weg zu einer konsequenten Fahrradförderung gehen möchte und bereits Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden Württemberg“ geworden ist. Die Voraussetzungen sind günstig, da das Fahrradfahren bei der Bevölkerung im Landkreis bereits heute beliebt ist, wie die rege Nutzung der Filstalroute zeigt. Aber es gibt auch Hemmnisse auf diesem Weg. Eine Strategie zu entwickeln, die diese beseitigt, ist Aufgabe dieser Untersuchung.

Warum mehr Radverkehr

So besteht heute Einigkeit darüber, dass der Radverkehrsanteil gesteigert werden soll und zwar aus folgenden Gründen:

- Radfahren verursacht keine Luftschadstoffe wie Stickoxide, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid etc. und ist damit klimaneutral.
- Radfahren verursacht keinen Verkehrslärm.
- Fahrräder brauchen wenig Parkraum .
- Radfahren fördert die Gesundheit.
- Radfahren ist sozial, denn Radfahren kann fast jeder.

Radfahren bietet also viele Qualitäten – und es zeigt sich, dass viele Kommunen und Landkreise auf die Image prägende Kraft des Fahrrades setzen. Das ist kein Zufall, denn die unausgesprochene Gleichung lautet: „Wo man gut Rad fahren kann, lässt es sich auch gut leben“.



Abbildung 1-1: Im Landkreis Göppingen trägt Radfahren zum positiven Bild der Region bei.

Vor diesem Hintergrund ist es natürlich nur folgerichtig, dass der Landkreis hier eine Schrittmacherfunktion übernommen hat, da die kleineren Gemeinden im Landkreis dies nicht übernehmen können. Allein sind die Handlungsmöglichkeiten zu begrenzt, so dass die kreisweite Konzeption auch dafür sorgen soll, dass in der Fahrradförderung alle mitgenommen werden.

Damit ergibt sich ein breites Bündnis für die Radverkehrsplanung im Landkreis Göppingen, wobei die vier Ebenen vom Bund über das Land Baden-Württemberg und den Landkreis Göppingen bis zu den einzelnen Kommunen ineinander greifen und sich gegenseitig verstärken können.

1.2 Aufbau der Radverkehrskonzeption

Radverkehrsförderung funktioniert nicht auf Knopfdruck oder nach einer simplen Gleichung, wie mehr Radwege = mehr Radfahrer/-innen. Auch der alleinige Einsatz von Werbung oder Öffentlichkeitsarbeit führt nicht zu mehr Radfahren. Drei Komponenten gehören zu einer effektiven Radverkehrsförderung (vgl. Abbildung 1-2).

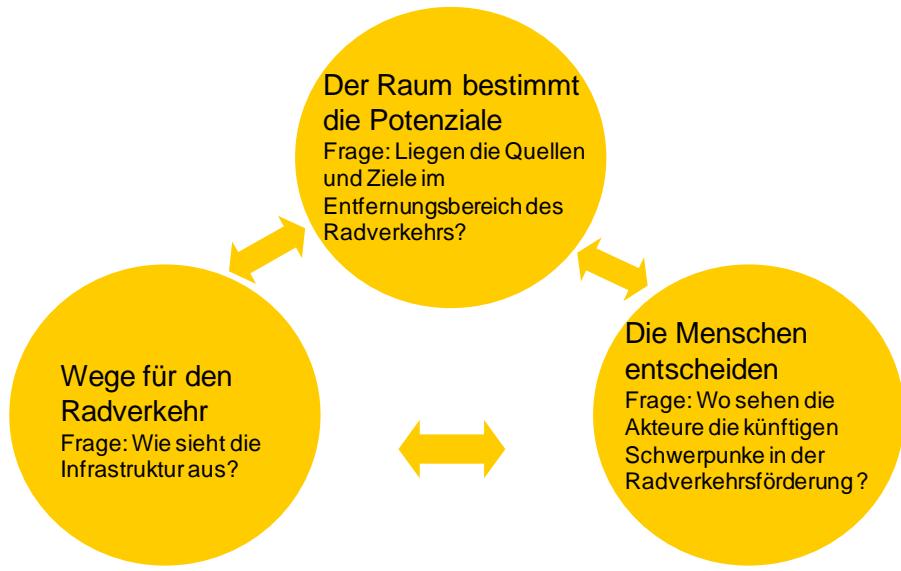


Abbildung 1-2: Die Voraussetzungen der Radverkehrsförderung

Diese Aufteilung findet sich auch in der Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen wieder.

Potenziale des Radverkehrs

Zunächst wird in Kapitel 1.3 auf die Potenziale des Radverkehrs eingegangen. Daraus lassen sich auch die Ziele für die Steigerung des Radverkehrsanteils ableiten.

Infrastruktur

Im Kern geht die Radverkehrskonzeption auf die Analyse und den Ausbau des Radverkehrsnetzes ein. Im Rahmen dieses Schwerpunktes werden die Netzkonzeption, die Maßnahmenplanung und damit verbunden die Kostenschätzung und Prioritätensetzung erarbeitet.

Künftige Schwerpunkte der Radverkehrsförderung

Im Rahmen eines moderierten Verfahrens wurden Schwerpunkte der Radverkehrsförderung gesetzt. Dabei wurden insbesondere Projekte entwickelt, die über die eigentliche Radverkehrsnetzplanung hinausgehen. Im Vordergrund standen dabei auch organisatorische Maßnahmen, die eine Kontinuität der Radverkehrsförderung im Landkreis erreichen sollen.

1.3 Fahrradförderung braucht Ziele

Am Anfang jeder Radverkehrskonzeption stehen folgende Fragestellungen:

- Wie viele Menschen fahren heute im Landkreis Göppingen mit dem Fahrrad?
- Wie viele können es zukünftig sein?

Bereits die Frage, wie viele Menschen heute im Landkreis Göppingen Fahrrad fahren, kann nicht mit Sicherheit beantwortet werden, da eine Erhebung der Verkehrsteilnahme aus letzter Zeit fehlt. Daher kann hier nur auf Vergleichswerte aus der MiD (2002 und 2008) zurückgegriffen werden. Wurden 2002 noch 9% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, so ist der Anteil 2008 bereits auf 10% angestiegen. Dieser Trend ist sicher auch im Landkreis Göppingen festzustellen. Wie hoch der Radverkehrsanteil in der Stadt oder in Teilen davon ist, kann nicht genau gesagt werden. Kreisweit dürften die Werte aber in einer Spanne von 4% bis 12% liegen. Im unteren und mittleren Filstal dürften die höchsten Werte erreicht werden, in den kleinen Gemeinden, z.B. im Schurwald die geringsten.

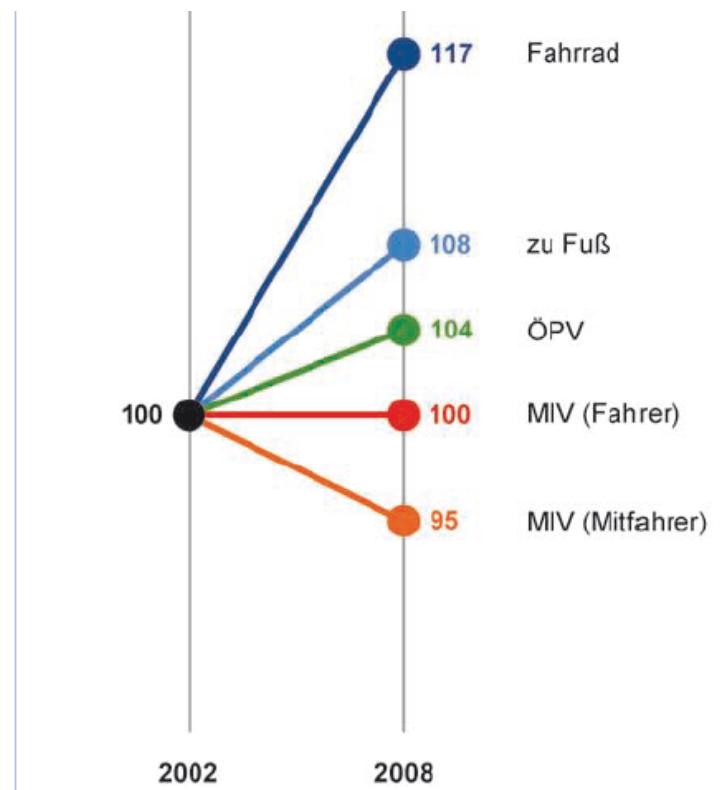


Abbildung 1-3: Aufwärtstrend für den Radverkehr

Quelle: MiD 2008 (Studie zur Mobilität in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS])

Zielwert für Teilräume

Ein Zielwert für den Landkreis lässt sich daher nur schwer ableiten. Vielmehr sollten für die Teilräume realistische Werte entwickelt werden.

Schwerpunkt Filstalachse

In der Filstalachse ist auf Grund der Siedlungsichte und damit verbunden der Dichte der Ziele ein Fahrradanteil von 20 bis 25% durchaus erreichbar. Auch wenn dies etwa einer Verdoppelung gegenüber der heutigen Situation entspricht, sollten sich Landkreis und Kommunen an diesem Zielwert orientieren und die Zielerreichung künftig durch regelmäßiges Monitoring überprüfen.

Voralb und oberes Filstal

Außerhalb der Filstalachse sind ebenfalls noch gute Werte erreichbar. Hier sind die Gemeinden zwar kleiner und die Wege somit etwas länger, aber die topografischen Bedingungen sind überwiegend günstig. Damit sind vor allem die Kommunen im Voralbgebiet und im oberen Filstal gemeint. Hier sind Werte von 15 bis 20% Radverkehranteil durchaus erreichbar.

In sehr kleinen Gemeinden im Schurwald werden die Zielwerte wohl geringer sein und bei maximal 15% liegen.

Wie kommt man nun zu derartigen Schätzungen?

Grundlage dieser Abschätzung ist die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Für den Kreis Göppingen gilt die Raumkategorie „Verdichteter Kreis“. Diese Kreise haben Teilläume, die dem Verdichtungsraum zuzuordnen sind und solche die eine ländliche Charakteristik aufweisen. Daher eignen sich die Werte aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ ganz gut als Ausgangswerte für eine Abschätzung des Radverkehrspotenzials im Landkreis Göppingen.

Längenverteilung der Wege

Betrachtet man die Längenverteilung der Wege bundesweit so wird deutlich, dass 40% aller mit dem Auto zurückgelegten Wege kürzer als 5 Kilometer sind. Dies ist durchaus ein wesentliches Potenzial für den Radverkehr auch außerhalb der großen Städte und der Ballungsgebiete.

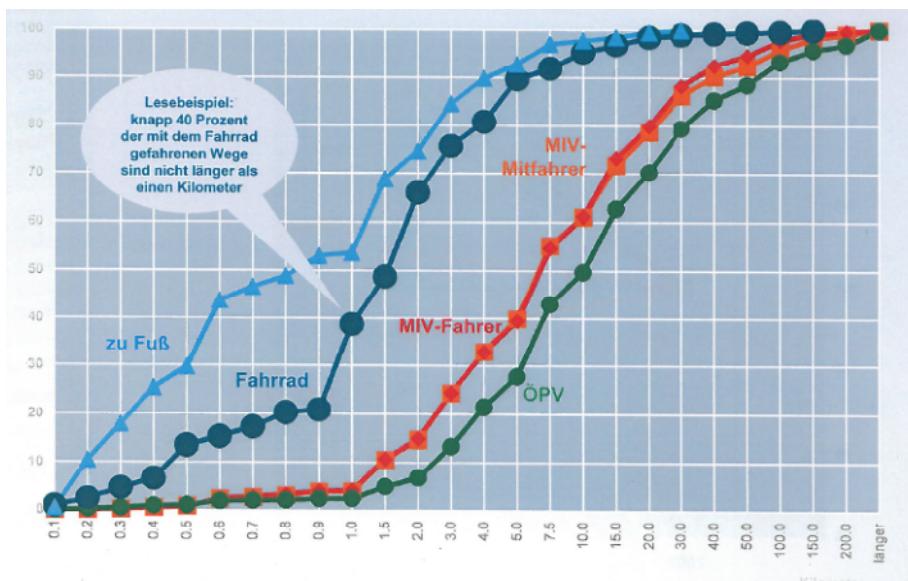


Abbildung 1-4: Reiseweiten nach Verkehrsmittel. Quelle: MID 2008

Abschätzung der Potenziale

Ausgehend von diesen Werten lassen sich die Potenziale für den Radverkehr im Landkreis Göppingen abschätzen. Im Bundesdurchschnitt legt jeder Mensch pro Tag 3,5 Wege zurück. 253.000 Bewohner des Landkreises Göppingen legen pro Werktag 885.000 Wege zurück. Davon werden bereits heute schätzungsweise 60.000 bis 70.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das entspricht den geschätzten 7 bis 8% Radverkehrsanteil heute.

Verlagerungspotenziale auf kurzen Wegen

Etwa 40% der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind unter 5 Kilometer lang. Das sind schätzungsweise 230.000 Wege im Landkreis. Würde davon ein Viertel auf den Radverkehr verlagert, was durchaus realistisch ist, würde dies bereits 55.000 bis 60.000 zusätzliche Wege mit dem Fahrrad bedeuten.

Verdoppelung des Radverkehrsanteils ist keine Utopie

Eine Verdoppelung des Fahrradanteils ist also in absehbarer Zeit möglich. Ein Fahrradanteil von 15% ist somit ein realistisches Ziel für die nächsten 10 Jahre. Mittelfristig sind auch 20% Radverkehrsanteil erreichbar.

2 Unfallanalyse

2.1 Radverkehrssicherheit im Landkreis Göppingen

Radverkehr gilt gemeinhin als besonders gefährliche Art der Fortbewegung. Betrachtet man die Unfallzahlen, stimmt dies nur zum Teil. Der Anteil der Radverkehrsunfälle an allen Unfällen im Landkreis Göppingen liegt bei gerade mal 4%. Bei den Verletzten ist der Anteil der Radfahrenden höher, denn Radfahrer haben keine Knautschzone. 2010 war jeder 10. Verletzte mit dem Fahrrad unterwegs (vgl. Abbildung 2-1) Das sind zwar noch keine alarmierenden Zahlen, aber schließlich soll künftig der Anteil des Radverkehrs und nicht die Anzahl der Fahrradunfälle steigen.

Daher ist das Thema Sicherheit immer eng mit der Radverkehrsförderung verknüpft. Wer also etwas für den Radverkehr tun möchte, muss immer auch die Verkehrssicherheit mit denken.

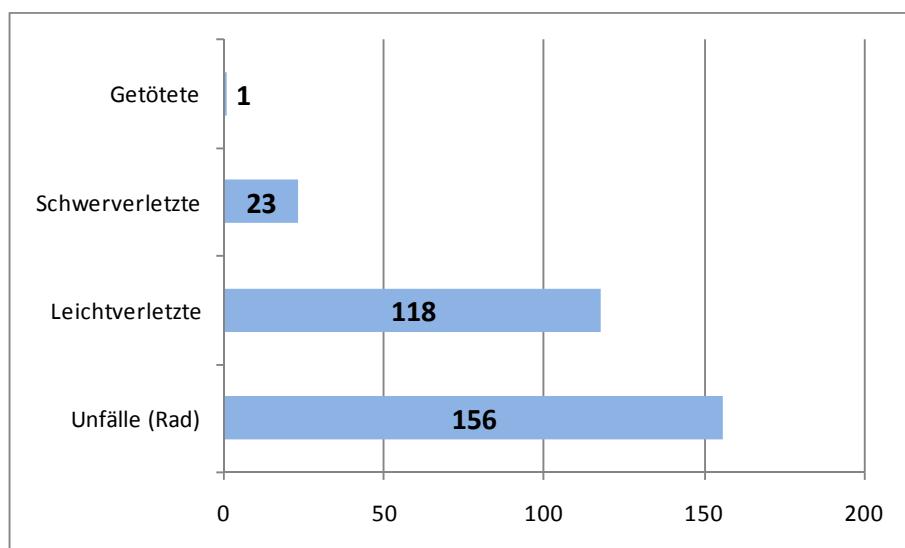


Abbildung 2-1: Fahrradunfälle im Landkreis Göppingen (2010)

Als erste Frage stellt sich natürlich, ob die Tendenz der Fahrradunfälle im Landkreis Göppingen eher steigend oder fallend ist. Leider gibt es keine Werte zum Radverkehrsanteil, so dass die Zahlen nicht in Bezug zur Radverkehrsmenge gestellt werden können, was wünschenswert wäre.

Die Betrachtung der Jahre 2003 bis 2008 verdeutlicht eine durchschnittliche Zahl von 154 Fahrradunfällen pro Jahr. Offensichtlich ein relativ konstanter Wert, der weder positiv noch negativ eindeutige Entwicklungen aufzeigt.

2.2 Räumliche Verteilung der Fahrradunfälle

Zur Ergründung der Unfallursachen wurden die Radverkehrsunfälle aus den Jahren 2003 bis 2008 ausgewertet. Auf diese Weise konnten 1.042 Unfälle in die Betrachtung mit einbezogen werden. Diese große Anzahl lässt statistisch abgesicherte Aussagen zu und ermöglicht so eine tiefere Auswertung als dies bei einer Jahresauswertung möglich wäre. Dabei wird zunächst die räumliche Verteilung der Unfälle dargestellt (vgl. Abbildung 2-2).

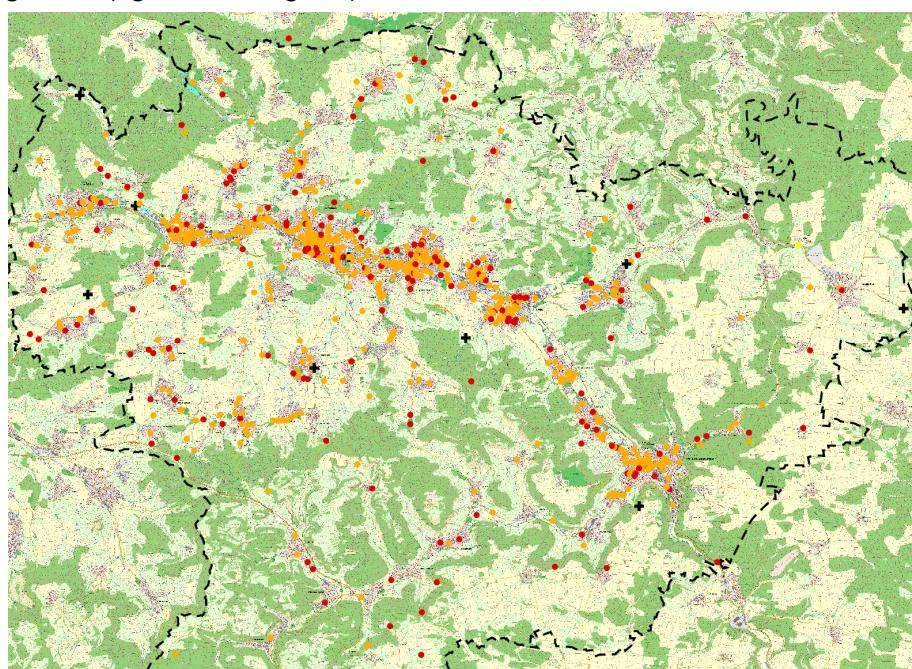


Abbildung 2-2: Karte der Fahrradunfälle aus den Jahren 2003 bis 2008

Die roten Punkte stehen für schwer verletzte Radfahrer/-innen (Definition: stationäre Behandlung notwendig), die orangen Punkte stehen für leicht verletzte Radfahrer/-innen.

Aus dieser Verteilung lassen sich bereits zwei Schlüsse ziehen:

- Die weitaus meisten Unfälle finden innerorts statt.
- Die Filstalachse als Schwerpunkt des Radverkehrs im Landkreis Göppingen ist auch der Bereich mit den weitaus meisten Unfällen.
- Die schweren Unfälle verteilen sich mehr über den Landkreis und ereignen sich vielfach auch außerhalb der Ortslagen.

Bereits der erste Überblick zum Unfallgeschehen im Landkreis gibt bereits wichtige Hinweise für die Radverkehrsplanung.

Auswertung der Unfallschwere

Einen genaueren Überblick zum Unfallgeschehen erhält man, wenn die Innerorts- und Außerortsunfälle statistisch aufgearbeitet werden. Im Auswertungszeitraum von 2003 bis 2008 ereigneten sich 922 Fahrradunfälle innerorts, aber nur 120 außerorts (vgl. Abbildung 2-3). Das entspricht etwa 11,5% aller Unfälle. Betrachtet man jedoch die Unfallschwere, so ergibt sich ein differenziertes Bild.

Lage der Unfälle mit Leichtverletzten

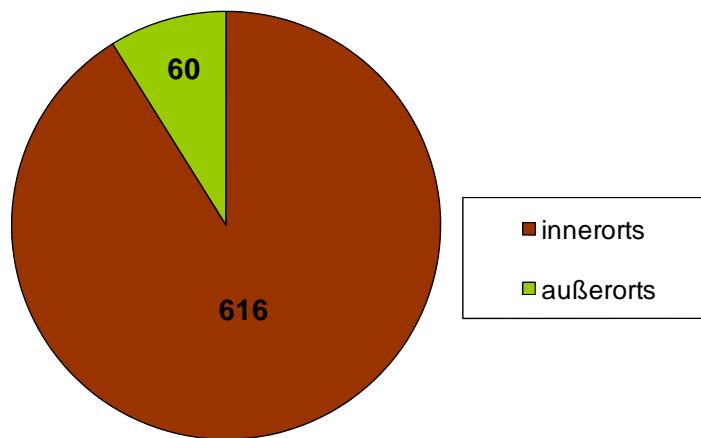


Abbildung 2-3: Verteilung der Unfalltypen innerorts

Die Unfälle mit leichtverletzten Radfahrern finden ganz überwiegend innerorts statt. Der Anteil der leichtverletzten Radfahrer außerorts liegt bei nur knapp 9%. Das ist weniger als der Anteil aller Unfälle. Bereits dieses Verhältnis deutet darauf hin, dass es beim Anteil der Schwerverletzten anders aussieht.

Ein Blick auf Abbildung 2-4 macht deutlich, dass im Verhältnis zur Verteilung der Unfälle insgesamt der Anteil der Schwerverletzten außerorts überproportional hoch ist. 22% der schwerverletzten Radfahrer verunfallen außerorts.

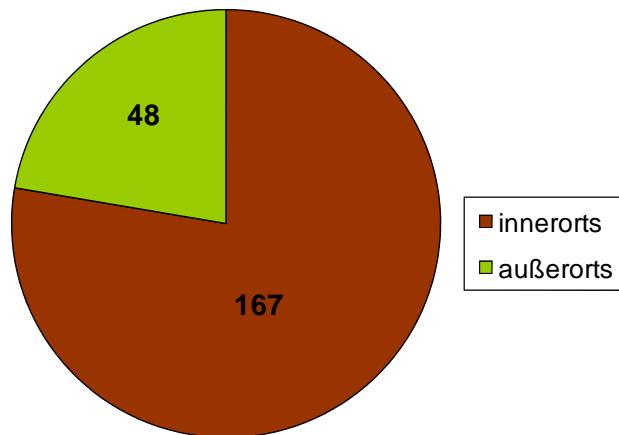
Lage der Unfälle mit Schwerverletzten

Abbildung 2-4: Verteilung der Unfälle mit Schwerverletzten innerorts und außerorts

Glücklicherweise kommen pro Jahr nur wenige Radfahrer im Landkreis bei Verkehrsunfällen zu Tode. Daher sind auch die Zahlen nicht repräsentativ. Aber es ist schon beunruhigend, wenn vier von neun getöteten Radfahrern im Bezugszeitraum 2003 bis 2008 auf Außerortsstraßen zu Tode kommen.

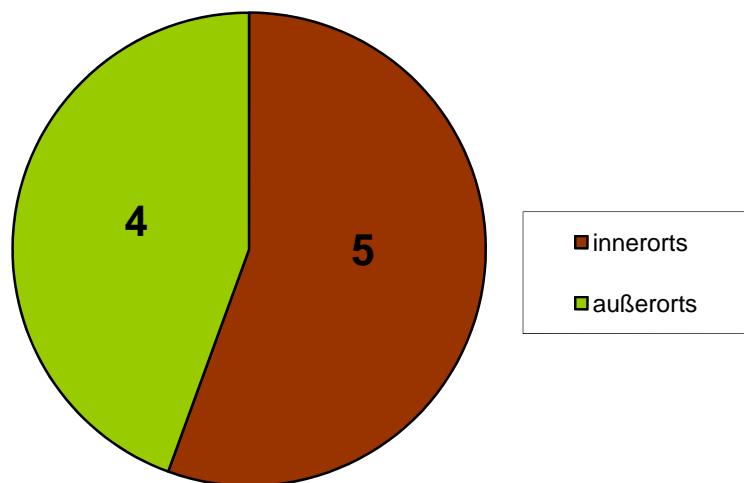
Lage der Unfälle mit Getöteten

Abbildung 2-5: Verteilung der Unfälle mit Getöteten innerorts und außerorts

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Gefahr schwer verletzt zu werden auf Außerortsstraßen besonders hoch ist. Dies lässt sich zunächst durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erklären. Unfälle sind auf Außerortsstraßen zwar seltener, aber wegen der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen haben diese oft schwere Folgen.

2.3 Verteilung der Unfalltypen

Es werden bundesweit einheitlich sieben Unfalltypen unterschieden. Die Unfalltypen stehen für den Unfallhergang und lassen Rückschlüsse auf die Unfallursache zu. Zur Auswertung der Unfälle standen auch diese Daten flächendeckend zur Verfügung.

Die folgenden Farben stehen für die sieben Unfalltypen:

- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Fahrunfall
- Ruhender Verkehr
- sonstiger Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall im Längsverkehr

Abbildung 2-6: Unfalltypen

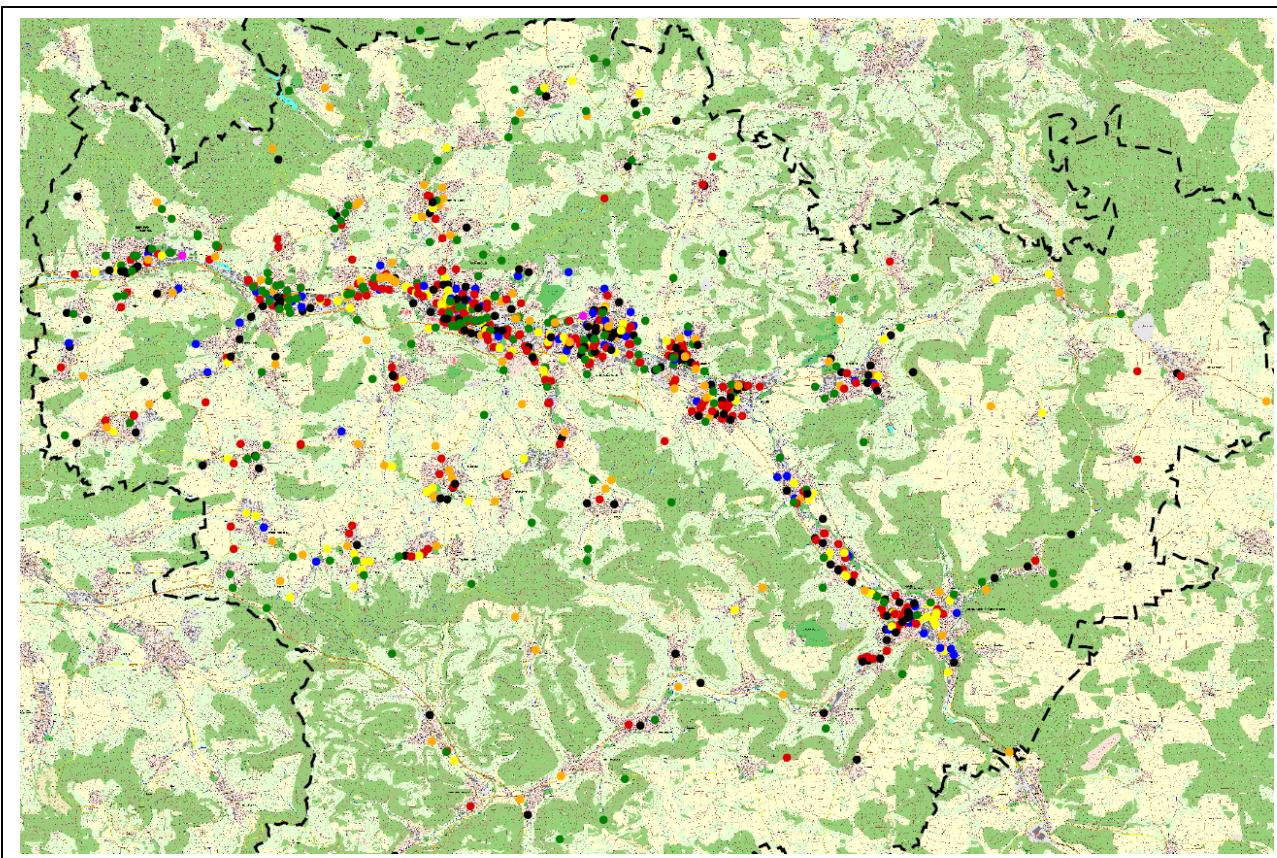


Abbildung 2-7: Unfalltypenkarte

Der Blick auf die Unfallkarte lässt die unterschiedliche Verteilung der Unfälle zwischen den städtischen Gebieten im unteren Filstal und den ländlicheren Gemeinden des Landkreises sichtbar werden.

Das Unfallgeschehen statistisch

Betrachtet man die Verteilung der Unfalltypen im Kreisgebiet genauer, so wird wieder ein typisches Muster deutlich. Der absolut häufigste Unfalltyp unter den Radverkehrsunfällen innerorts im Landkreis Göppingen ist „Einbiegen und Kreuzen“. Daneben sind Fahrunfälle und Abbiegeunfälle häufig vertreten. Auffällig ist die große Anzahl sonstiger Unfälle, die alles Mögliche aber eben auch Unfälle unter Alkoholeinfluss beinhalten. Daneben sind innerorts natürlich noch Unfälle mit ruhendem Verkehr wichtig. Außerorts fallen, wenn auch in wesentlich geringerer absoluter Anzahl die Fahrunfälle besonders auf.

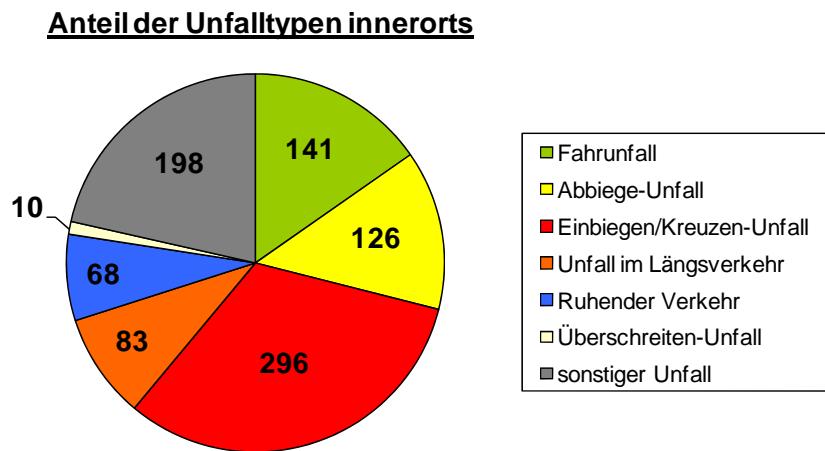


Abbildung 2-8: Verteilung der Unfalltypen innerorts

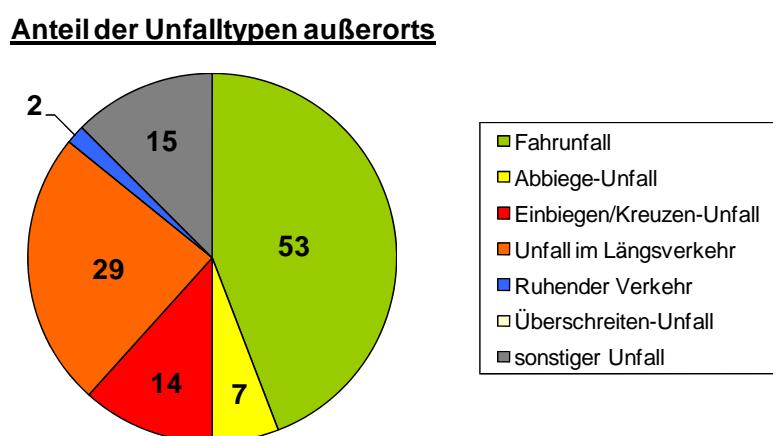


Abbildung 2-9: Verteilung der Unfalltypen innerorts

Bei der Erarbeitung des Maßnahmenprogramms und insbesondere bei der Prioritätensetzung wird das Unfallgeschehen als ein wesentlicher Parameter mit berücksichtigt.

2.4 Vertiefende Betrachtung der Unfalltypen

Der Unfalltyp „Einbiegen und Kreuzen“ (rote Signatur) dominiert das Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung innerorts (vgl. Abbildung 2-10). 42% aller Unfälle im Bereich der inneren Stadt gehören dieser Kategorie an. Dieser Unfalltyp tritt oft auf, wenn Radfahrer/-innen an Einmündungen übersehen werden. Typische Konfliktsituationen ergeben sich auch, wenn Radfahrer/-innen den Radweg verlassen müssen um links abzubiegen.

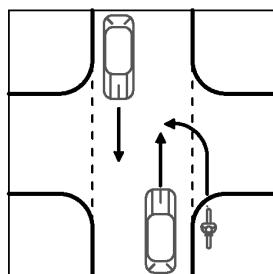


Abbildung 2-10: Typische Konfliktsituation, die zu einem „Einbiegen / Kreuzenunfall“ führen kann.

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Daneben treten auch Abbiegeunfälle (gelbe Signatur) auf, die häufig mit der Führung des Radverkehrs im Seitenbereich (auf Radwegen) zu tun haben. Eine typische Situation ist das Übersehen von Radfahrer/-innen beim Abbiegen der Autos.

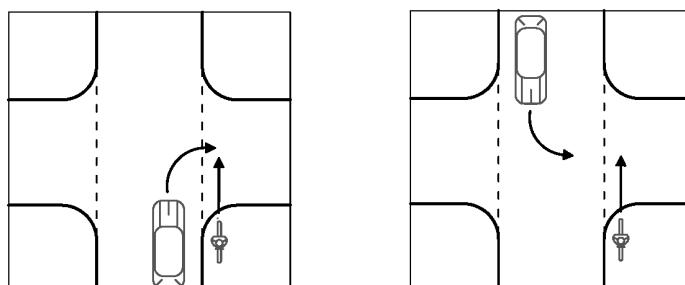


Abbildung 2-11: Typische Konfliktsituationen, die zu „Abbiegeunfällen“ führen können.

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Innerhalb dieser beiden Unfalltypen ist der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz am häufigsten. Diese Unfälle sind durch ein Bündel von Maßnahmen zu entschärfen. Zu den typischen Maßnahmen zählen:

- Vorgezogene Haltlinien an signalisierten Knoten

- Furtmarkierungen im Zuge vorfahrtberechtigter Radverkehrsführungen, insbesondere an unsignalisierten Knoten
- Veloweichen im Vorfeld von Verkehrsknoten, soweit diese in Richtungsfahrstreifen aufgeweitet sind.

Die entsprechenden Maßnahmen werden als Musterlösungen im Kapitel 4 dargestellt.

2.5 Folgerungen aus der Unfallanalyse

Die Ergebnisse der Unfallanalyse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Die auffällig hohe Unfallbelastung in der Filstalachse lässt sich auf die deutliche höhere Radverkehrs Nutzung und die höhere Verkehrs dichte generell erklären.
- Die Verteilung der Unfälle mit schweren Folgen zeigt die besondere Gefährdung der Radfahrer auf Außerortsstrecken.
- Die Detailbetrachtung zeigt deutliche Unfallhäufungslinien, was auf viele Unfälle an Einmündungen und Ein- und Ausfahrten hinweist.
- Innerorts dominieren die Ein- und Abbiegeunfälle.
- Außerorts sind Unfälle im Streckenverlauf eher typisch.

Aus den Ergebnissen lassen sich entsprechende Folgerungen ableiten:

- Die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Verkehrsgeschehen innerorts ist zu verbessern.
- Die Schließung von Netzlücken außerorts hat eine besonders hohe Priorität.
- Im Zuge von Radwegen ist die Führung und Markierung von Einmündungen eindeutig und gut erkennbar zu gestalten.
- Die Radverkehrsführung in Verkehrsknoten ist gut verständlich zu gestalten und die Abbiegebeziehungen des Radverkehrs müssen eindeutig geregelt werden.
- Die Kreuzungen und Querungen im Zuge von Fahrrad routen sind systematisch zu bearbeiten.

Die Übersichtskarten zu den Unfällen im Landkreis finden sich im Anhang Anlage 1.

3 Grundlagen der Netzplanung

Eine zentrale Aufgabe des Radverkehrskonzeptes Landkreis Göppingen ist die Neukonzeption eines Radverkehrsnetzes für den Kreis Göppingen. Die Zielvorgaben waren dabei:

- Die Radwegeverbindungen zwischen den Gemeinden und den größeren Ortsteilen sind zu verbessern oder herzustellen.
- Alle Gemeinden sowie die größeren Ortsteile sind in das kreisweite Radverkehrsnetz einzubinden.
- Ein Netz ist zu entwickeln, dass sowohl dem touristischen als auch dem Alltagsradverkehr dient.
- Die Anbindung an die Nachbarkreise ist herzustellen.
- Die Vorgaben anderer Planungsebenen sind zu beachten.

Vor diesem Hintergrund wurde ein sogenanntes Wunschliniennetz entwickelt. Dabei wurden die Zielorte definiert und mit „Luftlinien“ verbunden. Aus diesem abstrakten Netz werden durch die Auswahl geeigneter Routen die konkreten Radverkehrsverbindungen entwickelt.

Diese Auswahl überörtlicher Verbindungen ist das Kreisnetz. Für dieses Kreisnetz wird der Maßnahmenplan entwickelt.

Alle Verbindungen außerhalb dieses Netzes werden als Teil des kommunalen Radverkehrsnetzes betrachtet und sind nicht Gegenstand dieser Konzeption.

3.1 Planungsebenen

Die Netzplanung des Landkreises Göppingen nimmt eine Mittelstellung zwischen der Radverkehrsnetzplanung des Landes Baden-Württemberg und der Radverkehrsförderung der Kommunen ein.

Netzkategorien

Dabei sind die Netzkategorien der Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) zu beachten. Diese 2008 veröffentlichten Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen formulieren Vorgaben für die hierarchische Gliederung von Radverkehrsnetzen für den Alltagsradverkehr (vgl. Abschnitt 3.2).

Landesradfernwege

Die Landesradfernwege des Landes Baden-Württemberg haben bereits Tradition. Der „Schwäbische Alb-Radweg“ und der „Neckar-Alb-Radweg“ durchqueren den Landkreis Göppingen. Diese Netzteile dienen dem touristischen Radverkehr, damit sind sie Teil der Fahrradwegweisung im Landkreis. In der Netzkonzeption sind Abschnitte

der Landesradfernwege weitgehend übernommen worden (vgl. Abschnitt 3.4).

Hauptachsen

Die neueren Ansätze einer Planung von landesweiten Radverkehrs-hauptachsen haben große Relevanz für das Radverkehrsnetz des Landkreises und konnten übernommen werden (vgl. Abschnitt 3.3).

Abstimmung mit den Kommunen

Die Netz- und Maßnahmenplanung wurde intensiv mit den Kommunen des Landkreises abgestimmt, um diese mit den kommunalen Netzplanungen zu harmonisieren. Soweit von Seiten der Kommunen im Landkreis bisher keine Radverkehrsnetzplanung vorliegt, kann die Konzeption des Landkreises als Vorleistung angesehen werden, an die angeknüpft werden kann.

3.2 Netzplanung im Regelwerk

Seit 2008 besteht mit den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ein Regelwerk für die Netzgestaltung aller Verkehrsarten. In der RIN wird erstmals auch die Netzgestaltung für den Radverkehr behandelt. In der RIN wird zwischen Verbindungsfunktionsstufe und Kategoriengruppe unterschieden. Dabei entsteht eine Matrix, wie Sie in der nachfolgenden Abbildung dargestellt ist.

Verbindungsfunktionsstufe	Kategoriengruppe		innerhalb bebauter Gebiete
	außerhalb bebauter Gebiete	innerhalb bebauter Gebiete	
überregional	II	AR II	IR II
regional	III	AR III	IR III
nahräumig	IV	AR IV	IR IV
kleinräumig	V	-	IR V

Abbildung 3-1: Verkehrswegekategorien für den Radverkehr nach RIN

Im Radverkehrskonzept des Landkreises werden drei Verbindungs-funktionsstufen berücksichtigt:

- überregional: Strecken mit landesweiter Bedeutung.
- regional: Verbindungen zwischen den größeren Gemeinden des Landkreises und der Nachbarkreise.
- nahräumig: übrige Zwischenortsverbindungen und Freizeitrouten

Kleinräumige (IR V) Verbindungen sind als innergemeindliche Rad-wege nicht Teil des kreisweiten Netzes (vgl. Abbildung 3-2).

Bei der Unterscheidung in außerhalb und innerhalb bebauter Gebiete handelt es sich nicht um die Kategorien Freizeit- und Alltagsradverkehr. In der RIN bezieht sich die Kategorie auf die Lage der Verbin-

dung. Dies hat Bedeutung für die Qualitätsstandards und die anzustrebenden Entfernungsbereiche.

Kategoriengruppe		Kategorie		Standard-entfernungs-bereich [km]	angestrebte Fahrgeschwindigkeiten [km/h ¹⁾]
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	10 – 70	20 – 30
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung	5 – 35	20 – 30
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	bis 15	20 – 30
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	–	15 – 25
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	–	15 – 20
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	–	15 – 20
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–

Abbildung 3-2: Qualitätsstufen und Entfernungsbereiche zu Kategorien für Radverkehrsverbindungen nach RIN

Die Qualitätsstandards, insbesondere die angestrebte Fahrgeschwindigkeit gilt uneingeschränkt nur bei den alltagstauglichen Verbindungen.

3.3 Vorgaben auf Landesebene

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahre 2010 den Beschluss gefasst ein landesweites Netz alltagstauglicher Radverkehrsverbindungen zu erarbeiten. Dieses Landesradverkehrsnetz orientiert sich an den Vorgaben der Landesplanung. Für alle Landesentwicklungsachsen sollen künftig alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen angeboten werden.

Der Landkreis Göppingen wird von einer Landesentwicklungsachse durchzogen. Diese reicht über das untere Filstal von Plochingen bzw. Ebersbach bis Geislingen und darüber hinaus über die Geislanger Steige über Amstetten weiter nach Ulm.

Diese Verbindung war auf Grund des großen Höhenunterschiedes nur als freizeitrelevant eingestuft worden. Durch die Vorgaben des Landes bekommt künftig auch die Verbindung zwischen Geislingen und Amstetten eine höhere Bedeutung. Die Verbindung ist nach den Landesvorgaben als alltagstaugliche Verbindung auszubauen. Dies wurde im Wunschliniennetz berücksichtigt. Aufgrund der ungleich größeren Relevanz der Maßnahmen im Filstal wurde der alltagstaugliche Ausbau der Geislanger Steige in die 2. Priorität eingestuft.

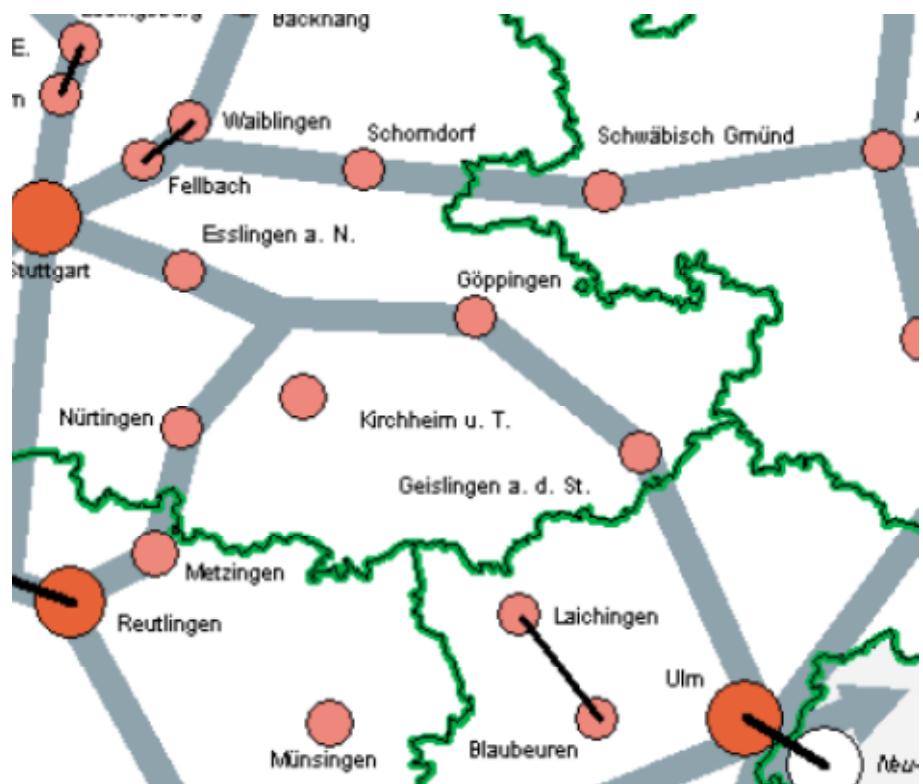


Abbildung 3-3: Landesentwicklungsachse Stuttgart-Ulm

3.4 Wunschliniennetz

Diese Methode orientiert sich am Modell der Planung von „Wunschlinien“, die als abstrakte Verbindungen Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verknüpfen. Daraus ergibt sich ein grobes, abstraktes Netz, das die Verbindungen des künftigen Netzes vorgibt.

Quellen und Ziele des Radverkehrs

Dem Aufbau des Wunschliniennetzes liegt die Auswahl der Ziele und Quellen des Radverkehrs zu Grunde. Diese werden gemäß ihrer Bedeutung dargestellt. Da es sich im Landkreis Göppingen um ein regionales Netz handelt, sind die Quellen und Ziele des Radverkehrs die Ortslagen. Hier beginnen und enden die Fahrten mit dem Fahrrad. Ortslagen sind immer flächige Gebilde, die ihrerseits über eine Binnenerschließung verfügen. Im Rahmen dieses Gutachtens wird die Binnenerschließung der Ortslagen nicht untersucht, da dies Aufgabe der kommunalen Radverkehrsplanung ist.

Neben den Gemeinden sind größere Ortsteile ebenfalls in das Netz eingebunden. Sind in Ortsteilen weiterführende Schulen mit großem Einzugsradius und liegen die Nachbargemeinden oder Nachbarorts-

teile in einer Entfernung zwischen einem und drei Kilometer zu diesen Einrichtungen, dann sollten diese für den Schülerverkehr auch mit dem Fahrrad erreichbar sein. D. h. hier sind alltagstaugliche und verkehrssichere Anbindungen von größter Bedeutung. Bsp. Holzhausen Süd (Realschule) und Ursenwang (HS/WRS).

Folgende vier Zieltypen werden unterschieden:

- Mittelzentren (im Kreisgebiet sind dies Göppingen und Geislingen)
- Unter- und Kleinzentren (z.B. Ebersbach, Uhingen, Eislingen und Donzdorf)
- sonstige Gemeinden
- Ortsteile.

Neben den Städten und Gemeinden im Landkreis werden auch die Gemeinden und Ortslagen berücksichtigt, die direkt an den Landkreis angrenzen.

Wunschlinien

Die Ziele werden über die „Wunschlinien“ miteinander verbunden. Diese abstrakten Linien werden entsprechend ihrer Verbindungsbedeutung in drei Hierarchiestufen eingeteilt:

- Hauptachsen im Zuge von Landesentwicklungsachsen (AR II)
- Wichtige Nebenachsen, die Mittelzentren miteinander sowie Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren Verbinden (AR III)
- Sonstige Nebenachsen, die alle anderen Ziele miteinander verbinden.

Die Bedeutung dieser Achsen hat auch Einfluss auf die Prioritätensetzung im Maßnahmenplan (vgl. Abschnitt 7.1).

Zwangspunkte als Barrieren

Die Berücksichtigung von Zwangslinien modifiziert das schematische Netz, denn sie können nur an definierten Punkten oder mit erhöhtem Energieaufwand überwunden werden. Diese Zwangspunkte (meist bedeutende Höhenunterschiede) werden bei der Darstellung des Wunschliniennetzes einbezogen. Durch die Berücksichtigung dieser Zwangslinien folgen die Verbindungen bereits den Tallagen und nutzen andere topografisch günstige Verbindungen. Das Wunschliniennetz bildet also schon recht realitätsnah das spätere Netz ab (Abbildung 3-4 und Anhang Anlage 1).

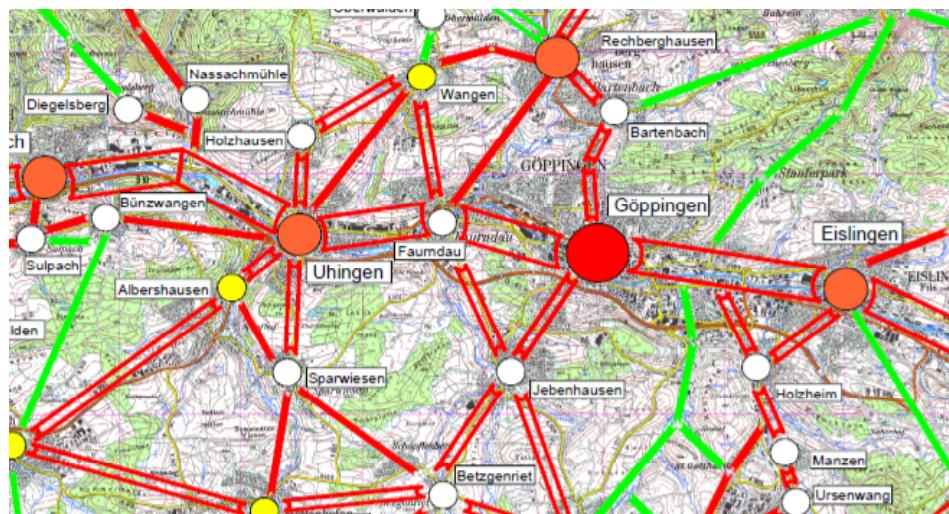


Abbildung 3-4: Ausschnitt aus dem Wunschliniennetz

Bedeutung für den Alltags- oder Freizeitradverkehr

In der Vergangenheit wurde oft von Freizeit- und Alltagsnetzen für den Radverkehr gesprochen. Tatsächlich macht es in dichter besiedelten Landkreisen wie Göppingen eher Sinn von einem Netz zu sprechen, dass beide Komponenten umfasst.

Vor diesem Hintergrund soll noch einmal auf die häufig genutzten Begriffe Freizeit- und Alltagsradverkehr eingegangen werden. Diese bedürfen einer Konkretisierung, um für die Netzplanung verständlicher zu werden.

Alltäglicher (zielorientierter) Radverkehr, der alltägliche Radverkehr ist auf das zügige Erreichen von Zielen orientiert. Auch der Weg in die Disko oder zum Fußballverein ist ein alltäglicher Weg, selbst wenn er in der Freizeit stattfindet.

Strecken, die dem alltäglichen Radverkehr dienen, müssen auch bei Dunkelheit und im Winter sicher befahrbar sein.

Der Umwegfaktor darf 1,2 nicht übersteigen, d.h. der Weg im Zuge der angebotenen Umfahrung darf höchstens 20% länger sein.

Touristischer Freizeitradverkehr dient in erster Linie der Erholung an der frischen Luft und erst in zweiter Linie der Erreichung eines (Ausflugs-) Ziels.

Radtourismus und Radfahren in der Freizeit sind von ihren Anforderungen her unterschiedlich definiert, schließen sich aber nicht grundsätzlich aus. Vielmehr nutzen Freizeitradfahrer/-innen auch gerne innerörtliche Strecken, um zum Bahnhof, in das Stadtzentrum oder die Museen zu kommen. Umgekehrt kann der Weg zur Arbeit zum

„Kurzurlaub“ werden, wenn Fahrradroute abseits der Hauptverkehrsstraßen genutzt werden können.



Abbildung 3-5: Kriterien zur Unterscheidung von alltagstauglichen Verbindungen und radtouristischen Verbindungen

Für den Landkreis Göppingen ergibt sich aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstruktur bzw. Bevölkerungsdichte und der sehr differenzierten Topografie (Höhenunterschiede) die Notwendigkeit einer Differenzierung. Nicht alle Verbindungen zwischen den Ortschaften weisen daher nennenswerte Potenziale im Alltagsradverkehr auf. Diese Verbindungen werden daher als touristische Verbindungen eingestuft. Beide Verbindungstypen bilden zusammen das Gesamtnetz.

Alltagsverbindungen sind dort einzurichten, wo Potenziale tatsächlich vorhanden oder zu erwarten sind. Gegeben sind diese bereits uneingeschränkt entlang der Hauptachse zwischen Ebersbach und Geislingen. Auch auf anderen Verbindungen sind heute schon relevante Größenordnungen an Radfahrern unterwegs. Für andere Verbindungen haben wir Kriterien aufgestellt, die es ermöglichen, sich zu erwartenden Potenzialen zu nähern.

- Eine Verbindung zwischen zwei Gemeinden, bei der mehr als 100 Höhenmeter zu überwinden sind, wird für den Alltagsradverkehr kaum bis gar nicht von Bedeutung sein.

- Als weitere Kriterien sind die Entfernungen zur nächsten Nachbargemeinde (bis ungefähr 5 Kilometer ist eine Verbindung auf jeden Fall alltagstauglich, auf topographisch günstigen Achsen bis 10 Kilometer) sowie die Größe der Gemeinden auf der Basis der Einwohnerzahl zu nennen.

Aus diesen Gründen sind fast alle Gemeinden in das Netz für den Alltagsradverkehr eingebunden. Nur die Gemeinden Drackenstein, Hohenstadt und Adelberg sind hier ohne Anbindung an das Alltagsnetz. Bei diesen Gemeinden sind aber Verbindungen für den touristischen Radverkehr vorgesehen.

Adelberg: Von den Nachbargemeinden Rechberghausen und Börtlingen beträgt der Höhenunterschied etwa 130 m bzw. 120 m.

Drackenstein und Hohenstadt: Die beiden Gemeinden auf der Alb haben zur Nachbargemeinde Gosbach einen Höhenunterschied von etwa 220 m bzw. 300 m.

Die Gemeinde Böhmenkirch ist dagegen aufgrund ihrer Größe (über 5.000 Einwohner) und der damit verbundenen Radverkehrspotenziale an das Alltagsnetz angebunden.

Die Verbindungen für den Freizeitradverkehr sind natürlich ebenfalls Bestandteil des Radverkehrsnetzes im Landkreis Göppingen. Nur sind bei diesen Verbindungen andere Anforderungen wichtiger. Alltagstaugliche Verbindungen sollten den kürzesten und damit in der Regel den schnellsten Weg nehmen. Eine Verbindung für den Freizeitradverkehr soll in erster Linie attraktiv und abseits der Hauptstraßen führende Verbindungen sein.

Eine Übersichtskarte zum Thema Alltag-/Freizeitverkehr findet sich im Anhang (Anlage 1).

3.5 Umlegung der „Wunschlinienkorridore auf das Straßen- und Wegenetz“

Die Wunschlinien dienen als „Suchkorridore“. Innerhalb dieser Suchkorridore werden konkrete Verbindungen qualifiziert. Diese Qualifizierung erfolgt über ein mehrstufiges Verfahren.

- Auswertung von Unterlagen zum Straßennetz
- Auswertung von Unterlagen zum Radverkehrsnetz
- Befahrung zur Qualifizierung der vorausgewählten Routen („qualifizierte Routensuche“).

Auf Basis dieser Analyse wurden die Verbindungen ausgewählt, die Teil des Radverkehrsnetzes im Landkreis Göppingen werden.

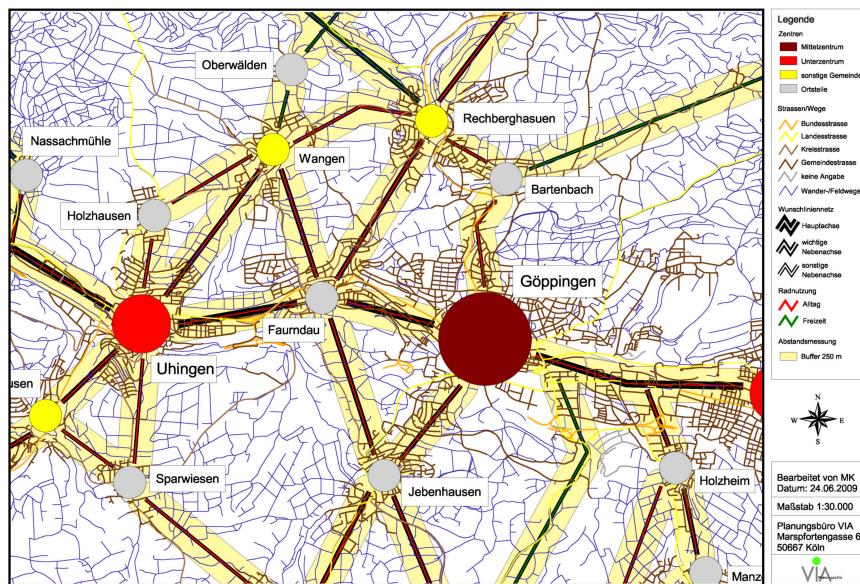


Abbildung 3-6: Konkretisierung des Wunschliniennetzes

Qualifizierte Routensuche

Auf der Basis der Vorauswahl innerhalb der „Suchkorridore“ entlang der Wunschlinien konnten Strecken zur Befahrung ausgewählt werden. Diese Befahrung fand mit dem Fahrrad statt, um mögliche Problem punkte besser erfassen zu können. Im Rahmen dieser Befahrung wurden, soweit dies erforderlich war, mehrere Streckenvarianten befahren und beurteilt. Diese Beurteilung erfolgte mit Hilfe eines Erhebungsbogens, damit wesentliche Merkmale nicht übersehen wurden. Folgende Kriterien wurden aufgenommen:

- Art der Führungsform (Radweg, Geh- und Radweg, Radfahrstreifen / Schutzstreifen, Fahrbahnführung, sonstiges)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Oberflächenqualität
- Art der Oberfläche (Asphalt, Pflaster, wassergebundene Decke)
- Benutzungspflicht
- Richtungsführung oder Zweirichtungsführung
- Breite der Radverkehrs anlage.

Der Erhebungsbogen für die Knotenpunkte war weniger formalisiert. Hier konnte die Gesamtproblematik skizziert werden.

3.6 Anbindung an die Netze der Nachbarkreise

Das Radverkehrsnetz wird möglichst eng mit den Netzen der Nachbarkreise verbunden. Deshalb wurden bereits in einem frühen Planungsstadium Übergabepunkte zu benachbarten Landkreisen definiert und mit den jeweils Zuständigen in den Landratsämtern abgestimmt. In der folgenden Tabelle werden sie zusammengefasst.

Tab. 1: Verbindungen in die Nachbarlandkreise

Verbindung	Landkreis	Kategorie und Routentyp
Diegelsberg -Weinstadt	Rems-Murr-Kreis	AR IV – vorwiegend Freizeit
Rechberghausen - Schorndorf	Rems-Murr-Kreis	AR III - vorwiegend Freizeit
Wäschchenbeuren - Lorch	Ostalbkreis	AR III - alltagstauglich
Göppingen– Schwäbisch Gmünd	Ostalbkreis	AR III - vorwiegend Freizeit
Lauterstein-Schwäbisch Gmünd	Ostalbkreis	AR III - vorwiegend Freizeit
Böhmenkirch-Bartholomä	Ostalbkreis	AR IV - alltagstauglich
Böhmenkirch – Heidenheim (zwei parallele Achsen)	Landkreis Heidenheim	AR III – vorwiegend Alltag AR III - vorwiegend Freizeit
Böhmenkirch – Gussenstadt -Gerstetten	Landkr. Heidenheim	AR IV - vorwiegend Freizeit
Waldhausen – Gussenstadt -Gerstetten	Landkr. Heidenheim	AR IV - vorwiegend Freizeit
Waldhausen – Amstetten	Alb-Donau-Kreis	AR IV - vorwiegend Freizeit
Göppingen - Geislingen – Amstetten – (Ulm)	Alb-Donau-Kreis	AR II - alltagstauglich
Türkheim - Amstetten	Alb-Donau-Kreis	AR IV - vorwiegend Freizeit
Hohenstadt - Westernheim	Alb-Donau-Kreis	AR IV - vorwiegend Freizeit
Wiesensteig - Donnstetten	Landkr. - Reutlingen	AR III - vorwiegend Freizeit
Wiesenstetig - Neidlingen	Landkreis Esslingen	AR III - vorwiegend Freizeit
Aichelberg – Weilheim a. d. Teck	Landkreis Esslingen	AR III - alltagstauglich
Aichelberg – Holzmaden	Landkreis Esslingen	AR IV - vorwiegend Freizeit
Zell unter Aichelberg – Ohmden	Landkreis Esslingen	AR IV - vorwiegend Freizeit
Schlierbach - Ohmden	Landkreis Esslingen	AR IV - vorwiegend Freizeit
Schlierbach – Kirchheim u.Teck	Landkreis Esslingen	AR III - alltagstauglich
Schlierbach - Notzingen	Landkreis Esslingen	AR IV - vorwiegend Freizeit
Roßwälde - Hochdorf	Landkreis Esslingen	AR IV - vorwiegend Freizeit
(Esslingen) - Reichenbach - Ebersbach	Landkreis Esslingen	AR II - alltagstauglich

3.7 Auswahl der Streckenabschnitte

Die qualifizierte Routenwahl führt zu einer Entscheidung für eine konkrete Führung, diese ist abhängig vom Routentyp. Handelt es sich um eine Verbindung, die auch und vor allem dem Alltagsradverkehr dienen soll, so wird die direkteste Verbindung bevorzugt. Dies gilt auch dann, wenn Sie entlang einer Hauptverkehrsstraße führt. Parallelführungen sind nur dann zu wählen, wenn sie die in Abschnitt 3.4 beschriebenen Anforderungen erfüllen.

Bei den Führungen die gemäß der Definition im Wunschliniennetz (vgl. Abschnitt 3.4) überwiegend dem Freizeitverkehr dienen, gelten andere Präferenzen. Auch hier können strassenbegleitende Wege zum Einsatz kommen. In der Regel werden also Wegefahrten abseits der Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz kommen.

Künftig wird es, z.B. in der Voralb oder im Filstal, auch Alternativen geben. Neben den Verbindungen für den Freizeitradverkehr, wird es auch solche für Alltagsradverkehr geben. Beide Führungen, die Alltagsradverbindung entlang der Hauptstraßen und die unabhängig geführte Freizeitroute sind durch ein jeweils typisches Maßnahmenrepertoire gekennzeichnet.

3.8 Merkmale der Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen

Die Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen bestehen außerorts überwiegend aus gemeinsamen Geh- und Radwegen während innerorts ganz unterschiedliche Führungsformen möglich sind. Bei Innerortsmaßnahmen kommen viel häufiger Markierungsmaßnahmen, z.B. Schutzstreifen zum Einsatz.

Im Zuge der Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Sanierung, insbesondere Verbreiterung von Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen
- Optimierung der Radverkehrsführung an Verkehrsknoten
- Sicherung (Markierung von Radverkehrsfurten)
- Neuanlage von gemeinsamen Rad- und Gehwegen (außerorts)
- Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen innerorts
- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

- Eine Besonderheit stellt die Führung des Radverkehrs an Anfang und Ende eines Zweirichtungsradsweges dar. Hier sind immer sichere Überquerungsmöglichkeiten zu schaffen.

Einige dieser hier vorgestellten Maßnahmen werden in Abschnitt 4 als Musterlösungen im Detail erläutert.

Das für die Umsetzung erforderliche Maßnahmenprogramm ist in Abschnitt 5 im Detail erläutert.

Radverbindungen an Hauptverkehrsstraßen

Merkmale Strecke

- zielorientiertes Radfahren im alltäglichen Radverkehr
- Führung im Zuge von Hauptverkehrsstraßen
- Führungsformen: Radwege, gemeinsame Rad- und Gehwege mit und ohne Benutzungspflicht
- soziale Kontrolle ist gegeben.



Radverkehrsanlagen an Straßen

Merkmale Knoten

- Der Radverkehr ist in komplexen Knotenpunkten sicher zu führen
- Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen sind die Einmündungen besonders zu sichern
- ggf. ist die Signalschaltung anzupassen



Radverkehrsführungen an Verkehrsknoten

Abbildung 3-7: Merkmale von Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen

3.9 Merkmale der touristischen Radverkehrsverbindungen

Die touristischen Radverkehrsverbindungen bestehen überwiegend aus autofreien oder fast autofreien Wegen im ländlichen Erschließungsnetz. Touristische Fahrradroutes sind überwiegend selbstständig geführt und queren die Hauptverkehrsstraßen nach Möglichkeit abseits der großen Verkehrsknoten. An diesen Stellen sind Überquerungshilfen erforderlich. Als Einsatzgrenze für Querungshilfen gelten 2.500 und mehr Kfz/Tag.

Ein wesentliches Element der touristischen Fahrradrouten ist die Wegweisung, die in wesentlichen Teilen schon vorhanden oder in Arbeit ist. Diese orientiert sich an den Themenrouten im Kreisgebiet, wie sie im Arbeitskreis „Entwicklung des touristischen Routennetzes“ entwickelt wurden.

Die Umsetzung der touristischen Fahrradrouten besteht aus Instandsetzungsarbeiten im vorhandenen Netz und der Schaffung sicherer Überquerungsstellen.

Touristische Fahrradrouten

Merkmale Strecke

- Routenorientiertes Radfahren zum Zwecke der Erholung
- Führung abseits von Straßen und meist auch Siedlungsgebieten
- Führungsformen überwiegend: Land- und wasserwirtschaftliche Wege sowie Rad- / Fußwege
- Tageswege, soziale Kontrolle nachts nicht immer gegeben.

Merkmale Knoten

- Große Verkehrsknoten können weitgehend gemieden werden.
- Hauptverkehrsstraßen werden selten quert, dann aber mindestens mit einer Mittelinsel gesichert.
- An wichtigen Verknüpfungspunkten sind Wegweiser und Infotafeln obligatorisch.

↓

Eigenes Netz weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs

↓

Ziel ist die störungssarme und familienfreundliche Route

Abbildung 3-8: Merkmale touristischer Fahrradrouten

Das touristische Netz erfordert eine Vermarktung, um Landkreis Göppingen in der Radregion Schwäbische Alb besser zu positionieren. Daher sind neben der Wegweisung und den Themenrouten auch mittelfristig der Ausbau der touristischen Infrastruktur, wie Gastronomie, Rastplätze, Spielplätze, Infotafeln und Serviceeinrichtungen erforderlich. Die Ansätze hierfür wurden im Arbeitskreis „Perspektiven des Fahrradtourismus“ formuliert.

3.10 Ermittlung des Handlungsbedarfes im Netz

In den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 wird der Einsatzbereich der Führungsformen des Radverkehrs im Spannungsfeld zwischen gefahrener Geschwindigkeit (km/h) und Verkehrsstärke (Kfz/h) definiert. Mit Hilfe eines Diagramms kann das Erfordernis einer Trennung vom Kfz-Verkehr ermittelt werden.

Leider waren die Daten zur Verkehrsbelastung innerorts nur lückenhaft und die zur zulässigen Geschwindigkeit im Gesamtnetz gar nicht vorhanden. So war eine flächenhafte detailscharfe Auswertung nicht möglich. So wurde für das untersuchte Netz nach den Parametern „innerorts“ und „außerorts“ unterschieden.

- Für die Innerortsabschnitte ließen sich die Verkehrsstärken, so weit sie aus der Verkehrsstärkenkarte nicht abzugreifen waren interpolieren. Die Geschwindigkeiten konnten mit Tempo 50 angesetzt werden. Abschnitte mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden bei den Befahrungen erhoben.
- Auf den Außerortsabschnitten konnten die Verkehrsstärken vielfach manuell aus der Verkehrsstärkenkarte abgegriffen werden. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden während der Befahrungen erfasst, wenn Sie unter 100 km/h lagen.

Um aus den beiden Parametern Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung eine Beurteilungsgrundlage zu schaffen, wird das Diagramm aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010) verwendet (vgl. Abbildung 16).

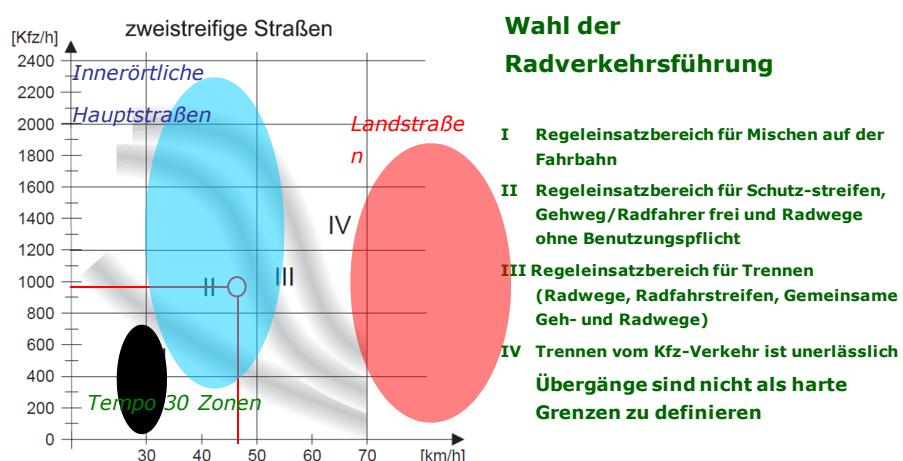


Abbildung 3-9: Diagramm zur Vorauswahl der Radverkehrsführung

Aus der Überlagerung des vorhandenen Radverkehrs- und Straßennetzes wird deutlich, wo bereits Radwege oder parallel geführte Verbindungen vorhanden sind und wo Radverkehrsanlagen neu erstellt werden müssen.

Die Ergebnisse zeigen, dass an zahlreichen Außerortsstraßen bereits gemeinsame Geh- und Radwege existieren oder Parallelführungen vorhanden sind, die diese Aufgabe übernehmen können. Auf diesen Abschnitten dient das Maß für das Erfordernis von Radverkehrsanlagen dazu, im Falle von Sanierungen Hinweise zu geben und Prioritäten zu setzen. So sind Radwege entlang der Außerortsstraßen mit mehr als 2.500 Fahrzeugen pro Tag und einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h vorrangig zu sanieren. Innerorts kann je nach maßgeblicher Belastung über Alternativen, z.B. Fahrbahnführung oder Schutzstreifen, nachgedacht werden. Im Einzelfall wird, wenn die Realisierung von Radverkehrsanlagen nicht möglich ist, die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h empfohlen.

Grundsätze

4 Musterlösungen im Radverkehrsnetz

Die Radverkehrsplanung hat seit den 1980er Jahren viel experimentiert und neue Lösungen haben oft den Weg in die Regelwerke geschafft. Bei der Vielzahl der Problemlösungen ist in den letzten Jahren verstärkt die Tendenz festzustellen, ein einfacheres und wieder besser lesbares Radverkehrsnetz zu schaffen. Dies betrifft insbesondere die Verkehrsknoten und Querungen, weniger die Führungsformen, die durch die räumliche Situation oftmals vorgegeben sind. Daher wurden soweit wie möglich sogenannte Musterlösungen verwendet, die ein fest umrissenes Maßnahmenrepertoire beschreiben.

Die vorgegebenen Lösungen orientieren sich an folgenden Grundlagen:

- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Fassung vom 1. September 2009
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der Entwurfssfassung, 2010
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) in der Entwurfssfassung; erscheint voraussichtlich 2012.

Im vorangegangenen Abschnitt wurden ja bereits die Methoden der Analyse sowie die Einsatzkriterien der Führungsformen beschrieben. Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten hier verwendeten Musterlösungen dargestellt und ihre Einsatzbedingungen beschrieben.

Alle Musterlösungen finden sich im Anhang (Anlage 2).

4.1 Maßnahmen an Strecken

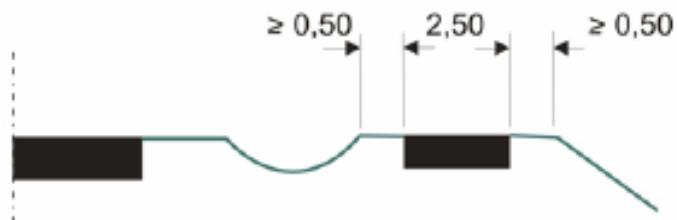
4.1.1 Neu- und Ausbau von gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts

Im Zuge von Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen außerorts sind Radverkehrsanlagen erforderlich. Gemäß der gültigen Regelwerke sind dies in aller Regel gemeinsame Geh- und Radwege, da z.B. Schutzstreifen außerorts nach der derzeit gültigen StVO nicht zulässig sind.

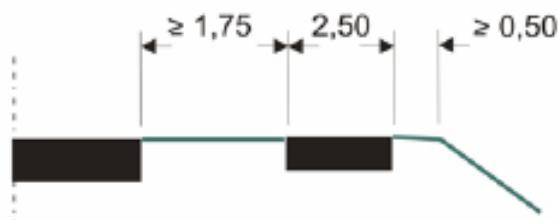
Im Landkreis Göppingen werden 30 Neubaumaßnahmen vorgeschlagen. Die meisten davon sind gemeinsame Geh- und Radwege außerorts.

Die regelkonforme Ausbildung des Radweges ist in Abbildung 4-1 dargestellt. Dabei muss beachtet werden, dass in den Regelwerken (in diesem Fall ERA und RAL) eine Darstellung mit mindestens 1,75 m Sicherheitstrennstreifen darstellt wird.

a) außerhalb des Entwässerungsbereiches



b) mit Trennstreifen



Abmessungen in m

Abbildung 4-1: Merkmale eines gemeinsamen Rad- und Gehweges außerorts

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Im Landkreis sind häufig Bauweisen vorhanden, die den Radweg durch Hochbord von der Fahrbahn abgrenzen. Auch diese Bauweisen werden als ausreichend verkehrssicher angesehen, wenn die entsprechenden Breiten vorhanden sind. Eine Abweichung von der Standardbauart führt also noch nicht zur Feststellung eines Handlungsbedarfes.



Abbildung 4-2: Abweichende Bauformen erfüllen auch die Anforderungen an gemeinsame Geh- und Radwege außerorts

Teilweise sind allerdings deutlich abweichende Standards hinsichtlich Breite und Führung und Ausgestaltung vorhanden. In diesen Fällen wird Ausbaubedarf festgestellt.

Der Neu- und Ausbau von gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts ist sehr kostenintensiv. Daher macht diese Maßnahmen den Löwenanteil der Kosten im Rahmen des Radverkehrsnetzes aus.

4.1.2 Schwerpunkt Furtmarkierungen

Problempunkte im Radverkehrsnetz stellen die Einmündungen dar. Hier sind besonders Radfahrer/-innen auf Radwegen gefährdet. Häufig fehlen Furtmarkierungen oder sind nicht mehr erkennbar. Im Landkreis Göppingen gibt es hier eine besondere Vielfalt an Furtmarkierungen. Dabei sind gerade an mit Furten gesicherten Einmündungen zahlreiche Mängel und zahlreiche Unfälle zu verzeichnen.

Heute: Verwirrende Vielfalt



**Systematische
Revision von
Radverkehrsanlagen,
z.B. Furten**

Abbildung 4-3: Vielfalt von Furtmarkierungen im Landkreis Göppingen

Richtungsradwege werden in Rot markiert, wenn mit stark einmündendem Kfz-Verkehr zu rechnen ist. Das gilt auch an Grundstücks-einfahrten. Bei untergeordneten Einmündungen mit weniger Kfz-Verkehr am Tag reicht eine Weißmarkierung aus. Die Furtmarkierung sollte immer vollständig sein und nicht teilweise durch die Fahrbahnrandmarkierung ersetzt werden.

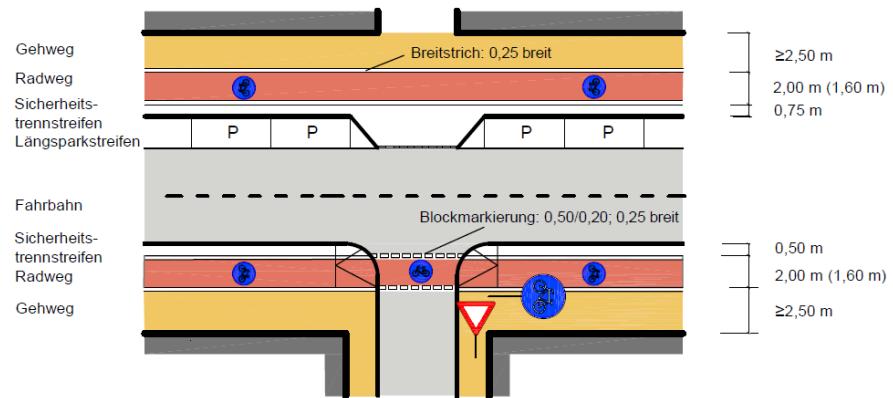


Abbildung 4-4: Furtmarkierung Richtungsradweg

Bei Zweirichtungsradwegen ist eine rote Einfärbung der Furten obligatorisch. Zusätzlich wird immer ein Doppelpfeil mit Fahrradpiktogramm vorgesehen. Von besonderer Wichtigkeit ist dies an den Einmündungen von Außerortsstraßen aber auch im Zuge vom Kreisverkehrsplätzen.

Als Einzelmaßnahmen spielen Furtmarkierungen nur eine untergeordnete Rolle. Dazu ist allerdings zu sagen, dass hier nur spezielle Problembereiche, z.B. Unfallschwerpunkte betrachtet wurden. Die meisten Furtmarkierungen werden im Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Radwegen herzustellen sein. Ebenso sind an bestehenden Radverkehrsanlagen die Furtmarkierungen im schlechten Zustand oder zumindest nicht nach einem einheitlichen Qualitätsstandard ausgeführt. In diesen Fällen sind auch nicht alle erforderlichen Furtmarkierungen im Maßnahmenplan dargestellt.

4.1.3 Schutzstreifen als häufigste Lösung innerorts

Auf den Hauptverkehrsstraßen innerorts sind Radwege im Seitenraum nur in Ausnahmefällen realisierbar. Die Breiten der Seitenräume geben dies nur in Ausnahmefällen her. Am häufigsten sind in diesem Zusammenhang die Schutzstreifen zu nennen, die bei nutzbaren Fahrbahnbreiten über 7,00 Meter eingesetzt werden können. Die ideale Einsatzbreite von Schutzstreifen liegt allerdings im Bereich zwischen 7,50 m und 8,50 m Fahrbahnbreite. Dabei ist zu beachten, dass Schutzstreifen Teil der Fahrbahn sind und im Begegnungsfall überfahren werden dürfen. Damit werden geringere Kernfahrbahnbreiten (Fahrgasse zwischen den Schutzstreifen) von 4,50 möglich. Dies ist ein erheblicher Vorteil gegenüber Radfahrstreifen, wo die verbleibende Fahrbahn mindestens zwischen 5,50 und 6,50 breit sein muss.

Im Landkreis Göppingen sind von den 51,5 Kilometern Markierungsmaßnahmen die meisten Schutzstreifen.

Die Maße und Gestaltungselemente des Schutzstreifens sind in der folgenden Abbildung 4-5 dargestellt.

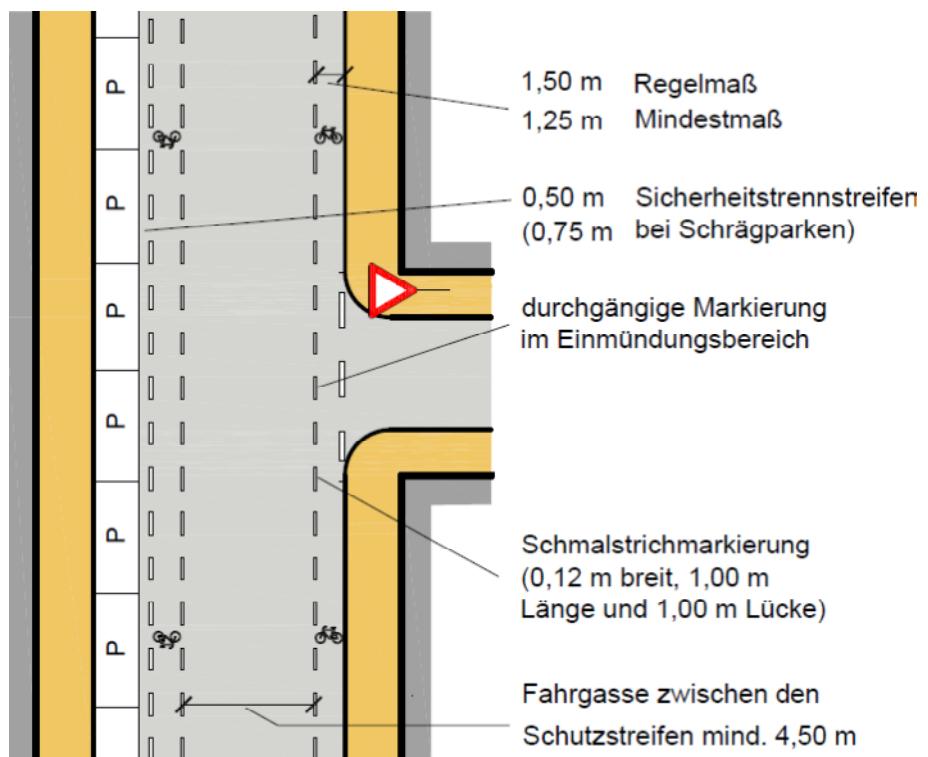


Abbildung 4-5: Merkmale eines Schutzstreifens für Radfahrer

	<p>Der Einsatzbereich des Schutzstreifens liegt im Belastungsbereich II des Diagramms zur Vorauswahl der Radverkehrsführung (vgl. Abbildung 3-9). Damit ist ein breiter Anwendungsbereich in den Ortslagen des Landkreises Göppingen gegeben.</p>
Parkverbot auf Schutzstreifen	<p>Mit Einführung der neuen StVO (voraussichtlich 2011/12) wird auf Schutzstreifen grundsätzlich Parkverbot gelten. An besonders gefährdeten Abschnitten kann zusätzlich Halteverbot angeordnet werden.</p>
Konflikt mit Parken	<p>Grundsätzlich wurde das Parken als Flächenanspruch bei den Planungen im Landkreis Göppingen berücksichtigt. Oft sind Schutzstreifen bei einseitigem Parken noch möglich. In den Ortskernen mit erhöhtem Bedarf an Stellplätzen wurde auf Schutzstreifen oft verzichtet und stattdessen eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vorgeschlagen. Dieses Grundprinzip ist noch mal in Absatz 4.2.4 erläutert.</p>
Einseitige und alternierende Schutzstreifen	<p>Bei räumlich begrenzten Verhältnissen sind auch einseitige Schutzstreifen möglich. Dies macht besonders Sinn, wenn die Anstiege zu bewältigen sind, da dann z.B. die bergauf fahrenden Radfahrer gesichert werden können. Die bergab fahrenden Radfahrer sind dann auf Grund ihrer hohen Fahrgeschwindigkeit mit auf der Kfz-Fahrbahn unterwegs. Alternierende Schutzstreifen, d.h. einseitige Schutzstreifen auf wechselnden Seiten, werden zurzeit (2011) in einem Modellvorhaben von acht Kommunen in Baden-Württemberg erprobt. Da abgesicherte Erfahrungen bislang noch fehlen, wurde auf die Anwendung alternierender Schutzstreifen verzichtet.</p>
Radfahrstreifen	<p>Sind höhere Breitenmaße vorhanden, können auch optional Radfahrstreifen verwendet werden. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihres Status als Radweg von der weichen Trennung des Radfahrstreifens. Im Landkreis Göppingen werden weitestgehend Schutzstreifen vorgeschlagen, um eine einheitliche Führungsform zu schaffen, an die sich die Bürger/-innen gewöhnen können. Eine besondere Situation stellt hier die Stadt Göppingen dar, die seit geraumer Zeit Radfahrstreifen einsetzt.</p>

4.2 Maßnahmen an Knotenpunkten

4.2.1 Überquerungshilfe

Die Überquerungshilfe ist im Zusammenhang mit der Überquerung von Hauptverkehrsstraßen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen obligatorisch. In der Regel dienen sie auch der besseren Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger/-innen, zumal diese oft auf den gleichen attraktiven Routen und Achsen unterwegs sind.

Im Landkreis Göppingen sind 98 Maßnahmen Querungshilfen.

Mittelinseln, über die Radverkehr abgewickelt wird, sollen 2,50 m breit sein (vgl. Abbildung 4-6).

Auch außerorts sind Überquerungshilfen einsetzbar und vor allem für das fahrradtouristische Netz von großem Interesse. Hier werden sie an zahlreichen Stellen im Landkreis auch vorgeschlagen.

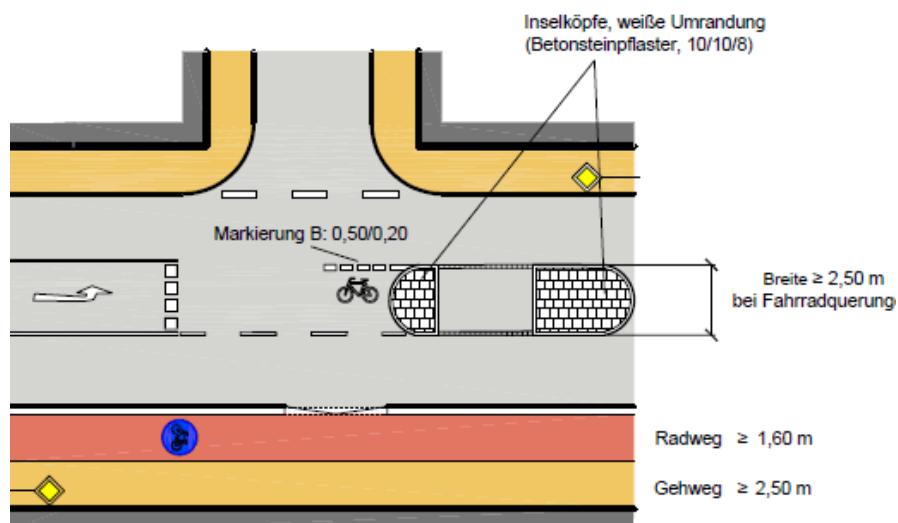


Abbildung 4-6: Kombinierte Überquerungs- und Abbiegehilfe

Überquerungshilfen können auch zur Sicherung des links abbiegenden Radverkehrs genutzt werden, wo keine Signalanlage vorhanden ist. Radfahrer die links abbiegen, erhalten eine Aufstellfläche vor der Mittelinsel. Im „Schatten“ dieser Mittelinsel können sich die Radfahrer sicher aufstellen und eine Lücke in Gegenverkehr abwarten. Die gleiche Fläche im Schatten der Mittelinsel kann dann ebenfalls dem in Gegenrichtung überquerenden Radverkehr angeboten werden.

4.2.2 Geteilte Mittelinsel zum gesicherten Abbiegen

Oft sind kompakte Mittelinseln nicht möglich. Häufig werden sie auch auf Grund der notwendigen Abbiegeradien so weit vom Knoten weg verzogen, dass sie für den Radverkehr nicht mehr attraktiv sind. Dieses Problem wird durch sog. „geteilte Überquerungshilfen“ vermieden. Hier können zwischen den Mittelinseln auch Kraftfahrzeuge abbiegen, sofern der abbiegende Kfz-Verkehr nicht zu stark ist.

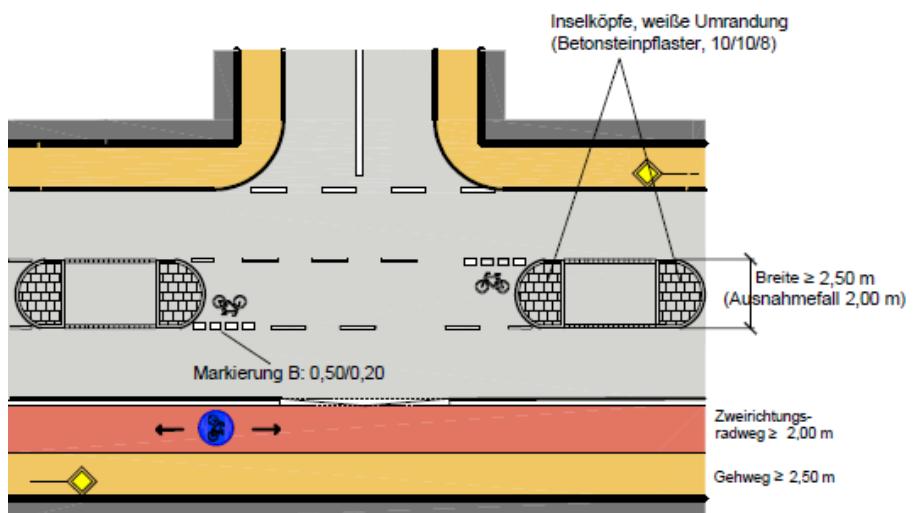


Abbildung 4-7: Geteilte Überquerungshilfen

Der Anwendungsbereich dieser Lösung ist recht universell, sie kann z.B. an Ortseinfahrten eingesetzt werden. Auch Überquerungsstellen außerorts, die häufig im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege geführt werden, können so gesichert werden. Innerorts ist, wie im dargestellten Beispiel (vgl. Abbildung 4-7) die Kombination mit Überquerungshilfen für Fußgänger sinnvoll.

Diese Lösung wird im Landkreis Göppingen recht häufig vorgeschlagen. Insbesondere dort wo Fahrradrouten von einer Vorfahrtstraße in das Nebennetz abbiegen, bietet sich dies als Lösung an.

4.2.3 Überfahrbare Abbiegehilfe in abknickender Vorfahrt

Eine Sonderform der geteilten Mittelinsel wird für das Ein- und Ausfahren aus abknickenden Vorfahrten empfohlen. Das Fahrradroute an abknickenden Vorfahrten abzweigen bzw. einmünden ist im Landkreis Göppingen nicht selten. In diesen Fällen sind ebenfalls geteilte Überquerungshilfen sinnvoll. Allerdings wird hier in der Regel auf die Fußgängerquerung verzichtet. Daher kann die Aufstellfläche zum Schutz der Radfahrer auf eine Breite von 1,60 m reduziert werden. Die Inselköpfe werden in der Regel so angelegt, dass sie mit verminderter Geschwindigkeit überfahren werden können. Damit ist es auch überbreiten Fahrzeugen möglich diese Einbauten bei Bedarf zu passieren. Im Landkreis Göppingen wird diese Bauform an unterschiedlichen Stellen, z.B. in Ebersbach und Uhingen eingesetzt.

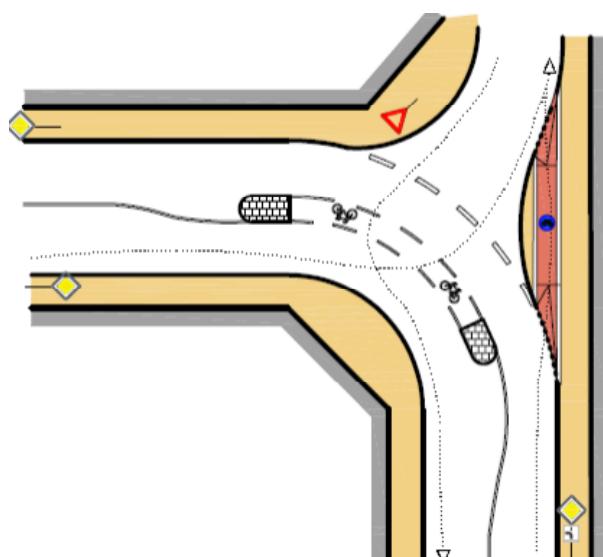


Abbildung 4-8: Geteilte Querungshilfen in abknickender Vorfahrt

4.2.4 Wechsel der Führungsform an Ortseinfahrten

Im Außerortsbereich sind Zweirichtungsradwege die Regel. Innerorts sind Richtungsradwege oder Führungen auf der Fahrbahn üblich. Daher ist an Ortseingängen eine Fahrbahnquerung nötig. Die Standardmaßnahme in diesen Zusammenhang ist die Mittelinsel als Überquerungshilfe und Geschwindigkeitsbremse.

An Ortseinfahrten mit geringen Verkehrsstärken kann an der Überquerungsstelle auf eine Mittelinsel verzichtet werden. Hier reicht eine

Fahrbahneinengung aus (vgl. Abbildung 4-9). Wichtig ist, dass die optimalen Sichtfelder für den Fuß- und Fahrradverkehr gewährleistet sind.

Klassifizierte Ortsdurchfahrt

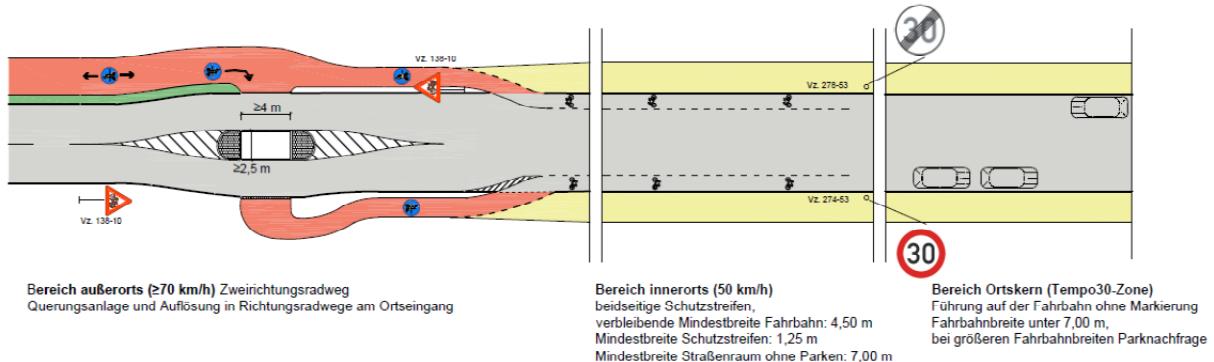


Abbildung 4-9: Musterblatt für eine typische Ortseinfahrtsituation

Zugleich sind an zahlreichen Ortseinfahrten die Einfahrtsbereiche breit genug, um Schutzstreifen zu ermöglichen. Dies wird überall dort vorgeschlagen, wo der Parkdruck nicht zu groß ist. Im Ortskern lassen Parkdruck und Fahrbahnbreite die Anlage von Schutzstreifen oft nicht zu. Daher wird dort zumeist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen.

4.3 Radwegführung im signalisierten Knoten

An signalisierten Verkehrsknoten sind einige Standardformen von Entwurfselementen zu verwenden, um möglichst einheitliche und gut verständliche Führungen zu erreichen. Wichtig ist auch hier eine Standardisierung der Entwurfselemente. Allerdings sind die jeweils verwendeten Entwurfselemente innerhalb eines Verkehrsknotens differenziert einzusetzen. Dabei sollten bei stark abweichenden Charakteristika der Verkehrsknoten auch unterschiedliche Entwurfselemente zum Einsatz kommen. Vier Entwurfselemente werden an signalisierten Verkehrsknoten in der Regel verwendet:

- Fahrradweiche, um den Geradeaus fahrenden Radfahrer vom rechts abbiegenden Kfz frühzeitig zu entflechten
- vorgezogene Haltlinie, um den Radfahrern das Aufstellen im Sichtfeld zu ermöglichen
- aufgeweitete Radaufstellstreifen an der Einmündung von Nebenrichtungen
- Aufstellflächen für direktes oder indirektes Abbiegen.

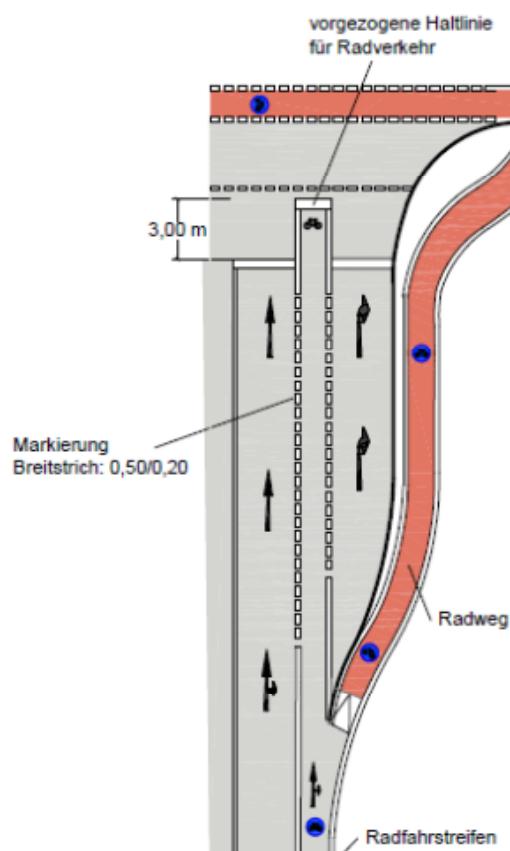


Abbildung 4-10: Fahrradweiche und vorgezogene Haltlinie

Fahrradweiche

In Abbildung 4-10 sind die wesentlichen Merkmale einer Radverkehrsführung am signalisierten Verkehrsknoten dargestellt. Insbesondere die Fahrradweiche ist dort, wo Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind von erheblicher Bedeutung. Der Radverkehr braucht nicht aktiv den Fahrstreifen zu wechseln. Der Kfz-Verkehr kann beim Fahrstreifenwechsel bereits sehen, ob der Radfahrer rechts oder geradeaus fährt.

Vorgezogene Haltlinie

Vorgezogene Haltlinien sind überall sinnvoll, wo Aufstellflächen für den Radverkehr angeboten werden. Besonders wichtig sind sie natürlich dort, wo geradeaus fahrende Radfahrer und rechts abbiegende Kfz noch nicht vorsortiert sind. Durch den vorgezogenen Aufstellstreifen lässt sich die Gefahr von Tote-Winkel-Unfällen deutlich reduzieren.

indirektes Abbiegen

Aus Hauptverkehrsstraßen mit hoher Belastung wird indirekt abgebogen, wenn aufgrund der Fahrstreifenanzahl oder der Verkehrsbelastung das Einordnen der Radfahrer zum direkten Abbiegen nicht möglich ist. Zu diesem Zweck werden spezielle Aufstellflächen vorgesehen. Diese liegen in der Regel links der Fahrradfurt und ermöglichen den Radfahrern die Sicht auf einen entsprechenden Signalgeber.

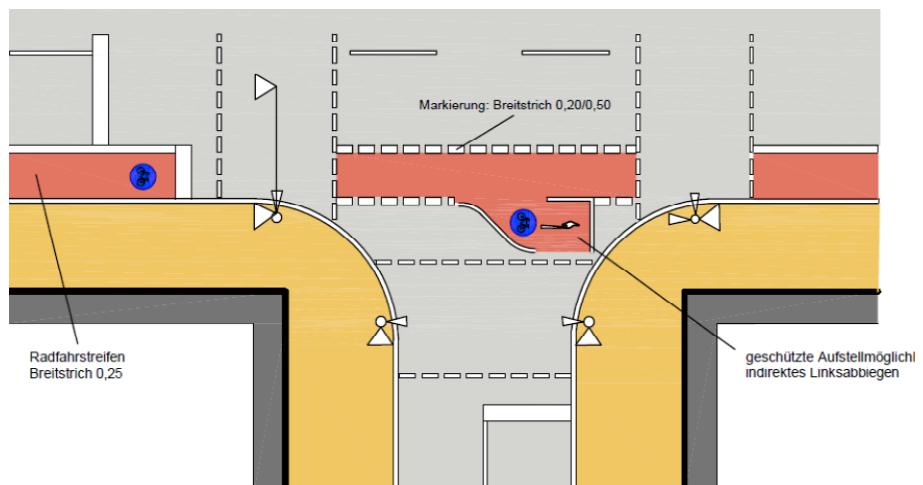


Abbildung 4-11: Indirekte Führung links abbiegender Radfahrer

4.4 Radfahren an Kreisverkehren

Kreisverkehrsführungen erlangen eine immer größere Bedeutung. Für den Fahrradverkehr ist dies zunächst einmal positiv, da die Kreisverkehre für eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus sorgen. Außerdem sind an Kreisverkehren keine Linksabbiege-Vorgänge nötig. Allerdings werden die Sicherheitspotenziale für den Radverkehr nicht immer in vollem Umfang realisiert. Grund dafür ist, dass die Grundregeln für einen sicheren Radverkehr am Kreisverkehr nicht immer beachtet werden. In diesem Abschnitt wird die Führung des Radverkehrs innerorts betrachtet.

Grundsätze der Radverkehrsführung im Kreisverkehr

Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Für die Führung des Radverkehrs innerorts gibt es zwei Alternativen:

- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn
- Führung über Radwege parallel zur Kreisfahrbahn.

Innerorts ist es vielfach sinnvoll den Radverkehr auf der Kreisfahrbahn abzuwickeln. Dabei sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen.

- Radwege in Schutzstreifen überführen
- Schutzstreifen vor Beginn der Mittelinsel auflösen
- Radfahrer und Kfz hintereinander in den Kreisverkehr einfahren lassen.

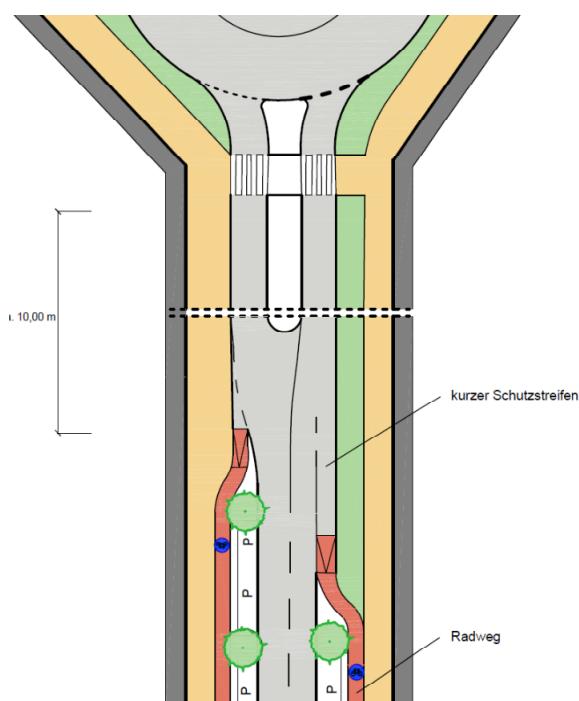


Abbildung 4-12: Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Führung des Radverkehrs auf Radwegen

Bei Kreisverkehren in Gewerbegebieten oder am Ortsrand ist es oft möglich und auch sinnvoll den Radfahrer außerhalb der Kreisfahrbahn auf Radwegen zu führen. Dabei kann es sich abweichend auch um gemeinsame Geh- und Radwege handeln.

Dabei sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen.

- Führung parallel zur Kreisfahrbahn ohne Versprünge
- Radwegfurten um 4 Meter abgesetzt
- Radwege durch Furtmarkierung bevorrechtigt
- möglichst Kombination von Radverkehrsfurt und FGÜ.

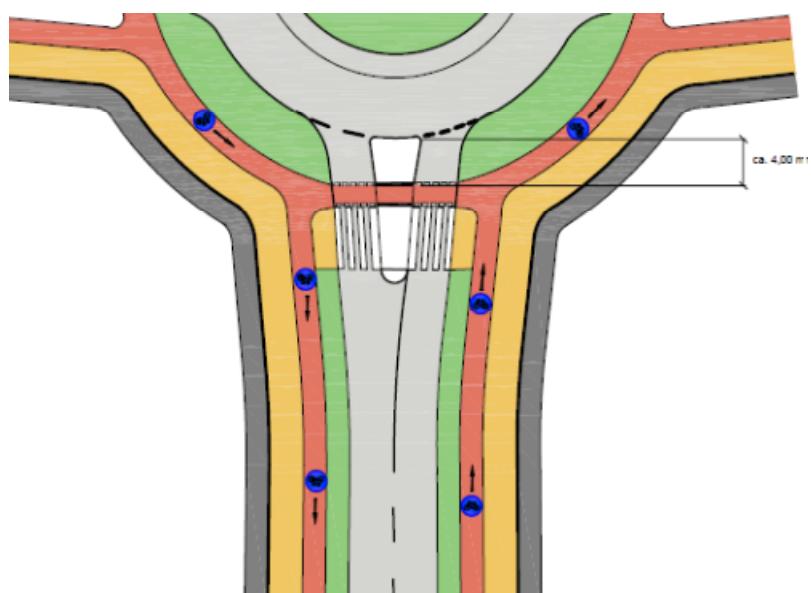


Abbildung 4-13: Führung des Radverkehrs über Radwege

Besondere Anforderungen

Die Führung getrennt in Rad- und Gehwege ist im Kreis Göppingen eher die Ausnahme. Aber auch gemeinsame Geh- und Radwege werden vor der Überquerung in einen Fußgänger- und einen Radfaherüberweg in getrennte Führungen aufgelöst.

Ein weiteres Problem stellt die Auflösung von Zweirichtungsradwegen vor Kreisverkehren dar. In diesen Fall wird, wie in Eislingen bereits realisiert eine Überquerungshilfe im Schatten des Fahrbahnteilers angeboten.

4.5 Barrieren abbauen

Nicht alle Maßnahmen, die dem Radverkehr nützen sind zwangsläufig an städtische Fahrradrouten oder Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen gebunden. Zu den Maßnahmen, die unabhängig davon in der Fläche wirken und die Durchlässigkeit des Straßennetzes erhöhen, gehören

- Öffnung von Einbahnstraßen
- Abbau oder Optimierung von „Drängelgittern“.

Weitere Maßnahmen, die hier nicht näher erläutert werden sollen sind die Beschilderung von Sackgassen und die Sicherung von Pollern.

Öffnung von Einbahnstraßen

Die Öffnung von Einbahnstraßen ist im Radverkehrsnetz des Kreises Göppingen in einigen Fällen notwendig. In der neuen Verwaltungsvorschrift zur StVO werden die Vorgaben für die Öffnung von Einbahnstraßen weiter vereinfacht. Voraussetzung ist aber nach wie vor eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Drängelgitter

Grundsätzlich ist bei Drängelgittern (auch Umlauf sperren genannt) immer zu fragen, ob sie tatsächlich erforderlich sind. Zwar sind im Landkreis Göppingen Drängelgitter im Radverkehrsnetz bereits heute die Ausnahme und zumeist nur noch an bislang ungesicherten Überquerungsstellen vorhanden. Mit dem Ausbau der Fahrradrouten sollten die noch vorhandenen Drängelgitter abgebaut werden!

Nur an wenigen Stellen sollten die Drängelgitter weiterhin bestehen bleiben, wie z.B. an abschüssigen Stellen. Dabei sind jedoch die Anforderungen aus Abbildung 4-14 zu beachten:

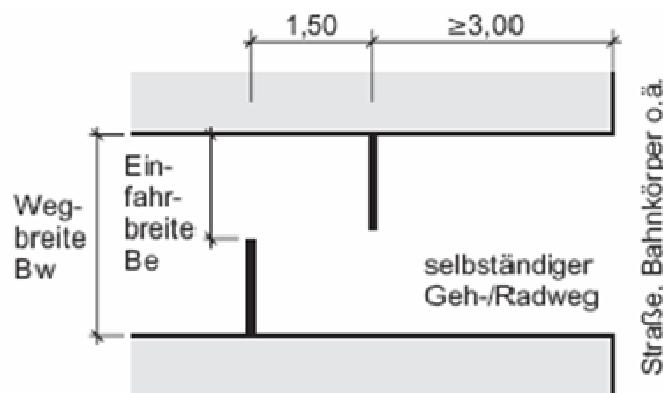


Abbildung 4-14: Vorgaben für die Maße von Drängelgittern

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.

5 Der Maßnahmenplan

Auf der Grundlage der Analyse und der konsequenten Anwendung der Musterlösungen wurde für das gesamte Kreisgebiet eine Maßnahmenplanung erstellt. Diese Maßnahmenplanung weist einen hohen Konkretisierungsgrad auf. Hintergrund für diesen hohen Konkretisierungsgrad ist das Bestreben, allen beteiligten Akteuren einerseits die Problemlage deutlich zu machen und andererseits aber auch einen gangbaren Weg zu weisen.

Das gesamte Radverkehrsnetz wurde in einem Geographischen Informationssystem (ESRI ArcGIS10) erfasst. Alle Maßnahmen an Strecken und Knoten wurden in die Datenbank aufgenommen. Durch die Datenbank wiederum wurden thematische Karten erzeugt (vgl. Kartenbeispiel in der Abbildung 5-1). Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist gewährleistet, da im Landratsamt mit dem gleichen Geographischen Informationssystem gearbeitet wird.

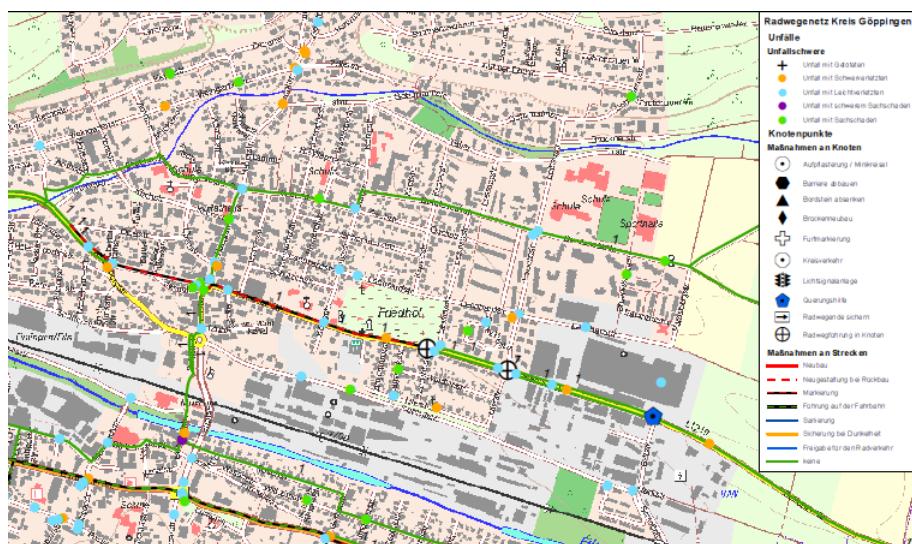


Abbildung 5-1: Beispiel Maßnahmenkarte

Im Maßnahmenplan wurde jede Maßnahme detailliert erläutert (vgl. Abbildung 5-2). Auf der Basis dieser Unterlagen erfolgte eine Abstimmung mit jeder Gemeinde. Ergänzungs- und Änderungswünsche, die das kreisweite Netz betrafen, wurden im Radverkehrskonzept berücksichtigt.

ID	Achse	Abschnitt	Maßnahmen
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>  <p>Foto 10: Salacher Straße (L 1219) / Beltstraße</p>

Abbildung 5-2: Maßnahmenbeschreibung

Einige Maßnahmenvorschläge konnten bereits realisiert werden. So wurde z.B. in diesem Jahr in Eislingen die Osttangente gebaut. Bei dem Kreisverkehr an der L 1219 wurde die im Radverkehrskonzept vorgeschlagene Querungsmöglichkeit (vgl. Abbildung 5-2) für den Radverkehr berücksichtigt (vgl. Abbildung 5-3).



Abbildung 5-3: Realisierte Maßnahme in Eislingen

Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung bildet die Grundlage für eine möglichst konkrete Kostenschätzung.

Zur Einordnung des Umfangs der vorgeschlagenen Maßnahmen werden nachfolgend kurz die Netzlänge und deren Veränderungen, die im Laufe der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts vorgenommen werden mussten, erläutert.

Die gesamte Länge des kreisweiten Radverkehrsnetzes wurde im Laufe der Bearbeitung immer wieder angepasst. Das ursprüngliche Ziel war die Einbindung aller Gemeinden sowie der größeren Ortsteile an ein kreisweites Radverkehrsnetz. Daher wurde zunächst von einer Netzlänge von ca. 450 Kilometern ausgegangen. Aufgrund zahlreicher Ergänzungswünsche aus den Gemeinden sowie der Aufnahme von neuen Freizeitrouten (Albtraufradweg, Obstradroute, Voralbroute und Stauferradweg), die nur abschnittsweise auf dem kreisweiten Netz verlaufen, hat das Radverkehrsnetz des Landkreises Göppingen nun insgesamt eine Länge von etwa 830 Kilometern (Abbildung 5-4).

In Relation zu Einwohnerzahl und Größe des Landkreises gibt es somit bereits ein sehr dichtes Netz an Radverkehrsverbindungen. Besonders erfreulich ist das Ergebnis, dass an knapp 670 Kilometern dieses Radverkehrsnetzes keine Streckenmaßnahmen notwendig sind. Somit sind etwa 80 % des Netzes bereits heute funktionstüchtig.

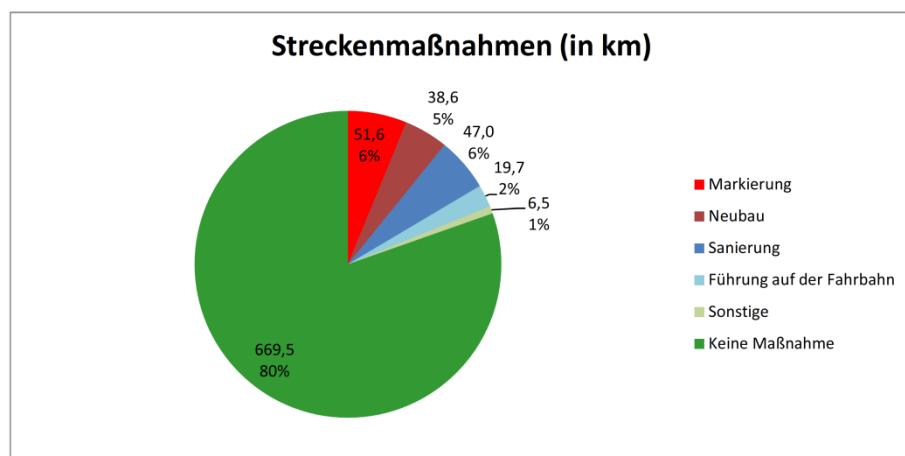


Abbildung 5-4: Maßnahmen an Strecken

An ca. 160 Kilometern sind Maßnahmen an Strecken erforderlich. Besonders großer Handlungsbedarf wurde bei der Führung des Radverkehrs in den Ortsdurchfahrten festgestellt. Insbesondere in den kleineren Gemeinden sind hier keine Radverkehrsanlagen vorhan-

den. Der Radverkehr wird in der Regel auf der Fahrbahn geführt. In vielen Gemeinden sind die Fahrbahnquerschnitte ausreichend, um zumindest einen Schutzstreifen zu markieren. An ca. 6 % des Netzes werden daher Schutzstreifen, bei breiteren Fahrbahnquerschnitten Radfahrstreifen vorgeschlagen.

In den Kernbereichen der Ortsdurchfahrten sind häufig Parkmöglichkeiten eingerichtet, so dass hier keine Markierungsmaßnahmen durchgeführt werden können. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesen zentralen Abschnitten, in denen zumeist auch Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen vorhanden sind und somit auch querender Fußgängerverkehr zu berücksichtigen ist, wird die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen. Diese Maßnahmen gehören zu dem Maßnahmentyp „Führung auf der Fahrbahn“.

Bei der Betrachtung der Verbindungen zwischen den Gemeinden konnte festgestellt werden, dass häufig entweder Radwege an klassifizierten Straßen vorhanden sind oder der Radverkehr über parallel verlaufende Wirtschaftswege geführt werden kann. Bei einem Teil dieser Wirtschaftswege besteht aber die Notwendigkeit die Oberflächen auszubessern und bei einigen Radwegen sind ebenfalls Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen vorzunehmen.

Bei der Betrachtung der Anzahl der Maßnahmen zeigt sich dann auch, dass von den insgesamt 290 vorgeschlagenen Streckenmaßnahmen insbesondere Markierungs- und Sanierungsmaßnahmen notwendig sind (vgl. Abbildung 5-5).

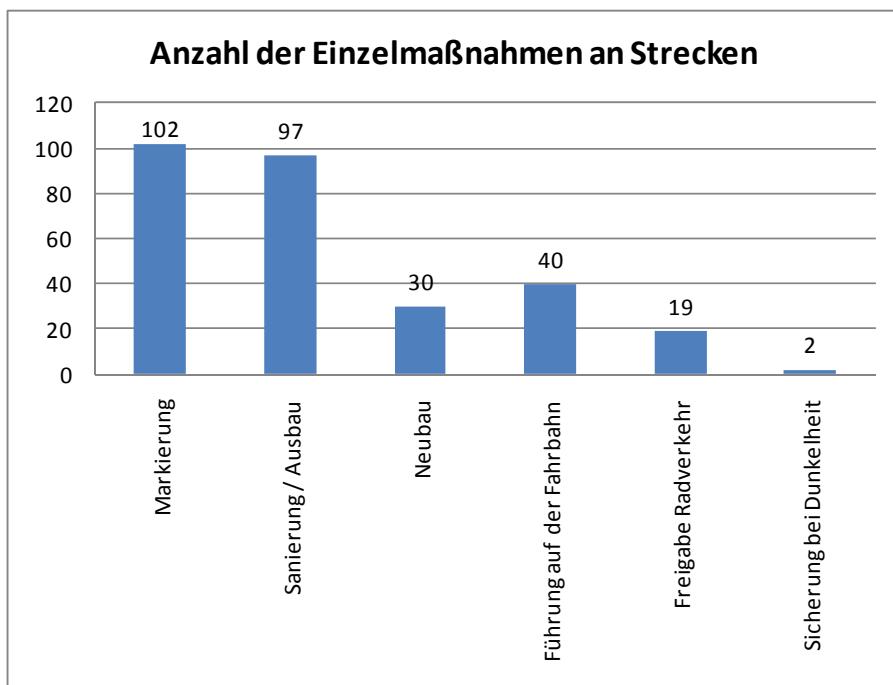


Abbildung 5-5: Anzahl der Einzelmaßnahmen an Strecken

Der Maßnahmentyp „Neubau“ wird für 30 Verbindungen vorgeschlagen. Im Vergleich zu den Markierungsmaßnahmen sind dies deutlich weniger. Aufgrund der Tatsache, dass der Neubau fast ausschließlich Verbindungen zwischen zwei Gemeinden betrifft, ist hier die Streckenlänge ebenfalls recht hoch (vgl. Abbildung 5-8 und Anhang Anlage 1 und 3).

Bei den Neubaumaßnahmen handelt es sich oft um wichtige Lückenschlüsse, also um Verbindungen, an denen Radverkehrsanlagen fehlen, oder nur sehr umwegige, nicht alltagstaugliche Streckenführungen vorhanden sind. So ist z.B. der Bau eines Radweges an der K 1419 zwischen Hattenhofen und Schlierbach erforderlich. Dieser Radweg dient nicht nur dem Ziel- und Quellverkehr zwischen den beiden Gemeinden, sondern soll auch als Zubringer zum neuen S-Bahnhof in Kirchheim dienen.

Der Maßnahmentyp „Freigabe für den Radverkehr“ wird in der Regel vorgeschlagen, um Gehwege mit ausreichender Breite für den Radverkehr freizugeben. So könnten z.B. in Dürnau an der K 1446 die Radfahrer, die auf ihren Arbeitswegen schnell unterwegs sind auf den vorgeschlagenen Schutzstreifen fahren, während der Radfahrer, der sich auf der Fahrbahn unsicher fühlt, den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen kann. Eine Freigabe für den Radverkehr wird auch an Einbahnstraßen empfohlen, bei denen die Vorgaben der ERA erfüllt werden.

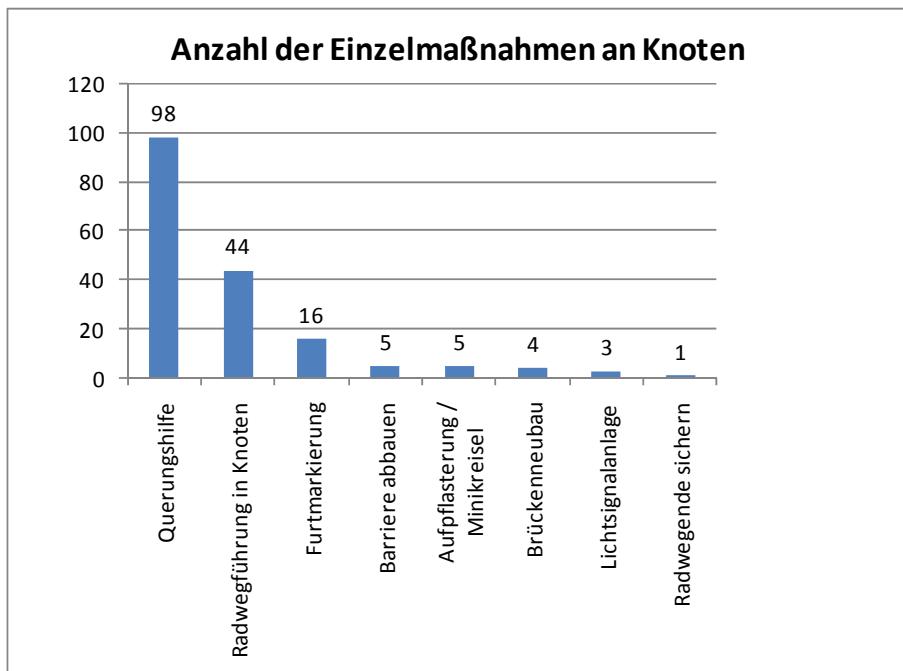


Abbildung 5-6: Anzahl der Einzelmaßnahmen an Knoten

Eine Gefährdung des Radverkehrs besteht insbesondere an den Ortseinfahrten, an denen Radfahrer häufig von einem außerorts angelegten gemeinsamen Rad-/Gehweg auf die Fahrbahn wechseln müssen. In den Ortseinfahrten werden bei dem Kfz-Verkehr oft noch sehr hohe Geschwindigkeiten festgestellt, so dass die Querung der Fahrbahn durch den Radverkehr gesichert werden muss. Daher wird hier der Bau von Mittelinseln als Querungshilfe vorgeschlagen. Der Radfahrer kann die Fahrbahn in zwei Schritten queren, außerdem wird durch die Anlage einer Mittelinsel eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs erreicht. Da in den meisten Ortseinfahrten Mittelinseln als Querungshilfen fehlen, ist hier die Anzahl bei diesem Maßnahmentyp mit 98 im Vergleich zu den insgesamt 176 empfohlenen Maßnahmen an Knoten sehr hoch.

Großer Handlungsbedarf besteht außerdem an großen Knotenpunkten. Insbesondere für den linksabbiegenden Radverkehr muss eine eindeutige und klar erkennbare Führung im Kreuzungsbereich geschaffen werden. In Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und der Anzahl der vorhandenen Fahrspuren ist zu entscheiden, ob der linksabbiegende Radfahrer direkt (auf der Kfz-Fahrspur) bzw. bei ausreichenden Fahrbahnquerschnitten auf einem eigenen Schutz-/Radfahrstreifen oder indirekt geführt werden kann. Diese Maßnahmen gehören zum Maßnahmentyp „Radwegführung in Knoten“.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Verteilung der insgesamt 466 Maßnahmen im Radverkehrsnetz des Landkreises Göppingen auf Maßnahmen an Strecken und Knoten.

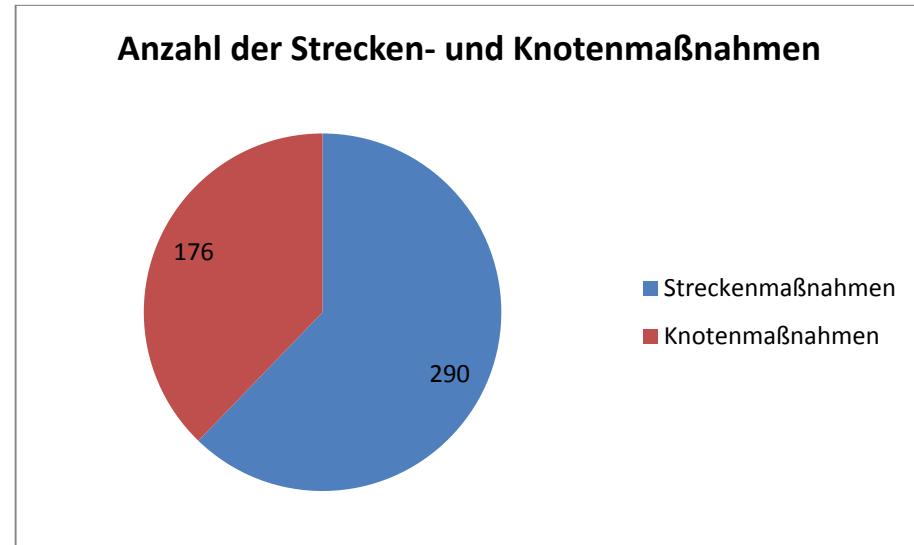


Abbildung 5-7: Anzahl der Strecken- und Knotenmaßnahmen

Interessante Einblicke vermittelt die nachfolgende Grafik (vgl. Abbildung 5-8), in der die Streckenmaßnahmen (in km) und ihre Verteilung auf die vier Baulastträger dargestellt sind.

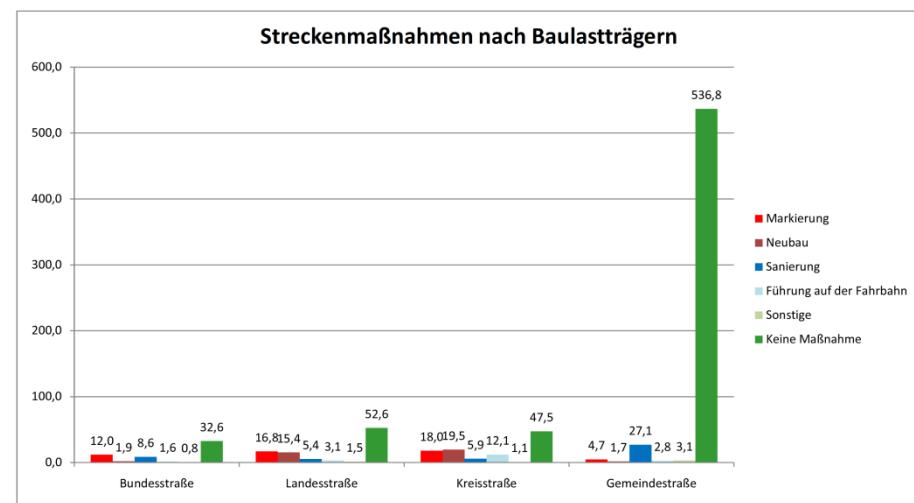


Abbildung 5-8: Länge der Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern

Der geringste Handlungsbedarf besteht an Straßen und Wegen, die in der Baulast der Gemeinden sind. Dieser Baulastträger hat mit 576,2 km auch den größten Anteil an der gesamten Netzlänge von 830 km. Hier sind erfreulicherweise an 536,8 km keine Maßnahmen erforderlich. D.h. 93 % der Strecken in der Baulast der Gemeinden sind bereits jetzt für die Nutzung des Radverkehrs geeignet. Ein et-

was höherer Bedarf besteht nur bei der Sanierung von Straßen und Wegen. Dies ist u.a. auf den großen Anteil an Wirtschaftswegen zurückzuführen. Die meisten dieser überwiegend landwirtschaftlich genutzten Wege sind in einem guten bis sehr guten Zustand, bei einigen besteht aber Handlungsbedarf.

Bei den Baulastträgern Kreis, Land oder Bund ist das Verhältnis zwischen Abschnitten mit und ohne Maßnahmen deutlich ungünstiger. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, dass der größte Handlungsbedarf an den Ortsdurchfahrten festgestellt wurde. Diese sind fast alle in der Baulast von Kreis, Land und Bund. Dadurch erklärt sich auch der hohe Anteil an Markierungsmaßnahmen bei diesen drei Baulastträgern.

Bei den Strecken in der Baulast des Bundes fällt der hohe Anteil an Sanierungsmaßnahmen auf. Der geringe Wert bei den Neubaumaßnahmen überrascht. Denn es besteht natürlich großer Handlungsbedarf, wie z.B. an der B 10 zwischen Geislingen und Amstetten. An diesem Streckenabschnitt ist aber ein Gehweg vorhanden, so dass dies nicht als Neubau, sondern als Ausbau- und Sanierungsmaßnahme gewertet wird. Das gleiche gilt auch für die B 297 zwischen Birenbach und Wäschchenbeuren. Hier ist ebenfalls ein Gehweg vorhanden.

Bei den Baulastträgern Kreis und Land besteht dagegen ein deutlich höherer Handlungsbedarf bei Neubaumaßnahmen. An Landes- und Kreisstraßen fehlen häufig Nebenanlagen, die ausgebaut werden könnten. Daher wird bei diesen beiden Baulastträgern bei einigen Verbindungen zwischen den Gemeinden der Bau von neuen Radwegen vorgeschlagen, um hier für den Alltagsradverkehr schnelle Wege zur Arbeit zu ermöglichen.

Der Handlungsbedarf in den Gemeinden entspricht im Großen und Ganzen der Größe der Städte und Gemeinden im Landkreis Göppingen. In der nachfolgenden Grafik (vgl. Abbildung 5-9) wurde in der größten Stadt des Landkreises in Göppingen der größte Handlungsbedarf festgestellt. Die Stadt Göppingen hat insbesondere im Zentrum der Stadt bereits einige im Vergleich zu den anderen Gemeinden sehr moderne und sichere Radverkehrsanlagen eingerichtet. So wurden bereits vor einigen Jahren Radfahrstreifen auf der Lorcher Straße sowie auf der Großeislanger Straße markiert.

Die hohe Anzahl an Maßnahmen in Göppingen ist vor allem auf fehlende Radverkehrsanlagen in den Ortsdurchfahrten der verschiedenen Stadtteile der Stadt zurückzuführen.

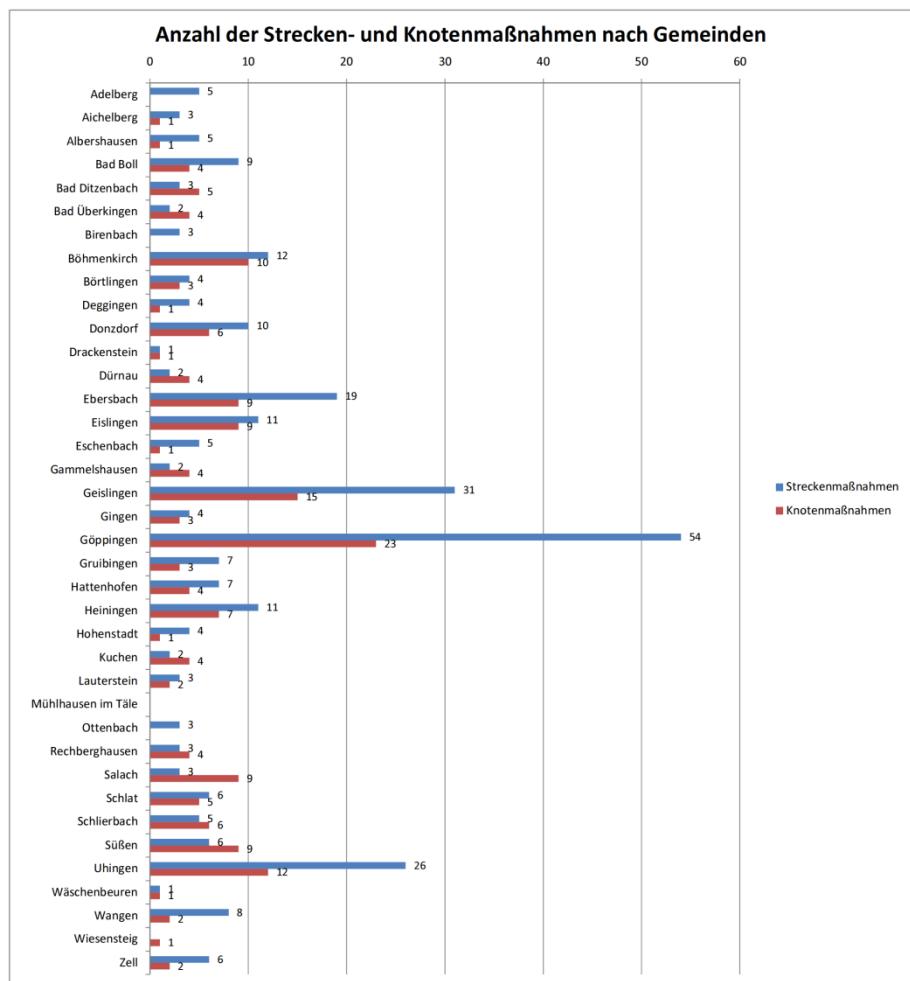


Abbildung 5-9: Anzahl der Strecken- und Knotenmaßnahmen nach Gemeinden

Alle Abbildungen zu diesem Thema finden sich im Anhang (Anlage 4).

6 Kostenschätzung

Der Maßnahmenplan für das Radverkehrskonzept umfasst insgesamt 466 Maßnahmen, die sich je nach Straßenbaulast auf die Kostenträger Bund für die Bundesstraßen, Land für die Landesstraßen, Landkreis für die Kreisstraßen sowie die einzelnen Städte und Gemeinden verteilen. Die entsprechende Aufteilung der Maßnahmen ist bereits in Kapitel 5 dargestellt. Dabei handelt es sich allerdings um Maßnahmen, die einen sehr unterschiedlichen finanziellen Aufwand erfordern. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich eine Kostenschätzung vorzunehmen, die eine realitätsnahe Kostenteilung ermöglicht. Auf diese Weise wird das Handlungskonzept transparent und ermöglicht den einzelnen Akteuren eine konkrete Budgetplanung. Die ermittelten Kosten geben einen Durchschnittswert wieder, der natürlich von den Preisen der Anbieter abweichen kann.

Die geschätzten Kosten für alle Maßnahmen im Landkreis Göppingen betragen rund 16.870.000 €. Nachfolgend wird die Verteilung der Kosten nach Maßnahmentyp und Baulastträger aufgeschlüsselt.

In Kapitel 5 wurde ein hoher Bedarf an neuen Radwegen insbesondere an Kreis- und Landesstraßen aufgezeigt. Der Bau von neuen Radwegen ist natürlich mit hohen Kosten verbunden, daher ist dieser Maßnahmentyp mit Kosten von über 11 Mio. € die größte Herausforderung für den Landkreis Göppingen. Auch die Kosten für die Sanierung von Rad- oder Wirtschaftswegen sind mit ca. 3,3 Mio. € hoch.

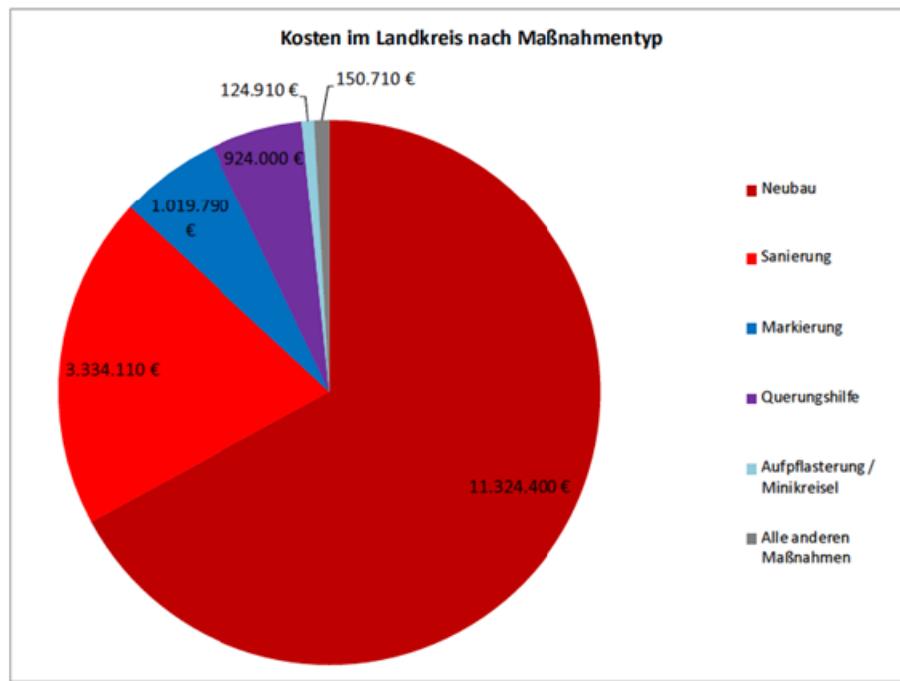


Abbildung 6-1: Kosten im Landkreis nach Maßnahmentyp

Mit vergleichsweise geringem finanziellem Aufwand kann durch den Bau von Querungshilfen und der Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen bereits eine deutliche Verbesserung der Bedingungen für einen sicheren Radverkehr und die Erhöhung der Anteile des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen erreicht werden.

In Kapitel 5 wurde bereits auf den hohen Anteil an Neubaumaßnahmen an Kreis- und Landesstraßen hingewiesen. Dies spiegelt sich auch in der nachfolgenden Graphik wider (vgl. Abbildung 6-2). Den größten finanziellen Aufwand müssten die Baulastträger Kreis und Land übernehmen. In den Gemeinden werden beim Maßnahmentyp „Sanierung und Ausbau“ die meisten Kosten festgestellt.

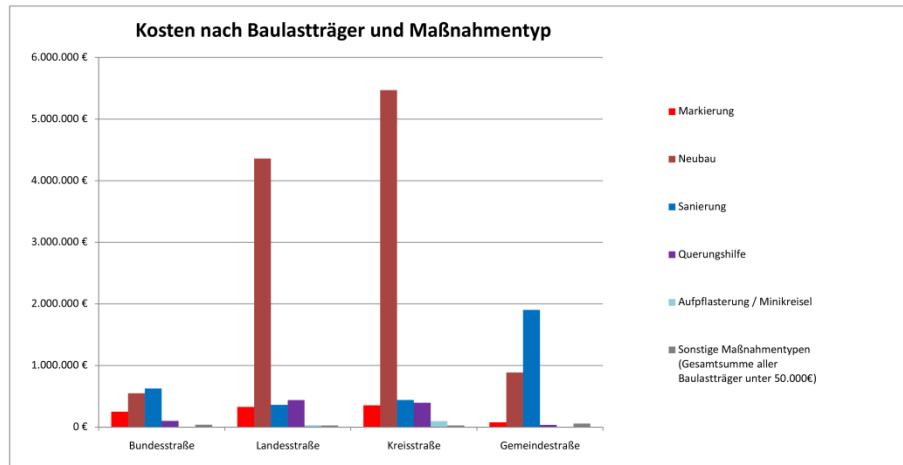


Abbildung 6-2: Kosten nach Baulastträger und Maßnahmentyp

Die Abbildung 6-2 und Abbildung 6-3 geben die geschätzten Kosten für jeden Baulastträger nach den Gemeinden sortiert wieder.



Abbildung 6-3: Kosten nach Baulastträger

Gemeindegebiet	Baulast Gemeinde	Baulast Kreis	Baulast: Land	Baulast: Bund	Gesamtergebnis
Adelberg	16.270 €	990 €	112.760 €		130.020 €
Aichelberg	153.190 €	13.200 €			166.390 €
Albershausen		108.150 €		35.620 €	141.770 €
Bad Boll	74.330 €	43.590 €	351.290 €		469.210 €
Bad Ditzenbach	10.000 €	12.680 €		6.380 €	29.070 €
Bad Überkingen	96.840 €	173.880 €		11.000 €	281.730 €
Brennbach	1.580 €	2.200 €		52.120 €	55.900 €
Bohmenkirch	43.440 €		1.254.840 €	83.780 €	1.382.040 €
Börlingen		473.450 €			473.450 €
Degglingen	80.980 €		37.810 €		118.790 €
Denzendorf	19.020 €	17.740 €	43.670 €	475.220 €	555.850 €
Drackenstein		163.480 €			163.480 €
Dürmäu		178.050 €			178.050 €
Ebersbach	140.000 €	579.230 €	565.210 €		1.284.440 €
Eisingen	20.970 €	17.650 €	44.840 €	23.670 €	107.130 €
Eschenbach	90.750 €	26.400 €			117.150 €
Gammelshausen	28.130 €	11.970 €	26.020 €		66.120 €
Geislingen	272.060 €	39.130 €	1.210.660 €	281.990 €	1.803.840 €
Gingen an der Fils	26.880 €			81.630 €	108.510 €
Göppingen	1.141.840 €	1.526.140 €	1.136.740 €	175.170 €	3.979.890 €
Grubingen	26.400 €		44.730 €		71.130 €
Hattenhofen	63.300 €	834.490 €			897.790 €
Heiningen	16.840 €	239.030 €	215.950 €		471.820 €
Hohenstadt		898.820 €			898.820 €
Kuchen				75.680 €	75.680 €
Lauterstein	9.870 €			69.490 €	79.360 €
Ottenbach	12.210 €	13.840 €			26.050 €
Rechberghausen	3.650 €	10.520 €		29.340 €	43.510 €
Salach		16.850 €	39.950 €		56.800 €
Schlatt	93.570 €	22.730 €	230.540 €		346.840 €
Schlierbach	3.130 €	750.950 €	36.880 €	1.650 €	792.610 €
Süßen	21.260 €	28.050 €		86.840 €	136.150 €
Uhingen	391.600 €	514.390 €	133.920 €		1.039.910 €
Wangen			90.750 €		90.750 €
Wäschenebeuren				97.720 €	97.720 €
Wiesensteig				28.600 €	28.600 €
Zell	100.430 €	11.110 €			111.540 €
Gesamtergebnis	2.958.540 €	6.817.490 €	5.514.610 €	1.587.280 €	16.877.920 €

Abbildung 6-4: Kosten nach Gemeinde und Baulastträger

Im Anhang (Anlage 4) sind in einer Kostentabelle die geschätzten Kosten pro Maßnahme sowie in einer weiteren Tabelle nach Achsen sortiert angegeben.

7 Prioritätensetzung

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Als Hilfe für die Umsetzung wurde eine Einordnung der Maßnahmen in drei Prioritätsstufen vorgenommen. Die Prioritäten sind aus fachlicher Sicht gesetzt worden und erstrecken sich somit auf alle Baulastträger. Aufgrund des geringeren finanziellen Aufwandes können weniger kostenintensive Maßnahmen, wie z.B. Markierungen in den Ortsdurchfahrten oder Querungshilfen sicher oft schneller umgesetzt werden.

Zu den Prioritäten aller Maßnahmen finden sich Tabellen im Anhang (Anlage 5).

7.1 Methodik der Prioritätensetzung

Für die Prioritätensetzung wurden alle Achsen des Radverkehrsnetzes in Achsenabschnitte unterteilt.

Alle Maßnahmen auf einem Achsenabschnitt außerorts (gemeindeübergreifend) und alle Maßnahmen auf einem Achsenabschnitt innerorts wurden jeweils zusammengefasst.

Die Bewertung für die Prioritätensetzung wurde nach folgenden Kriterien ermittelt: Netzbedeutung, Sicherheitsrelevanz, Netzlücke und touristische Bedeutung.

Netzbedeutung Im Radverkehrskonzept erhalten die Achsen, entsprechend ihrer zu erwartenden Potenziale nach Haupt-, wichtigen und sonstigen Nebenachsen sowie getrennt nach Alltags- und Freizeitverbindungen, unterschiedliche Bewertungen. Diese spiegeln sich in der Punkteverteilung für die Prioritäten wider.

Sicherheitsrelevanz Bei dem Kriterium Sicherheitsrelevanz sind Unfallschwere (nur Personenschäden) und die Anzahl der Unfälle bewertungsrelevant. Besonders problematisch sind Streckenabschnitte an denen ein Unfall mit schwerem Personenschaden (Getöteter oder schwerverletzter Radfahrer) zu verzeichnen war. Daher sind diese mit 2 Punkten zu bewerten. Ein Streckenabschnitt mit 3 oder mehr Leichtverletzten wird als Unfallschwerpunkt eingestuft und ebenfalls mit 2 Punkten bewertet. Bei 1 bis 2 Leichtverletzten auf einem Streckenabschnitt besteht eine Unfallauffälligkeit, die mit 1 Punkt bewertet wird. Alle Abschnitte, an denen keine Unfälle aufgetreten sind, erhalten folgerichtig keine Punktzahl.

Netzlücke

Bei der Bewertung eines Streckenabschnitts sind Parallelführungen zu berücksichtigen. Eine Maßnahme ist an einem Abschnitt weniger entscheidend für die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr, wenn eine alternative funktionsfähige Führung vorhanden ist, als eine Maßnahme an einem Abschnitt, wo keine Alternativen oder nur eingeschränkt funktionsfähige vorhanden sind. Hierbei sind aber die Kriterien Alltagstauglichkeit und Umwegfaktor zu berücksichtigen.

Touristische Bedeutung

Alle touristischen Routen, die in Planung oder bereits ausgeschildert sind, erhalten 1 Punkt. Hierbei werden die Routen des Kreises (Filstal, Albtrauf, Obstroute, Voralbroute und Stauferradweg) und ihre Zuwege genauso berücksichtigt wie die Landesrouten (Alb-Neckar und Schwäbische Alb). Alle anderen Verbindungen erhalten keinen Punkt.

Punkte für Netzbedeutung

Abstufung Netzbedeutung	Erläuterung	Punkte
Hohe Netzbedeutung	Hauptachse und wichtige Nebenachsen Alltag	2
Mittlere Netzbedeutung	sonstige Nebenachsen Alltag sowie wichtige Nebenachsen Freizeit	1
Geringe Netzbedeutung	sonstige Nebenachsen Freizeit	0

Punkte für Sicherheitsrelevanz

Abstufung Sicherheitsrelevanz	Erläuterung	Punkte
hohe Sicherheitsrelevanz	1 Getöteter oder 1 Schwerverletzter oder mind. 3 Leichtverletzte	2
mittlere Sicherheitsrelevanz	1 - 2 Leichtverletzte	1
geringe Sicherheitsrelevanz	Keine Unfälle	0

Punkte für Netzlücke

Abstufung Netzlücke	Erläuterung	Punkte
Netzlücke (keine Parallelführung)	<p>Es gibt keine Parallelführung oder eine Parallelführung ist nicht nutzbar („Neubau“) oder eine Parallelführung hat einen Umwegfaktor > 1,5.</p> <p>Maßnahmen auf Verbindungen in den Ortszentren werden immer mit 2 Punkten bewertet, da durch die Dichte der Quell- und Zielverkehre alternative Führungen per se ausgeschlossen sind und die Ortszentren immer erreichbar sein müssen.</p> <p>Mit der höchsten Punktzahl werden auch Einzelmaßnahmen an Knoten bewertet, bei denen die zu diesem Knoten führenden Verbindungen in gutem Zustand sind (keine Maßnahmen) und die Umsetzung der Maßnahme an dem Knoten somit zu einer deutlichen Verbesserung einer Achse führt.</p>	2
Netzlücke (Parallelführung eingeschränkt nutzbar)	<p>Es gibt eine Parallelführung für die keine Maßnahmen bzw. nur kleinere Maßnahmen (Sanierung, Markierung) zur Instandsetzung notwendig sind. Diese Parallelverbindung hat außerdem einen Umwegfaktor zwischen 1,2 und 1,5.</p>	1
Netzlücke (funktionsfähige Parallelführung vorhanden)	<p>Es gibt eine Parallelführung für die keine Maßnahmen zur Instandsetzung notwendig sind. Diese Parallelverbindung hat außerdem einen Umwegfaktor < 1,2.</p>	0

Punkte für touristische Bedeutung

Abstufung touristische Bedeutung	Erläuterung	Punkte
Route geplant oder realisiert	<p>Es gibt eine touristische Route, die geplant oder bereits ausgeschildert ist.</p>	1
Alle andere Verbindungen	Alle anderen Verbindungen ohne touristische Verbindung.	0

Punkttafel für Bewertung der Prioritäten

Netzbedeutung	Sicherheitsrelevanz	Netzlücke	Touristische Route
2	2	2	
1	1	1	1
0	0	0	0

Aus den Summen ergeben sich folgende Prioritäten:

Priorität 1: Punkte 6 bis 7

Priorität 2: Punkte 4 bis 5

Priorität 3: Punkte 1 bis 3

7.2 Ergebnisse der Prioritätensetzung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prioritätensetzung und ihre Verteilung auf Maßnahmentypen und Baulastträger dargestellt. Die Priorität für jede Maßnahme wird in einer Prioritätentabelle angezeigt (vgl. Anhang Anlage 5).

19% aller Kosten liegen in der Prioritätsstufe 1. In die Prioritätsstufen 2 und 3 verteilen sich je ca. 40% der Gesamtkosten (ca. 16.800.000) für die in diesem Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

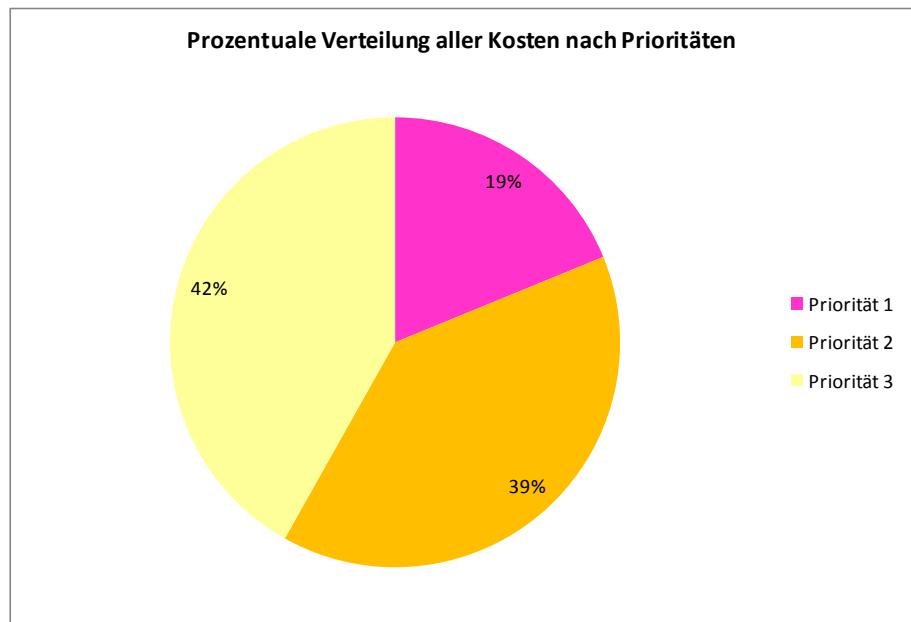


Abbildung 7-1: Prozentuale Verteilung der Kosten auf die einzelnen Prioritäten

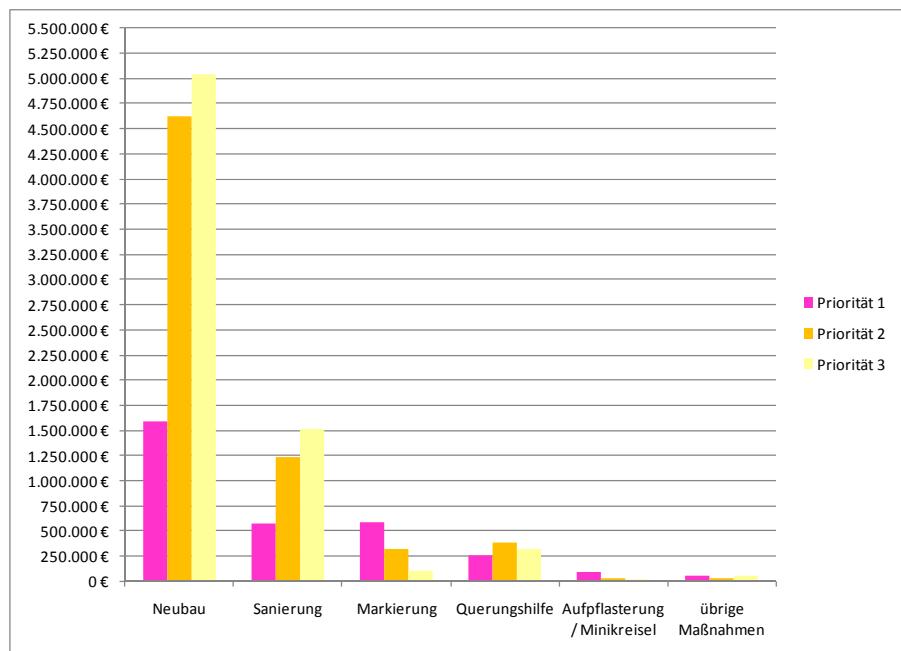


Abbildung 7-2: Prioritäten nach Maßnahmentyp und Kosten

Schlüsselt man die Gesamtkosten nach Maßnahmentyp weiter auf, so ergibt sich, dass die teureren Maßnahmen, wie Neubau und Sanierung, vor allem in den Prioritätsstufen 2 und 3 vorkommen. Dagegen finden sich die Markierungskosten zu fast 60% in der Priorität 1 wieder. Die Querungsanlagen verteilen sich relativ gleichmäßig auf die drei Prioritäten. Aufpflasterungen und der Bau von Minikreisverkehren sind fast vollständig in der Priorität 1 wieder zu finden. Die

übrigen Maßnahmen, wie Brückenneubau, Umbau von LSA u.a. verteilen sich relativ gleichmäßig auf die drei Prioritätsstufen.

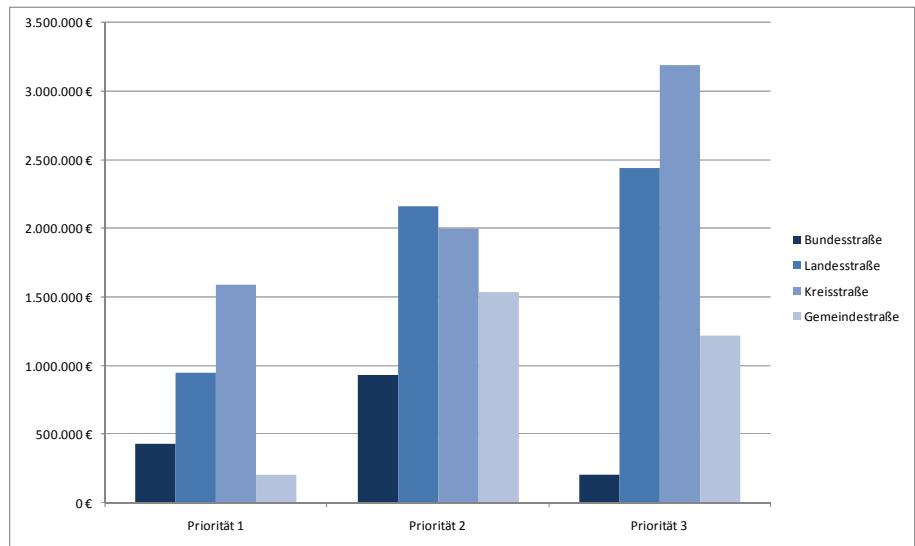


Abbildung 7-3: Prioritäten und ihre Kosten nach Baulastträgern

8 Bike & Ride Konzeption

8.1 Was ist Bike & Ride

Neben seiner Funktion als Nahverkehrsmittel kann das Fahrrad auch als Zubringer dienen. Hier ist die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr von Bedeutung, das sogenannte Bike & Ride.

Dabei gibt es drei Grundformen:

- Vortransport: Das Fahrrad wird auf dem Weg zur Haltestelle genutzt.
- Nachtransport: Das Fahrrad wird auf dem Weg vom Bahnhof zur Arbeitsstelle genutzt.
- Fahrradmitnahme: Das Fahrrad wird im Zug / Bus mitgenommen.



Abbildung 8-1: Reisezeitvergleich der Bike & Ride-Formen

(Quelle: Ab in die Pedale, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW)

Die Abbildung 8-1 verdeutlicht schematisch die Reisezeitgewinne, die durch Bike & Ride zu erreichen sind. Wird eine Strecke, zum Beispiel im Vortransport, mit dem Fahrrad zurückgelegt können schon deutliche Reisezeitgewinne erzielt werden. Besonders effektiv ist die Kombination von Vor- und Nachtransport.

Vortransport

Der Vortransport ist die häufigste Form der Bike & Ride-Nutzung im alltäglichen Verkehr im Landkreis Göppingen. Dies betrifft bislang in erster Linie den Eisenbahnverkehr. Hier wird das Fahrrad tagsüber geparkt, dazu ist eine Abstellanlage, an der man das Fahrrad anschließen kann und die über einen Regenschutz verfügt der Mindeststandard. Im Vortransport liegen im Kreis Göppingen die größten Po-

	<p>tenziale. Die Schaffung neuer Abstellanlagen zielt in erster Linie auf diesen Vortransport ab.</p>
Nachtransport	<p>Der Nachtransport mit dem Fahrrad erfordert zusätzlich eine eigene Infrastruktur, da das Fahrrad über Nacht geparkt werden muss. Mögliche Elemente sind Fahrradboxen oder sogenannte „Fahrradkäfige“ mit einem begrenzten Nutzerkreis. Der Nachtransport ist im Landkreis Göppingen besonders am Hauptbahnhof Göppingen und am Bahnhof Geislingen von Bedeutung. Interessante Standorte sind auch andere Bahnhöfe an der Filstalachse, da nahezu alle Filstalgemeinden über zahlreiche Arbeitsstätten verfügen.</p>
Fahrradmitnahme	<p>Die Fahrradmitnahme ist eine beliebte Form der Bike & Ride-Nutzung im Freizeitverkehr. Bei der Fahrradmitnahme sind vor allem der Zugang zum Fahrzeug und das Platzangebot für Fahrräder von Bedeutung. In den Zügen der Filstalbahn sind Fahrradstellplätze vorhanden. Seit dem 1.1.2011 gilt die kostenfreie Fahrradmitnahme. Damit sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die Fahrradmitnahme gegeben. Jedoch ist die kostenfreie Fahrradmitnahme aufgrund der hohen Auslastung der Züge an Werktagen für den Freizeitverkehr relevant. Ein Verbesserungsbedarf besteht beim barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe. Ein Handlungsfeld, das noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird.</p>
Mitnahme im Bus	<p>Im regulären Busverkehr ist die Fahrradmitnahme zwar möglich, aber auf Grund des geringen Platzangebotes von eingeschränkter Bedeutung, zumal Radfahrer verständlicherweise anderen Kundengruppen, wie Kinderwagen und Rollstühlen, weichen müssen.</p>
Fahrradbust	<p>Fahrradmitnahme in Bussen kann auf regionalem Maßstab ein interessantes fahrradtouristisches Segment sein, wenn entsprechende Angebote, z.B. Fahrradtransportanhänger, geschaffen werden. Entsprechende Angebote für den Landkreis Göppingen werden in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben konzipiert. Hier soll auch auf das Projekt Fahrradbust im Freizeitverkehr im Anhang dieses Berichtes verwiesen werden.</p>
	<h2>8.2 Vorgehensweise</h2>
Aufgabenstellung	<p>Für die Haltestellen des Schienenverkehrs werden konzeptionelle Vorstellungen zur Weiterentwicklung des Bike & Ride-Systems entwickelt. Dabei werden auf der Grundlage von Bestandsaufnahmen an den 11 Bahn-Haltepunkten im Landkreis Handlungskonzepte entwi-</p>

Arbeitsschritte

ckelt. In Göppingen wurde darüber hinaus der ZOB (Zentrale Omnibusbahnhof) beurteilt.

Es wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Zählung der Stellplätze und fotografische Dokumentation
- Erfassung aller abgestellten Räder im Bahnhofsumfeld (je ein Zeitschnitt zwischen 08.30 und 13:00 Uhr an zwei Werktagen).
- Aufnahme der räumlichen Verhältnisse
- Potenzialabschätzung für die Anlagen an den Bahnhöfen
- Erarbeitung eines Konzeptvorschlages.

Mit dem Zeitschnitt von 8.30 bis 13.00 Uhr ist an den Bahnhöfen, die vom Vortransport geprägt sind, die Zeit der höchsten Stellplatznutzung erfasst. Zu dieser Zeit werden die Fahrräder von Berufspendlern, Auszubildenden, Schülern und Studenten erfasst, die zusammen zwischen 80 und 90% der Bike & Ride-Nutzer ausmachen.

8.3 Aufnahme des Bike & Ride-Angebotes

8.3.1 Erhebungsumfang

Die Erhebung des Bike & Ride-Angebotes und der Nachfrage erfolgte am 19.05. und 20.05.2010 zwischen 8.30 Uhr und 13.00 Uhr. Hierbei wurden an den zu untersuchenden Bahnhöfen der einzelnen Gemeinden die Anzahl der Stellplätze sowie der abgestellten Fahrräder in den Bike & Ride-Anlagen erhoben. Außerdem wurden frei abgestellte Fahrräder sowie „Fahrradleichen“ aufgenommen. Unter frei abgestellten Fahrrädern werden jene Räder angesehen, die im Umfeld des Bahnhofs nicht an einer Abstellanlage angeschlossen sind. Bei „Fahrradleichen“ handelt es sich um nicht mehr funktionsfähige Räder, die bereits seit geraumer Zeit in einer Anlage oder frei abgestellt sind.

An den Bahnhöfen Ebersbach an der Fils, Eislingen, Geislingen (Steige), Gingeng, Göppingen, Göppingen Faurndau, Kuchen, Salach, Süßen sowie Uhingen sind Fahrradabstellanlagen vorhanden. Am Bahnhof Geislingen (West) existiert keine Anlage.

Die Erhebungstage lagen außerhalb der Ferienzeit in Baden-Württemberg. An diesen Tagen war es bewölkt und die Tageshöchsttemperatur lag bei ca.13° C.

8.3.2 Anlagentypen

Bei der Beurteilung der Bike & Ride-Anlagen spielt der Angebotsstandard eine große Rolle. Die Beurteilung erfolgt über drei Kriterien, die möglichst alle erfüllt sein sollen:

- Diebstahlschutz durch Anschlussmöglichkeit des Rahmens
- Wetterschutz durch Überdachung
- Ausreichende Beleuchtung und soziale Kontrolle.

Als Zusatzanforderung im Nachtransport aber auch als erhöhte Komfortstufe für den Vortransport sind abschließbare Räume sinnvoll. Dabei handelt es sich um Fahrradboxen als Einzelanlagen und abschließbare Gruppenanlagen.

Vorhandene Anlagentypen und ihre Eignung

Die vorhandenen Abstellanlagen wurden sechs Grundtypen zugeordnet. Folgende Anlagentypen wurden an den einzelnen Bahnhöfen festgestellt:

- Vorderradhalter ohne Fixierung (Abbildung 8-2)
- Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit (Abbildung 8-3)
- Anlehnbügel ohne Fixierung (Abbildung 8-4)
- Anlehnbügel mit Fixierung (Typ Orion) (Abbildung 8-5)
- Anlehnbügel in Sonderformen (Typ Rondo) (Abbildung 8-6)
- Fahrradboxen (Abbildung 8-7).



Abbildung 8-2: Vorderradhalter ohne Fixierung



Abbildung 8-3: Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit



Abbildung 8-4: Anlehnbügel ohne Fixierung



Abbildung 8-5: Anlehnbügel mit Fixierung (Typ Orion)



Abbildung 8-6: Anlehnbügel mit Anschlussmöglichkeit (Typ Rondo)



Abbildung 8-7: Fahrradboxen

Ein Vorderradhalter ohne Fixierung kann nur von einem Fahrrad genutzt werden. Vorderradhalter bieten generell nur eine geringe Stabilität für das abgestellte Rad. Wenn das Fahrrad mutwillig oder aus Versehen angestoßen wird, dann kann, aufgrund des relativ unstabilen Standes des Fahrrads, die Vorderradfelge beschädigt werden. Auch der Diebstahlschutz ist hier eher als gering einzuschätzen. Ein an einen solchen Anlagentypen angeschlossenes Fahrrad zu entwenden ist relativ einfach, da hierzu nur die Demontage des Vorderrads notwendig ist.

Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit sind dagegen relativ sicher gegenüber Diebstahlversuchen, da hier das Fahrrad am Rahmen angeschlossen werden kann. Auch der Stand des Fahrrads ist bei diesem Anlagentyp stabil.

Anlehnbügel ohne Fixierung können beidseitig genutzt werden, d.h. pro Anlehnbügel können zwei Räder angeschlossen werden. Anlehnbügel mit Fixierung (Typ Orion) sind für ein Fahrrad vorgesehen, werden aber in der Praxis von beiden Seiten genutzt. Anlehnbügel mit Anschlussmöglichkeit (Typ Rondo) können nur von einem Fahrrad genutzt werden. Da das Schloss um den Fahrradrahmen und den Anlehnbügelrahmen angebracht wird, bieten Anlehnbügel sehr guten Schutz gegen Diebstahl und sehr stabilen Stand für ein Fahrrad.

Fahrradboxen sind die sicherste Art ein Fahrrad abzustellen. Sie stellen eine nahezu große Hürde für den Diebstahl dar. Ein Nachteil von Fahrradboxen ist, dass diese gemietet werden müssen. Dies bedeutet, dass ein relativ großer Aufwand durch den Mieter betrieben werden muss. Hier existieren verschiedene Mietmodelle.

Angebot und Nutzung der Anlagen

Die Anlagen in Süßen verfügen mit insgesamt rund 300 Stellplätzen über die größte Anzahl im Landkreis. Anlagen mit je 100 bis 200 Stellplätzen befinden sich in Göppingen, Eislingen, Ebersbach und Gingel an der Fils, und Geislingen. Alle Anlagen waren am Erhebungstag nicht bis gering ausgelastet (Abbildung 8-8).

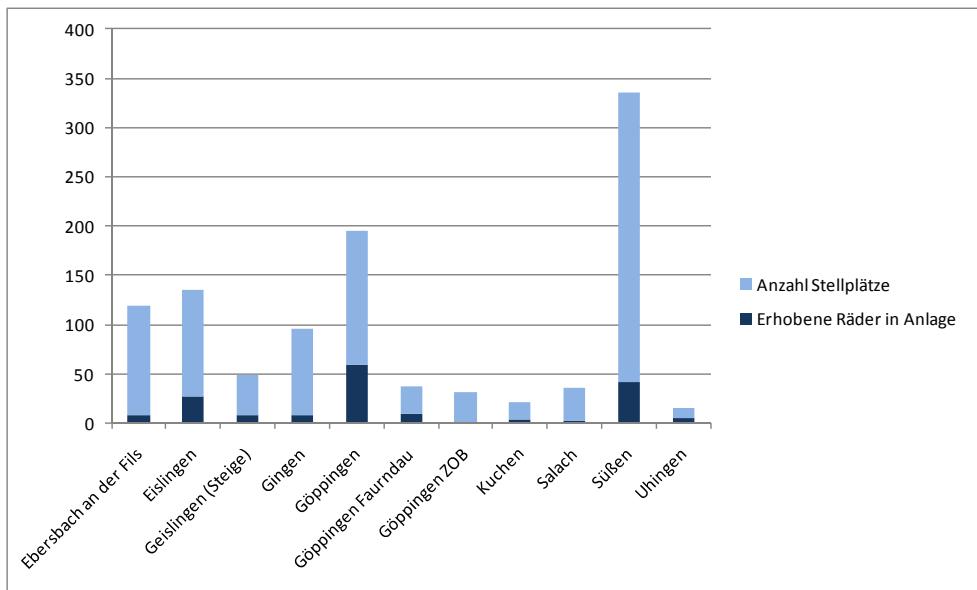


Abbildung 8-8: Verhältnis abgestellter Räder zur Stellplatzanzahl

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Abstellanlagen an den 11 Bahnhöfen sowie dem Zentralen Omnibusbahnhof Göppingen vorgestellt. Die Fotodokumentation der einzelnen Bahnhöfe findet sich im Anhang (Anlage 6).

8.3.3 Ebersbach an der Fils

Lage und verkehrliche Bedeutung

Der Bahnhof Ebersbach an der Fils ist der erste Bahnhof im Landkreis Göppingen, der aus Richtung Stuttgart angefahren wird. Hier halten der Regional-Express und die Regional-Bahn.

Bike & Ride-Standort

An dieser Haltestelle sind zwei Typen von Abstellanlagen vorhanden. Nördlich der Gleisanlage sind 44 überdachte Anlehnbügel mit Fixierung (Typ Orion) und drei Fahrradboxen zu finden. Südlich der Gleisanlage sind 40 überdachte Anlehnbügel von gleicher Bauart östlich sowie 22 westlich des Bahnhofsgebäudes vorhanden. Hinzu kommen noch im westlichen Bereich des Bahnhofs drei weitere Fahrradboxen.

Einbindung in das Radverkehrsnetz

Der Bahnhof Ebersbach an der Fils ist sowohl über die Filstalradroute Nord als auch über die Filstalradroute Süd an das touristische Radverkehrsnetz angebunden.

Auslastung

Die Gesamtauslastung aller Anlagen beträgt lediglich 8%. Die Fahrradboxen wurden zum Erhebungszeitpunkt nicht genutzt. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.

Bewertung der Standorte	Alle Anlagen sind überdacht und beleuchtet. Die Fahrradboxen sind etwas zerbeult und teilweise mit Graffiti beschmiert. Die anderen Anlagen weisen, bis auf abgeblätterten Lack, keine erkennbaren Mängel auf. Die Abstellanlage westlich des Bahnhofgebäudes ist durch seine abseitige Lage nicht optimal einsehbar.
Planungsvorschlag	Alle Anlagen an diesem Bahnhof entsprechen dem Standard.

8.3.4 Eislingen	
verkehrliche Bedeutung	Am Bahnhof Eislingen halten Regional-Bahn und Regional-Express-Züge.
Bike & Ride-Standort	Es existieren zwei Bike & Ride-Anlagen im Bahnhofsgebiet. Die Anlage auf Bahnsteig 1 ist überdacht und besteht aus 51 Anlehn Bügeln mit Anschlussmöglichkeit (Typ Rondo). Des Weiteren existieren 10 Fahrradboxen auf dem gleichen Bahnsteig. Die zweite Anlage liegt unterhalb des Brückenbauwerks im Osten des Bahnhofs. Durch die Brücke ist diese Anlage vor Witterungseinflüssen relativ gut geschützt. Hier finden sich 46 Anlehn Bügeln mit Fixierung.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Eislingen ist sowohl an die Filstalradroute Nord als auch an die Filstalradroute Süd und somit an das touristische Radverkehrsnetz angebunden.
Auslastung	In Eislingen waren am Erhebungstag die Fahrradboxen leer. Die Auslastung der Abstellanlage am Bahnsteig 1 lag bei 28%, die der Anlage unter der Brücke bei 29%. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.
Bewertung der Standorte	Alle Anlagen sind ausreichend beleuchtet und überdacht. Die Anlage unter der Brücke liegt zwar etwas abseits und sollte noch besser beleuchtet werden. Die Anlage wird jedoch gut angenommen. Der Zustand der Anlagen ist gut. Die Anlagen entsprechen den heutigen Anforderungen.
Planungsvorschlag	Die Anlagen sind in einem guten Zustand. Eine Ausweitung des Angebotes ist derzeit nicht erforderlich. Die bereits angesprochene Beleuchtung unter der Brücke sollte verbessert werden.

8.3.5 Geislingen (West)

verkehrliche Bedeutung	In Geislingen existieren zwei Bahnhöfe, Geislingen West und Geislingen Steige. Geislingen West wird von der Regionalbahn angefahren.
Bike & Ride-Standort	Hier ist keine Bike & Ride-Anlage vorhanden.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Geislingen (West) ist sowohl über die Filstalradroute Nord als auch über die Filstalroute an das touristische Radverkehrsnetz angebunden.
Auslastung	Es wurden keine abgestellten Fahrräder beobachtet.
Bewertung der Standorte	Da zum Erhebungszeitpunkt keine Räder vorhanden waren, kann auch kein Potenzial ermittelt werden. Jedoch ist anzunehmen, dass durch das südliche Wohngebiet ein Potenzial vorhanden ist.
Planungsvorschlag	Geislingen (West) sollte eine kleine Anlage mit 10 Stellplätzen, also 5 Anlehnbügeln ohne Fixierung inklusive Überdachung und Beleuchtung erhalten. Hiermit wird eine Kontinuität des Bike & Ride-Konzeptes im Landkreis erreicht. Als Standort wird die Gutenbergstraße direkt östlich des Zugangs zum Gleis vorgeschlagen.

8.3.6 Geislingen (Steige)

Lage und verkehrliche Bedeutung	Der andere Bahnhof in Geislingen (Steige) liegt in Nähe zur Altstadt. Der Haltepunkt wird von der Regionalbahn, dem Regionalexpress und dem Intercityexpress angefahren. Das Bahnhofsgelände ist etwas abgelegen, so dass von Seiten der Stadt Geislingen über Vandalismus geklagt wird.
Bike & Ride-Standort	Es existieren zwei Bike & Ride-Anlagen im direkten Bahnhofsumfeld. Beide Anlagen liegen auf dem Bahnsteig des Gleises 1 direkt neben dem Bahnhofsgebäude. Hier existieren zwei Anlagen vom gleichen Typ. An beiden Standorten befinden sich je 20 überdachte Abstellmöglichkeiten vom Typ Anlehnbügel mit Fixierung.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Geislingen (Steige) ist im Rahmen der Beschilderung des Alb-Trauf-Radwegs an das touristische Radverkehrsnetz und die Altstadt angebunden.
Auslastung	Die Gesamtauslastung beträgt 23%. Es wurden allerdings relativ viele freiabgestellte Räder aufgenommen. Diese sind an das Geländer des Treppenabgangs Richtung Gleis 2 angeschlossen. Zählt man diese Fahrräder hinzu, so beträgt die Auslastung 43%. An diesem Standort

Bewertung der Standorte	fielen die abgestellten Krafträder auf, die teilweise den Zugang zur Abstellanlage versperren.
	Obwohl die Anlage insgesamt über 40 Stellplätze und eine ausgesprochene Ziennähe verfügt, ist sie nur relativ schwach ausgelastet.
	Die frei abgestellten Räder an der Anlage am Treppenaufgang zeigen, dass diese Anlage durch die abgestellten Krafträder weniger gut genutzt werden kann.
Planungsvorschlag	Die Anlagen sind in einem guten Zustand. Für die Krafträder sollte eine eigene kleine Anlage (überdachter Abstellplatz) auf dem westlich des Bahnhofgebäudes gelegenen Parkplatz errichtet werden. Hierdurch kann die Zahl der frei abgestellten Räder reduziert werden.

8.3.7 Gingen an der Fils

Lage und verkehrliche Bedeutung	Die Haltestelle Gingen an der Fils liegt am Ostrand der Gemeindebebauung. Hier hält die Regionalbahn.
Bike & Ride-Standort	Hier existiert eine Anlage. Diese ist überdacht und beleuchtet. Bei dem Anlagentyp handelt es sich um Vorderradhalter ohne Fixierung. Die Stellplatzanzahl beträgt 88.
Auslastung	Die Auslastung beträgt jedoch nur 9%, d.h. lediglich 8 Fahrräder waren zum Zeitpunkt der Erhebung in der 88 Stellplätze umfassenden Anlage untergebracht. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Gingen ist über eine Anbindung an die Filstalroute und die Filstalradroute Nord sowie die Filstalradroute Süd angeschlossen.
Bewertung der Standorte	Die Fahrradabstellanlage ist schwach ausgelastet. Die Anlage ist zwar in einem insgesamt guten Zustand, genügt allerdings nicht mehr heutigen Ansprüchen, da Vorderradhalter ohne Fixierung keinen hinreichenden Abstellschutz bieten.
Planungsvorschlag	Es wird vorgeschlagen die vorhandenen Vorderradhalter durch solche mit Anlehnbügeln ohne Fixierung zu ersetzen. Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten sollte beibehalten werden, d.h. etwa 40 Anlehnbügel sollten aufgestellt werden.

8.3.8 Göppingen DB-Bahnhof und ZOB

Lage und verkehrliche Bedeutung

Die Haltestelle befindet sich im Zentrum der Stadt Göppingen. Hier hält die Regionalbahn, der Regionalexpress und der Inter- bzw. Euro-cityexpress. Damit besitzt Göppingen, neben Geislingen, die höchste Bedeutung im Schienenverkehr im gesamten Landkreis.

Bike & Ride-Standort DB-Bahnhof

Der Bahnhof verfügt sowohl südlich der Fils als auch nördlich der Bahnlinie über Anlagen um Fahrräder abzustellen. Es findet sich südlich der Fils eine überdachte Anlage mit 18 Anlehnbügeln ohne Fixierung sowie eine im selben Design errichtete Anlage mit 6 Fahrradboxen aus Glas.

Alle anderen Bike & Ride-Anlagen befinden sich nördlich der Gleisanlagen bzw. der Fils. Es existieren eine überdachte Anlage mit 40 Vorderradhaltern direkt auf dem Bahnsteig (Gleis 1) südlich des Parkplatzes. Östlich von dieser Anlage finden sich 12 Fahrradboxen. An der Nordwestseite des Bahnhofgebäudes liegen 36 nicht überdachte Anlehnbügel ohne Fixierung in einem spiralförmigen Design. Östlich des Bahnhofgebäudes finden sich 14 überdachte Anlehnbügel ohne Fixierung sowie 14 Fahrradboxen.

Bike & Ride-Standort ZOB

Am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Göppingen wurden zwei Anlagen eingerichtet. Beide sind nicht überdacht. Es handelt sich hierbei um 10 Anlehnbügel mit Fixierung (beidseitig nutzbar) sowie eine Anlage mit 10 Anlehnbügeln ohne Fixierung (einseitig nutzbar).

Einbindung in das Radverkehrsnetz

Der DB- und der Busbahnhof sind über Anbindungen an die Filstalradroute Nord und Süd angeschlossen.

Auslastung DB-Bahnhof

Insgesamt stehen Fahrradfahrern im Bereich des Bahnhofs 172 Stellplätze zur Verfügung. Hiervon waren am Erhebungstag 67 besetzt, dies entspricht einer Auslastung von 39%. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.

Unter den Anlagentypen sind die Fahrradboxen gemessen an ihrer Stellplatzanzahl, der am stärksten ausgelastete Anlagentyp. Zwei Drittel (69%) der Fahrradboxen waren zum Zeitpunkt der Erhebung belegt.

Planungsvorschlag

Die überdachte Anlage mit 40 Vorderradhaltern direkt auf dem Bahnsteig (Gleis 1) sollte abgebaut und durch Abstellmöglichkeiten, die den Kriterien entsprechen, ersetzt werden. Die Anlage im Nordwesten des Bahnhofgebäudes sollte überdacht werden.

Auslastung ZOB	Am Busbahnhof waren auf den 30 nicht überdachten Stellplätzen lediglich einer besetzt. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.
Bewertung der Standorte	Die Abstellanlagen am Bahnhof entsprechen überwiegend den erforderlichen Kriterien. Lediglich die Anlage vor dem Bahnhofsgebäude ist wegen dem Fehlen einer Überdachung nicht den Kriterien entsprechend.
Planungsvorschlag	Die beiden Anlagen am Zentralen Omnibusbahnhof verfügen ebenfalls nicht über eine Überdachung, sind aber ansonsten in Ordnung. Es wird vorgeschlagen die vorhandenen Anlagen auf dem ZOB zu überdachen.

8.3.9 Göppingen - Faurndau

Lage und verkehrliche Bedeutung	Die Haltestelle Faurndau befindet sich in ca. 300 m Entfernung zum Hirschplatz.
Bike & Ride-Standort	Insgesamt finden sich am Bahnhof Faurndau vier Anlagen. Zwei Anlagen mit Vorderradhalter ohne Fixierung verfügen zusammen über 20 Stellplätze. Diese Anlagen sind durch ein Brückenbauwerk (K1410) überdacht und somit vor Witterungseinflüssen geschützt. Daneben existiert eine Anlage mit Anlehnbügel ohne Fixierung mit 10 Stellplätzen. Diese Anlage wird nur teilweise durch das Brückenbauwerk (K1410) vor Witterungseinflüssen geschützt. Nordwestlich des Brückenbauwerks (K1410) sind noch vier Fahrradboxen vorhanden.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Faurndau liegt in der Nähe eines wichtigen Kreuzungspunktes von touristischen Radrouten. Die Alb-Neckar-Radroute ist mit der Filstalradroute Süd sowie Nord verknüpft.

Auslastung	Von den insgesamt 28 Abstellmöglichkeiten waren 10 besetzt. Dies entspricht einer Auslastung von 36%. Frei abgestellte Fahrräder konnten nicht beobachtet werden.
Bewertung der Standorte	Die beiden Anlagen mit Vorderradhalter entsprechen nicht den Kriterien zum sicheren Abstellen von Rädern. Die Anlage mit Anlehnbügel ohne Fixierung ist in einem guten Zustand. Die Fahrradboxen sind in einem sehr guten Zustand.
Planungsvorschlag	Es wird vorgeschlagen die vorhandenen Anlagen östlich der Schondorfer Straße durch solche mit Anlehn Bügeln zu ersetzen. Diese soll-

ten dann über eine Stellplatzanzahl, die der heutigen entspricht, verfügen. Die Anlage südwestlich der Schorndorfer Straße sollte wegen der mangelhaften Überdachung verlegt werden.

8.3.10 Kuchen

verkehrliche Bedeutung	Der Bahnhof Kuchen wird von der Regionalbahn angefahren.
Bike & Ride-Standort	Am Bahnhof Kuchen existiert eine Anlage um Räder abzustellen. Es handelt sich um 18 überdachte Vorderradhalter.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof ist direkt an die Filstalradroute Nord angeschlossen. Von dieser existiert eine Verbindung zur Filstalradroute Süd.
Auslastung	Von den 18 Stellplätzen wurden am Erhebungstag vier genutzt. Daraus war ein Fahrrad eine „Fahrradleiche“. Frei abgestellte Räder wurden nicht beobachtet.
Bewertung der Standorte	Der Standort ist gut. Jedoch wird der Anlagentyp nicht mehr den heutigen Ansprüchen gerecht.
Planungsvorschlag	Es wird vorgeschlagen die vorhandene Anlage durch eine mit Anlehnbügel zu ersetzen. Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten sollte dabei der heutigen entsprechen. Dies bedeutet, dass mindestens 10 beidseitig nutzbare Anlehnbügel errichtet werden sollten.

8.3.11 Salach

Lage	Die Bahnhaltstelle Salach liegt im Zentrum der Gemeinde.
Bike & Ride-Standort	Hier existieren zwei Standorte mit Bike & Ride-Anlagen. Die eine Anlage liegt direkt neben dem Bahnhofsgebäude, die andere Anlage südlich des Gleiskörpers. An beiden Standorten sind überdachte Anlagen vom Typ Anlehnbügel mit Fixierung vorhanden. Insgesamt stehen 34 Stellplätze zur Verfügung. Davon entfallen 10 auf den nördlichen und 24 auf den südlichen Standort.
Einbindung in das Radverkehrsnetz	Der Bahnhof Salach liegt direkt an der Filstalradroute Nord, die auf der Weberstraße entlang läuft. Die Filstalradroute Süd ist ebenfalls leicht erreichbar.
Auslastung	Trotz des guten Zustands der Anlagen waren diese am Erhebungstag mit zwei abgestellten Rädern, entspricht 6% Auslastung, nur sehr schwach frequentiert. Weder Fahrradleichen noch frei abgestellte Räder wurden beobachtet.

Bewertung der Standorte Beide Standorte liegen gut einsehbar vor den beiden Bahnsteigen. Der Anlagentyp entspricht den Kriterien. Sie sind gut beleuchtet und überdacht.

Planungsvorschlag Da sich die Anlagen in einem hervorragenden Zustand befinden, ist kein Planungsvorschlag notwendig.

8.3.12 Süßen

Lage und verkehrliche Bedeutung Die Haltestelle befindet sich Zentrum der Gemeinde. Hier hält lediglich die Regionalbahn.

Bike & Ride-Standort Mit den insgesamt 283 Abstellmöglichkeiten erreichen die Anlagen am Bahnhof Süßen die höchste Zahl des gesamten Landkreises. Insgesamt existieren vier Anlagen. Der einzige Standort nördlich der Gleisanlagen verfügt über neun Anlehnbügel mit Fixierung. Die überdachte Anlage östlich des Bahnhofs verfügt über Vorderradhalter ohne Fixierung. Mit 192 Stellplätzen ist diese Anlage sehr groß. Westlich der Bahnhofsanlage finden sich 18 Fahrradboxen und eine Großraumbox für Krafträder. In direkter östlicher Nachbarschaft zu dieser Anlage existiert eine überdachte Anlage des Typs Anlehnbügel ohne Fixierung (Typ Orion). Hier sind 32 beidseitig nutzbare Bügel vorhanden, d.h. 64 Fahrräder können angeschlossen werden.

Einbindung in das Radverkehrsnetz Süßen ist ein wichtiger Knotenpunkt im touristischen Radroutennetz. Hier treffen Schwäbische-Alb-Radweg und Filsradoute zusammen. Der Bahnhof ist an diese Radrouten angebunden.

Auslastung Alle Anlagen zusammen erreichen einen Auslastungsgrad von lediglich 15%. Dabei existieren große Unterschiede in der Auslastung der einzelnen Anlagen. Die Anlage nördlich des Gleiskörpers hatte vier Fahrräder an neun Abstellmöglichkeiten stehen. Die Anlage im Osten des Bahnhofs hat eine Auslastung von 19% bzw. 36 Stellplätze waren belegt. An der Anlage Standort 2 wurden 6 frei abgestellte Räder und drei Fahrradleichen gezählt. Die Fahrradboxen im Westen des Bahnhofs enthielten lediglich zwei Räder sowie ein frei abgestelltes Fahrrad. Der benachbarte Standort wurde überhaupt nicht frequentiert.

Bewertung der Standorte Trotz der hohen Stellplatzzahl konnte nur eine geringe Menge an abgestellten Rädern gezählt werden. Die Standorte 1, 3 und 4 liegen zu weit jenseits des Bahnhofsbereichs. Deshalb werden diese, trotz ihrer guten Ausstattung kaum genutzt. Standort 2 ist wegen seiner Ziennähe (direkte Lage am Bahngleis) optimal. Allerdings besteht diese Anlage aus dem Typ Vorderradhalter ohne Fixierung und wird so-

mit den heutigen Kriterien für Bike & Ride-Anlagen nicht mehr gerecht. Alle Anlagen sind überdacht und ausreichend beleuchtet.

Planungsvorschlag

Es wird vorgeschlagen die vorhandene Anlage im Osten des Bahnhofs durch eine mit Anlehnbügel zu ersetzen. Dabei sollte die Anzahl der heutigen Abstellmöglichkeiten beibehalten werden. Des Weiteren sollte am Bahnhofsgebäude eine Information über die Existenz der Anlagen im Westen des Bahnhofs angebracht werden. An den Fahrradboxen sollten darüber hinaus Hinweise zur Anmietung angebracht werden.

8.3.13 Uhingen

Lage und verkehrliche Bedeutung

Uhingen verfügt ebenfalls über einen Bahnhof, der von der Regionalbahn angefahren wird.

Bike & Ride-Standort

Nördlich des Gleiskörpers existiert eine überdachte Anlage des Typs Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit. Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten beträgt 10.

Auslastung

Am Erhebungstag waren hier an 10 Abstellmöglichkeiten fünf Fahrräder abgestellt. Dies entspricht einer Auslastung von 50%. Es konnten keine Fahrradleichen oder frei abgestellte Räder beobachtet werden.

Einbindung in das Radverkehrsnetz

Der Bahnhof ist sowohl über die Filstalradroute Nord als auch über die Filstalradroute Süd an das touristische Radverkehrsnetz angebunden.

Bewertung des Standortes

Der Anlagentyp ist, da es sich um Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit handelt, nicht mehr den heutigen Ansprüchen entsprechend.

Die kleine Anlage ist gut ausgelastet.

Planungsvorschlag

Es wird vorgeschlagen, die vorhandene Anlage durch eine mit Anlehnbügel zu ersetzen. Diese sollte dann über mindestens 20 Abstellmöglichkeiten verfügen.

8.4 Bike & Ride-Bewertung und Konzept

An den Bahnhöfen des Landkreises Göppingen existiert eine Vielzahl von Fahrradabstellanlagentypen. Das Problem ist dabei weniger die Quantität als die Qualität der Anlagen.

In der nachfolgenden Übersicht (Abbildung 8-9) werden die Anlagentypen an allen Bahnhöfen sowie ihre Bewertung zusammengefasst. Die Bewertung der Anlagen erfolgte nach folgenden Kriterien:

- Anlagentyp
- Zustand der Anlage
- Überdachung
- Beleuchtung.

Vorderradhalter unzureichend

Der Anlagentyp Vorderradhalter ohne Fixierung wurde grundsätzlich als unzureichend definiert, da dieser Typ keine stabile Abstellmöglichkeit darstellt und nur über unzureichenden Diebstahlschutz verfügt. Daher sollten alle Anlagen des Typs Vorderradhalter durch solche mit Anlehnbügel ersetzt werden. Diese gewährleisten einen besseren Schutz vor Diebstählen.

Alle Anlagen die über keine Überdachung verfügen sollten entsprechend umgebaut werden. Dies ist notwendig damit das Fahrrad vor Witterungseinflüssen geschützt wird und der potenzielle Fahrradfahrer sein Rad auch nutzt. Manchmal reicht es auch eine existierende Anlage umzusetzen, so dass sie z.B. unter einem vorhandenen Brückenbauwerk platziert wird.

Dort wo die Beleuchtung fehlt oder nur unzureichend ist, sollten entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. So können Angsträume vermieden werden.

Bahnhof	Anlagentypen	gut	mittel	unzureichend
Ebersbach an der Fils	Anlehnbügel mit Fixierung	X		
	Fahrradboxen	X		
Eislingen	Anlehnbügel mit Anschlussmöglichkeit	X		
	Anlehnbügel mit Fixierung	X		
Geislingen (Steige)	Fahrradboxen	X		
	Anlehnbügel mit Fixierung	X		
Gingen	Vorderradhalter ohne Fixierung			X
Göppingen	Anlehnbügel ohne Fixierung	X		
	Fahrradboxen	X		
Göppingen Faurndau	Vorderradhalter ohne Fixierung			X
	Anlehnbügel ohne Fixierung		X	
Göppingen ZOB	Fahrradboxen	X		
	Vorderradhalter ohne Fixierung			X
Kuchen	Anlehnbügel mit Fixierung		X	
	Anlehnbügel ohne Fixierung		X	
Salach	Vorderradhalter ohne Fixierung			X
	Anlehnbügel mit Fixierung	X		
Stüßen	Anlehnbügel mit Fixierung	X		
	Anlehnbügel ohne Fixierung	X		
Uhingen	Fahrradboxen	X		
	Vorderradhalter ohne Fixierung			X
Uhingen	Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit		X	

Abbildung 8-9: Bewertung der einzelnen Anlagen

Überwiegend gutes Angebot	Erfreulich ist, dass an zahlreichen Bahnhöfen bereits ein qualitativ gutes Angebot besteht. Von den insgesamt 22 Abstellanlagen an den Bahnhöfen und dem ZOB (Göppingen) verfügen bereits 13 über ein qualitativ gutes Angebot.
Handlungsbedarf	In Göppingen Faurndau, in Göppingen ZOB und in Uhingen sind Anlagen vorhanden, deren Typ den Kriterien weitgehend entspricht, jedoch kleinere Mängel vorhanden sind. Dies kann beispielsweise fehlende Überdachung oder Beleuchtung sein. Die fünf Anlagen des Typs Vorderradhalter sollten jedoch in jedem Fall ersetzt werden.
Perspektiven	Es ist davon auszugehen, dass die Radverkehrsanteile in den nächsten Jahren steigen werden. Dadurch werden dann auch höhere Auslastungsgrade an den bestehenden Anlagen erreicht.
Projekte des AK Fahrrad und ÖPNV	Im Rahmen des Arbeitskreises „Fahrrad und ÖPNV“ wurden daher bereits perspektivisch Maßnahmen skizziert, die für eine qualitative Weiterentwicklung des Bike & Ride Angebotes im Landkreis stehen.
Fahrradstation in Göppingen	Die Stadt Göppingen wird bei der Umgestaltung des Bahnhofes eine Fahrradstation mit bewachtem Fahrradparken und Serviceangeboten mit einplanen. Auch eine Fahrradvermietung ist dann angedacht. Auf diese Weise können auch die beträchtlichen Potenziale im Nachtransport besser genutzt werden.
Abschließbare Anlagen auf dem Vormarsch	In Süßen soll ebenfalls die Diebstahl- und Vandalismussicherheit erhöht werden. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes soll eine abschließbare Gemeinschaftsanlage entstehen. Diese hat gegenüber den bislang üblichen Fahrradboxen den Vorteil des geringeren Flächenverbrauchs und der besseren städtebaulichen Verträglichkeit.
Routing im Internet	Abschließend soll in diesem Zusammenhang auch ein weiteres Ergebnis der Arbeitsgruppe Fahrrad und ÖPNV erwähnt werden. Seit Anfang des Jahres ist der Landkreis Göppingen dem „intermodalen Routing“ des Verkehrsverbundes Stuttgart angeschlossen. Damit können die Menschen im Landkreis ihre Wege die in der Kombination von Fahrrad und Bahn zurückgelegt werden auch im Internet planen. Sicher auch ein Baustein für eine stärkere Nutzung von Bike & Ride.
Fahrradbus	Auch der Fahrradbus der an Wochenenden für den Freizeitverkehr voraussichtlich 2012 an den Start gehen wird, ist ein Ergebnis des Arbeitskreises Fahrrad und ÖPNV.

9 Zusammenfassende Bewertung

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen ist die Grundlage auf der künftig Entscheidungen zur Förderung des Radverkehrs getroffen werden sollen. Der Plan selbst ist auf Basis eines Geografischen Informationssystems so angelegt, dass er jederzeit fortgeschrieben werden kann. Das Gesamtwerk umfasst die beiden Schwerpunkte:

- Radverkehrsnetz (einschließlich Bike & Ride Infrastruktur)
- Projekte für den Fahrradfreundlichen Landkreis Göppingen.

Touristische Routen in der Umsetzung

Im Rahmen der Konzeption konnte ein kreisweites Radverkehrsnetz von 830 Kilometern Länge in Abstimmung mit allen Städten und Gemeinden erarbeitet werden. Schnittstellen in die Nachbarlandkreise wurden dabei berücksichtigt. Durch diesen Prozess sowie durch die Integration zahlreicher touristischer Routen musste das Gesamtnetz deutlich erweitert werden. Diese Routen wurden im Rahmen des Arbeitskreises „Perspektiven des Fahrradtourismus“ entwickelt und umfassen insgesamt drei Projekte (vgl. Anhang Anlage 1). Die Projekte Albtraufadweg und Obstroute bzw. Voralbroute befinden sich bereits in der Umsetzung. Eine touristische Route zu den Stauferbergen, die in Zusammenarbeit mit der Stadt Schwäbisch Gmünd realisiert wird, befindet sich in der Vorbereitung.

Analyse und Datenverarbeitung

Das gesamte Netz wurde mit dem Fahrrad befahren und auf Mängel hin untersucht, um den Handlungsbedarf festzustellen. Das Radverkehrsnetz wurde in eine Datenbank aufgenommen, um in der Zukunft eine Fortschreibung zu ermöglichen. Die Methodik einer detaillierten Analyse vor Ort in Verbindung mit der Datenverarbeitung im Geografischen Informationssystem ermöglichte die Erstellung eines umfassenden Maßnahmenplanes. Insgesamt wurden 466 Maßnahmen detailliert beschrieben, davon entfallen 290 auf Strecken und 176 auf Knotenpunkte bzw. Überquerungsstellen.

Maßnahmenplanung

Diese Maßnahmen verteilen sich auf die Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinde. Dabei entfällt der größte Anteil der Strecken auf Gemeindestrassen und –wege. 93% der Gemeindestrassen und Wege sind bereits heute vom Radverkehr sicher befahrbar. Im gesamten Netz beträgt dieser Anteil 80%. Bei den übrigen Baulastträgern sind weitaus größere Anteile an Ausbau, Neubau- und Markierungsmaßnahmen zu erbringen. Dies ist darin begründet, dass Bund, Land und Kreis für die vom Kfz-Verkehr stark belasteten Straßen zuständig sind. Hier sind außerorts Radwege zu bauen, während innerorts häu-

fig Markierungsmaßnahmen erforderlich sind. Der Landkreis Göppingen ist mit 18 Kilometern Markierungsmaßnahmen und 19,5 Kilometern Radwegeneubau anteilig am stärksten betroffen. Aber auch an den Landesstraßen ist der Handlungsbedarf mit 16,8 Kilometern Markierungsmaßnahmen und 15,4 Kilometern Radwegeneubau hoch.

Kostenermittlung

Da den Maßnahmen in den meisten Fällen Musterlösungen zugeordnet werden konnten, war es möglich eine konkrete Kostenschätzung durchzuführen. Für alle Maßnahmen ergibt sich ein Volumen von rund 16,8 Millionen €. Dabei entfallen allein über 11 Millionen € auf Neubaumaßnahmen. Weitere 3,3 Millionen € sind für den Ausbau und die Sanierung von Radwegen erforderlich. Die Kosten für die übrigen Maßnahmen wie Markierung und Querungshilfen sind mit zusammen 2,3 Millionen € im Verhältnis deutlich geringer.

Kosten nach Baulastträgern

In diesem Zusammenhang ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass sich die Kosten auf Bund, Land, Kreis und die 38 Städte und Gemeinden verteilen. Dabei ist der Landkreis mit 6,78 Mio. € am stärksten betroffen. Maßnahmen in der Baulast des Landes wurden auf 5,55 Mio. € und in der Baulast des Bundes auf 1,57 Mio. € ermittelt. Auf alle Gemeinden zusammen entfällt ein Betrag von 2,96 Mio. €.

Konzeption als Rahmenplan

Die Radverkehrskonzeption stellt einen Rahmenplan für die künftige Gestaltung der Radwegeinfrastruktur im Landkreis Göppingen dar und soll sicherstellen, dass bei allen künftigen Bauvorhaben die Verkehrsinfrastruktur betreffend die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Die Realisierung von Maßnahmen erfolgt unter anderem beim Aus- bzw. Umbau der vorhandenen Infrastruktur. Zusätzlich sollen gezielt Einzelmaßnahmen, welche sowohl von Bund, Land und Kreis gefördert werden können, umgesetzt werden.

Prioritäten

Als Hilfe für die Umsetzung wurde eine Einordnung der Maßnahmen in drei Prioritätsstufen vorgenommen. Die Prioritäten wurden aus fachlicher Sicht gesetzt und erstrecken sich auf alle Baulastträger. Aufgrund des geringeren finanziellen Aufwandes können weniger kostenaufwändige Maßnahmen, wie z.B. Markierungen (häufig Schutzstreifen) in den Ortsdurchfahrten schneller umgesetzt werden.

Fortschreibung

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist ein Kooperationsprojekt, das durch die Koordinationsstelle im Landratsamt betreut wird. Sie wurde als Ergebnis des Begleitprozesses Fahrradfreundlicher Landkreis eingerichtet. Dadurch wird die kontinuierliche Begleitung des Projektes gewährleistet. Auf der Grundlage der vorliegenden Datenbasis soll die Konzeption permanent fortgeschrieben werden.

Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



Anhang zum Bericht

Anlage 1 Übersichtskarten

Anlage 2 Musterlösungen

Anlage 3 Kostentabelle

Anlage 4 Prioritäten

Anlage 5 Bike + Ride

Anlage 6 Projektsteckbriefe zum
Fahrradfreundlichen Landkreis Göppingen

Inhaltsverzeichnis

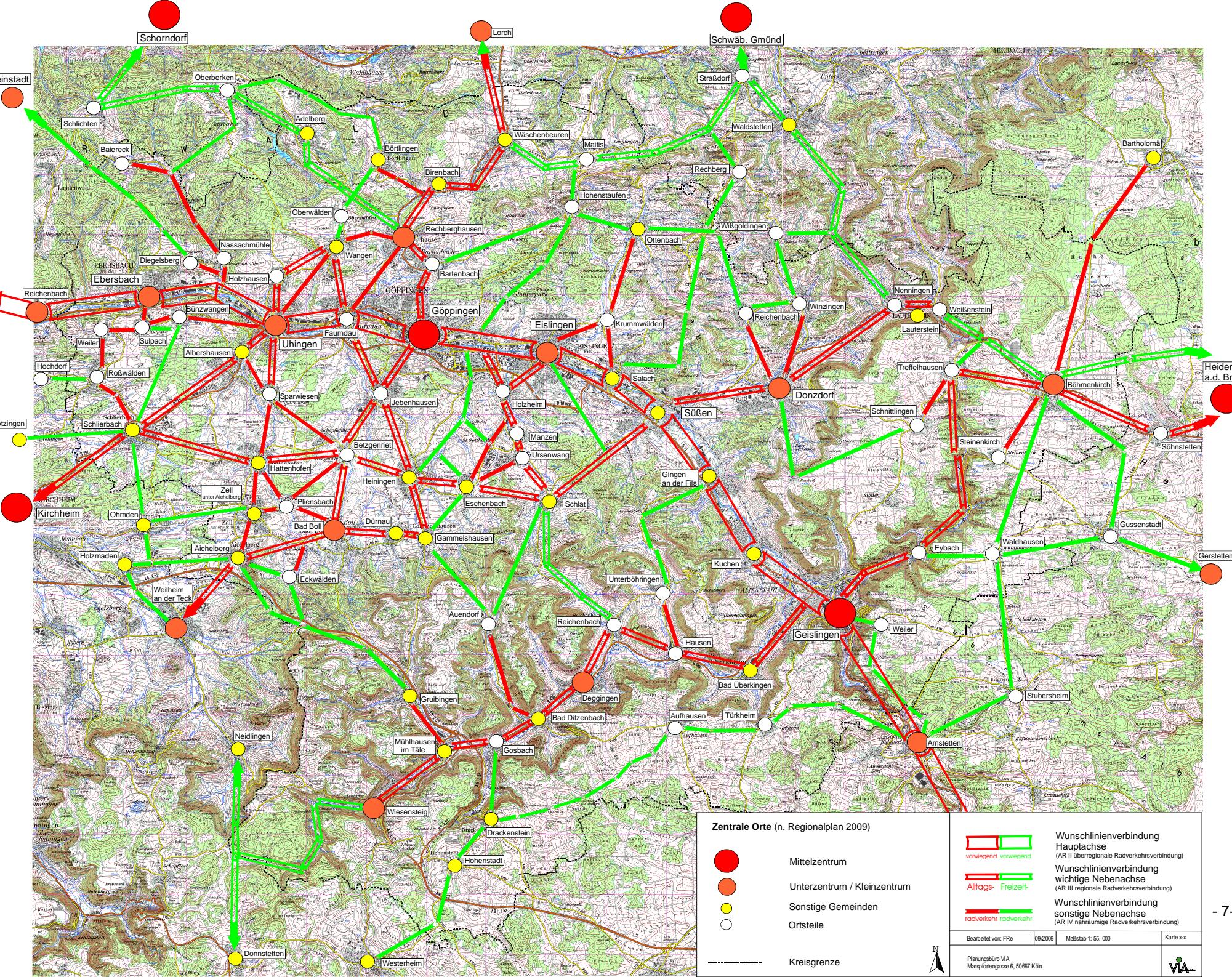
Anlage 1.....	4
Karte: Wunschlinien und Ziele	5
Karte: Analysenetz	6
Karte: vorwiegende Alltags-/Freizeitverkehrsnutzung	7
Karte: Maßnahmen	8
Karte: Maßnahmen und Prioritäten	9
Anlage 2.....	10
Musterlösung: Schutzstreifen	11
Musterlösung: Radfahrstreifen	12
Musterlösung: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen	13
Musterlösung: Fahrradweiche und vorgezogene Haltlinie	14
Musterlösung: Geteilte Mittelinsel an abknickender Vorfahrt	17
Musterlösung: Mittelinsel als Querungshilfe	16
Musterlösung: Geteilte Mittelinsel als Querungshilfe	15
Musterlösung: Radwege im Bereich von Grundstückszufahrten	21
Musterlösung: Querung einer Einmündung	19
Musterlösung: Querung einer abgesetzten Einmündung	20
Musterlösung: Indirektes Linksabbiegen	18
Musterlösung: Radverkehrsführung über die Kreisfahrbahn	23
Musterlösung: Radverkehrsführung am Kreisverkehr über Radwege	22
Musterlösung: Wechsel der Führungsform an der Schnittstelle Ortsdurchfahrt - freie Strecke	24
Anlage 3	25
Diagramm: Anzahl der Einzelmaßnahmen an Strecken	26
Diagramm: Anzahl der Einzelmaßnahmen an Knoten	27
Diagramm: Streckenmaßnahmen (in km)	28
Diagramm: Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern	29
Diagramm: Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern (Übersicht)	30
Tabelle: Ausgewählte Maßnahmentypen nach Baulastträgern	31
Diagramm: Kosten im Landkreis nach Maßnahmentyp	32
Diagramm: Übersicht der Kosten nach Gemeinden und Baulastträgern	33
Diagramm: Übersicht der Kosten nach Gemeinden und Baulastträger Bund	34
Diagramm: Übersicht der Kosten nach Gemeinden und Baulastträger Land	35
Diagramm: Übersicht der Kosten nach Gemeinden und Baulastträger Kreis	36
Diagramm: Übersicht der Kosten nach Gemeinden und Baulastträger Gemeinden	37
Tabelle: Übersicht der Kosten pro Gemeinde und Baulastträger	38
Tabelle: Kosten pro Achse und Baulastträger	39
Tabelle: Kosten pro Achse, Baulastträger und Maßnahmentyp	40
Tabelle: Kosten pro Maßnahme nach ID (s. Anlage 3)	51
Kosten Gemeindegebiet Adelberg	52
Kosten Gemeindegebiet Aichelberg	53
Kosten Gemeindegebiet Albershausen	54
Kosten Gemeindegebiet Bad Boll	55
Kosten Gemeindegebiet Bad Dietzenbach	57
Kosten Gemeindegebiet Bad Überkingen	59
Kosten Gemeindegebiet Birenbach	60
Kosten Gemeindegebiet Böhmenkirchen	61
Kosten Gemeindegebiet Börtlingen	64
Kosten Gemeindegebiet Deggingen	65
Kosten Gemeindegebiet Donzdorf	66
Kosten Gemeindegebiet Drackenstein	68
Kosten Gemeindegebiet Dürnau	69
Kosten Gemeindegebiet Ebersbach	70
Kosten Gemeindegebiet Eislingen	74

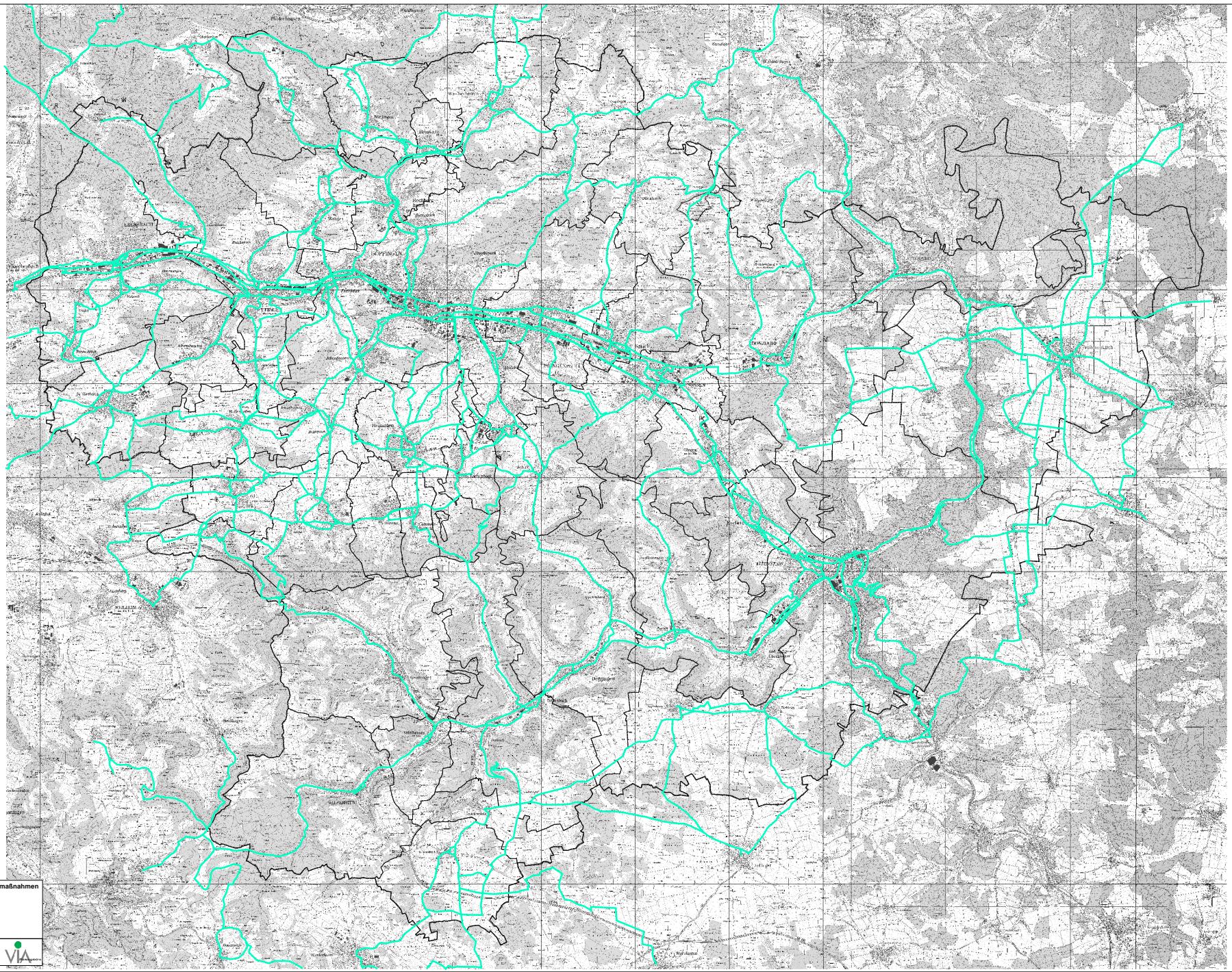
Kosten Gemeindegebiet Eschenbach	77
Kosten Gemeindegebiet Gammelshausen	78
Kosten Gemeindegebiet Geislingen	80
Kosten Gemeindegebiet Gingen	87
Kosten Gemeindegebiet Göppingen	88
Kosten Gemeindegebiet Gruibingen	98
Kosten Gemeindegebiet Hattenhofen	100
Kosten Gemeindegebiet Heinlingen	102
Kosten Gemeindegebiet Hohenstadt	105
Kosten Gemeindegebiet Kuchen	106
Kosten Gemeindegebiet Lauterstein	107
Kosten Gemeindegebiet Ottenbach	108
Kosten Gemeindegebiet Rechberghausen	109
Kosten Gemeindegebiet Salach	110
Kosten Gemeindegebiet Schlat	112
Kosten Gemeindegebiet Schlierbach	114
Kosten Gemeindegebiet Süßen	116
Kosten Gemeindegebiet Uhingen	119
Kosten Gemeindegebiet Wangen	125
Kosten Gemeindegebiet Wäschchenbeuren	127
Kosten Gemeindegebiet Wiesensteig	128
Kosten Gemeindegebiet Zell	129
Anlage 4	131
Tabelle: Kosten der Prioritäten nach Achsen- und Maßnahmen-ID	132
Tabelle: Kosten der Maßnahmen nach Prioritäten	140
Anlage 5	156
B+R-Anlagen Ebersbach an der Fils	157
B+R-Anlagen Eislingen	159
B+R-Anlagen Geislingen (Steige)	161
B+R-Anlagen Gingen an der Fils	163
B+R-Anlagen Göppingen und ZOB	164
B+R-Anlagen Göppingen - Faurndau	169
B+R-Anlagen Kuchen	171
B+R-Anlagen Salach	172
B+R-Anlagen Süßen	173
B+R-Anlagen Uhingen	176
Anlage 6	177
Leithema 1 Perspektiven des Fahrradtourismus Projekt 1 Entwicklung des touristischen Routennetzes	178
Leithema 1 Perspektiven des Fahrradtourismus Projekt 2 Information und Marketing	179
Leithema 1 Perspektiven des Fahrradtourismus Projekt 3 Serviceangebote und Fahrradvermietung	180
Leithema 2 Sicheres Radfahren im Alltag Projekt 1 Koordinationsstelle Radverkehr im Landkreis	181
Leithema 2 Sicheres Radfahren im Alltag Projekt 2 Gesund und Sicher zur Schule und zur Arbeit	182
Leithema 2 Sicheres Radfahren im Alltag Projekt 3 Radaktionstag	183
Leithema 3 Fahrrad und ÖPNV Projekt 1 Fahrradbus im Freizeitverkehr	184
Leithema 3 Fahrrad und ÖPNV Projekt 2 Abstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten	185
Leithema 3 Fahrrad und ÖPNV Projekt 3 Kombiniertes Routing für das Fahrrad & den ÖPNV	186

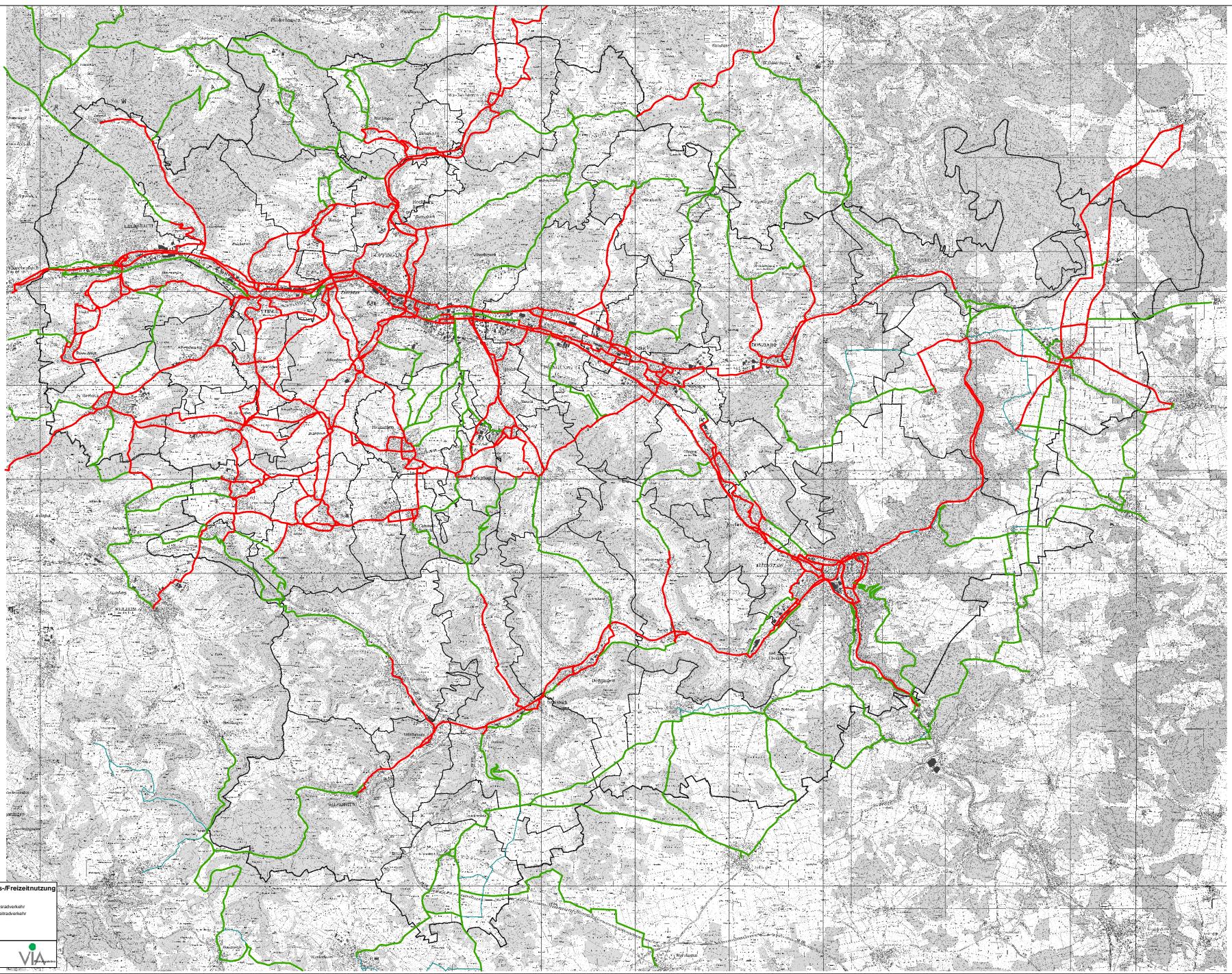
Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen

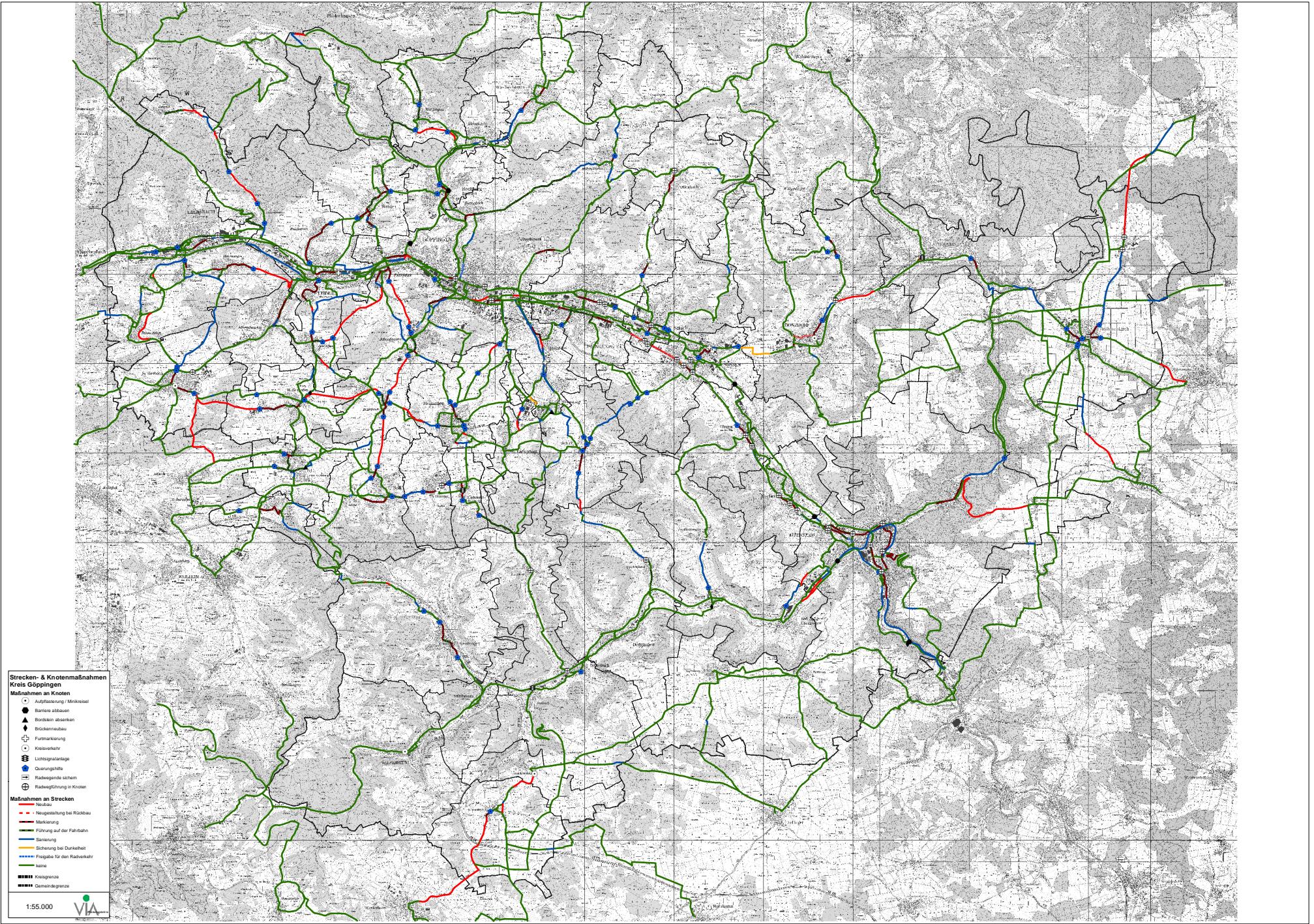


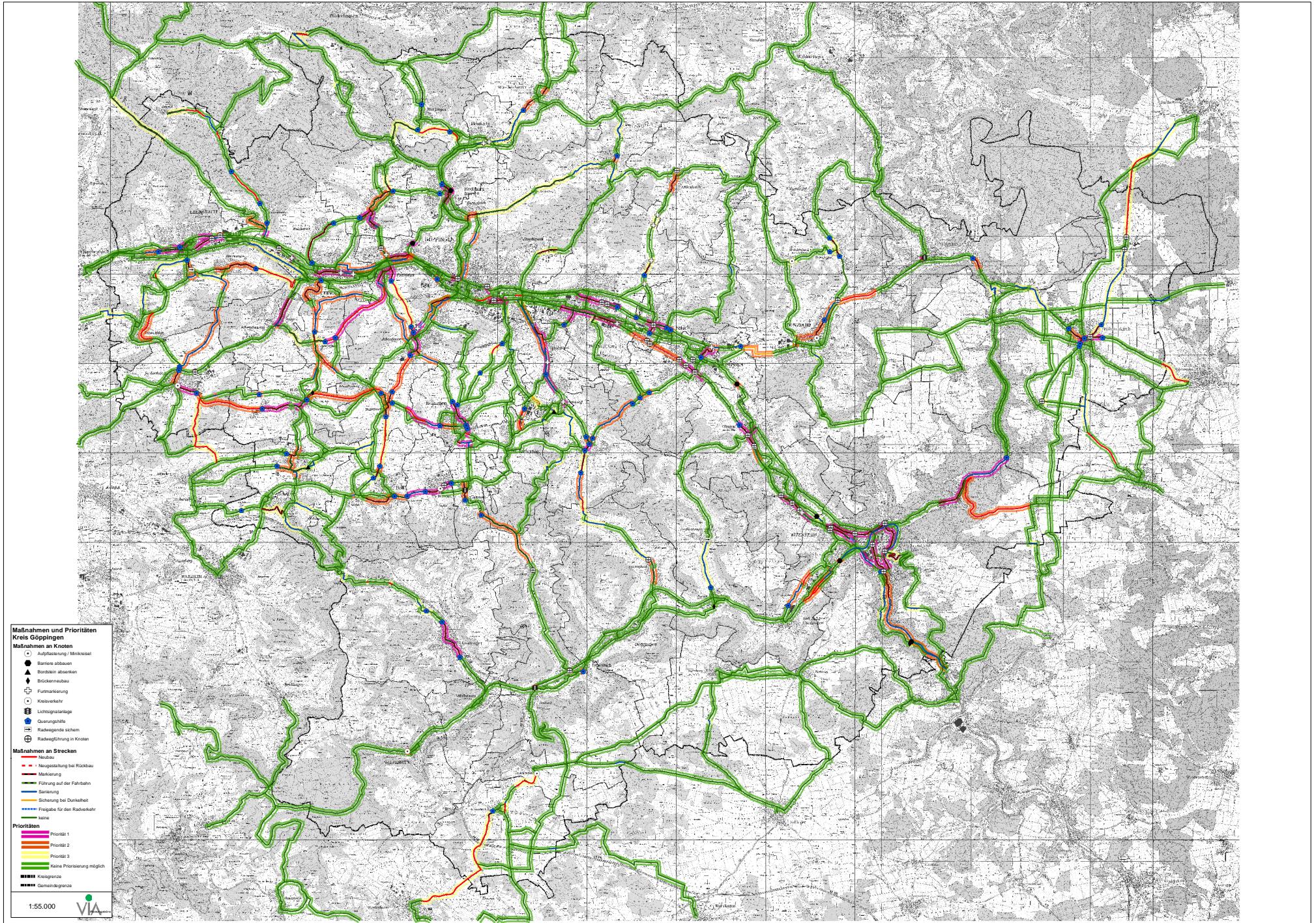
Anlage 1
Übersichtskarten











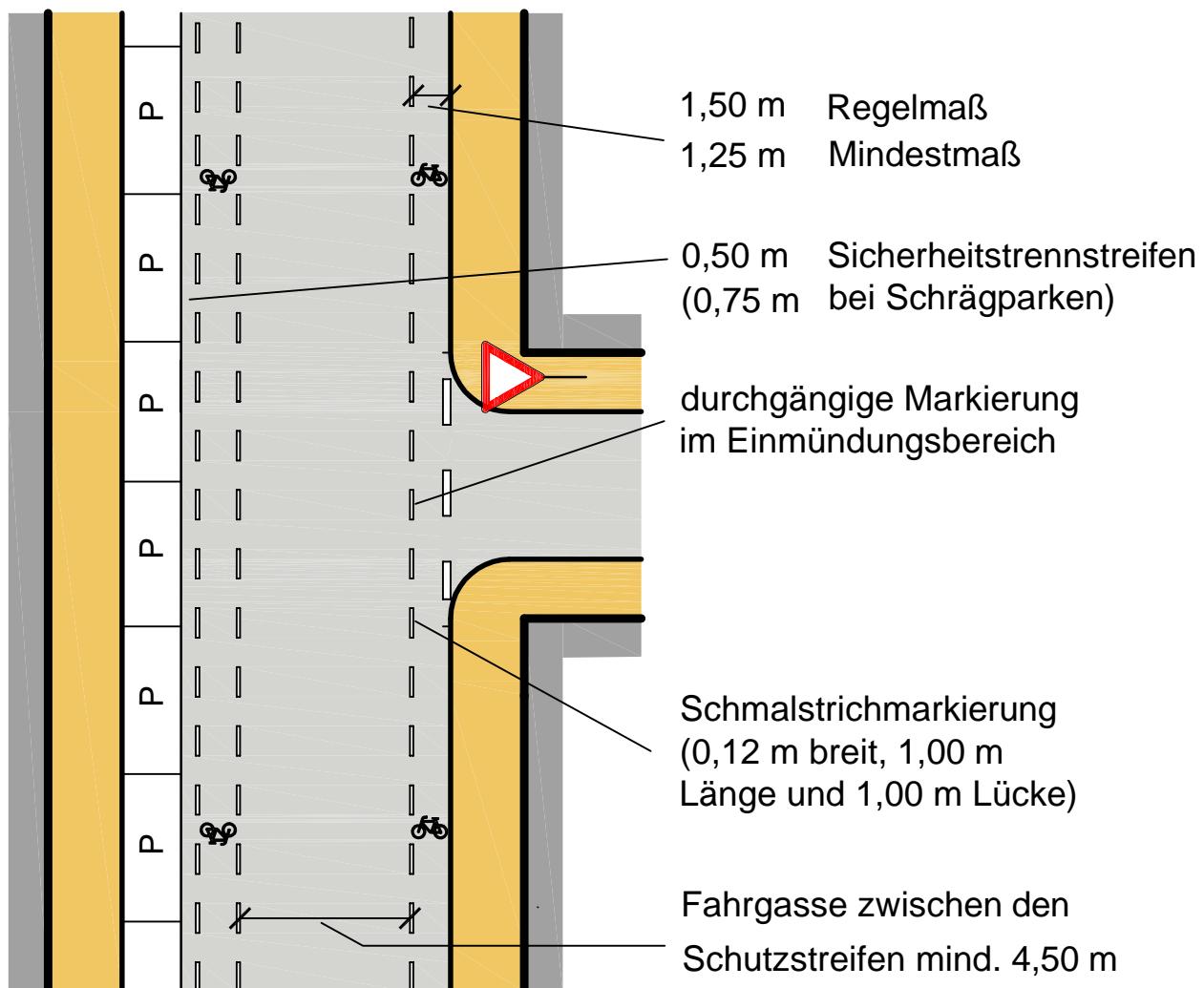
Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



Anlage 2
Musterlösungen

Musterlösung Schutzstreifen

Führungsformen



Beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr als Teil der Fahrbahn, im Bedarfsfall von Kfz nutzbar, auf Schutzstreifen gilt eingeschränktes Haltverbot, keine Beschilderung, Markierung mit Sinnbild "Fahrrad"



Landkreis Göppingen

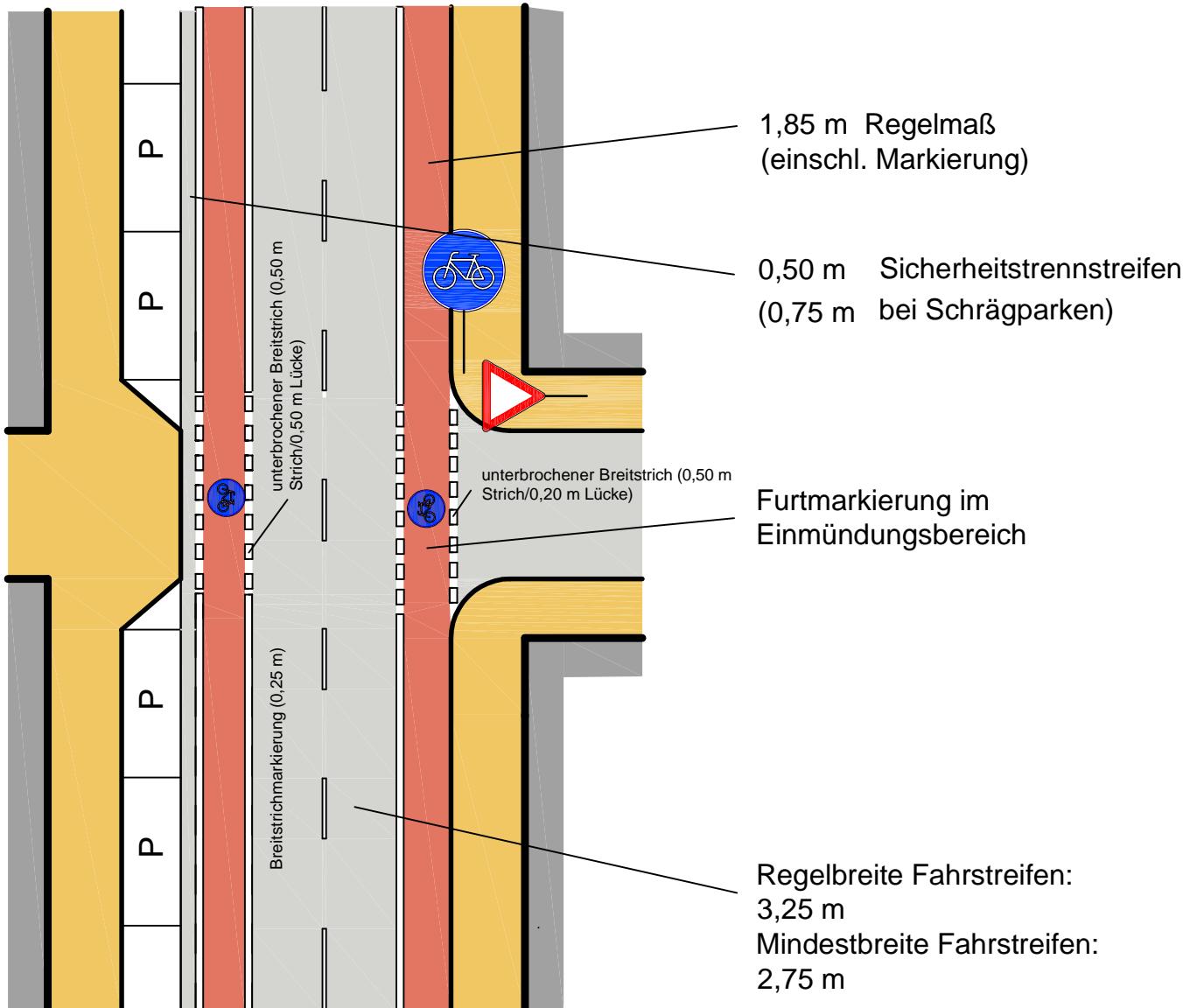
Musterblatt:	04.05.2010	Bearbeitet:
		Maßstab:



Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung Radfahrstreifen

Führungsformen



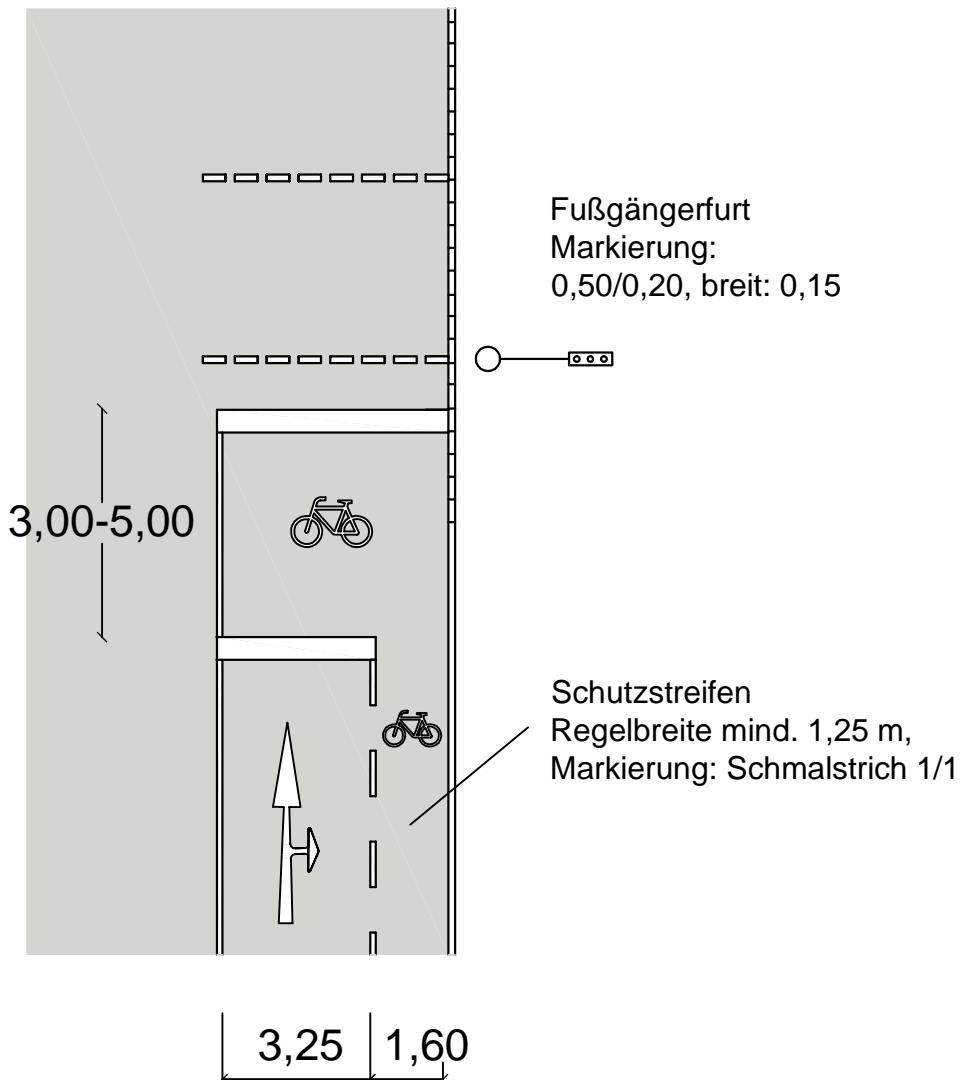
Beidseitiger Radfahrstreifen, immer benutzungspflichtig, darf vom Kfz im Längsverkehr nicht befahren werden, darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen überquert werden,
Kennzeichnung mit Zeichen 237 StVO

 Landkreis Göppingen	Musterblatt:	04.05.2010	Bearbeitet:
			Maßstab:
	 Planungsbüro VIA eG Marsfortengasse 6, 50667 Köln		- 14 -

Musterlösung

Knotenpunkte

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen



Maßnahme zur Sicherung von linksabbiegendem Radverkehr aus der Nebenrichtung, Erreichbarkeit durch Schutzstreifen oder Radfahrstreifen



Landkreis Göppingen

Musterblatt:	04.05.2010	Bearbeitet:
		Maßstab:

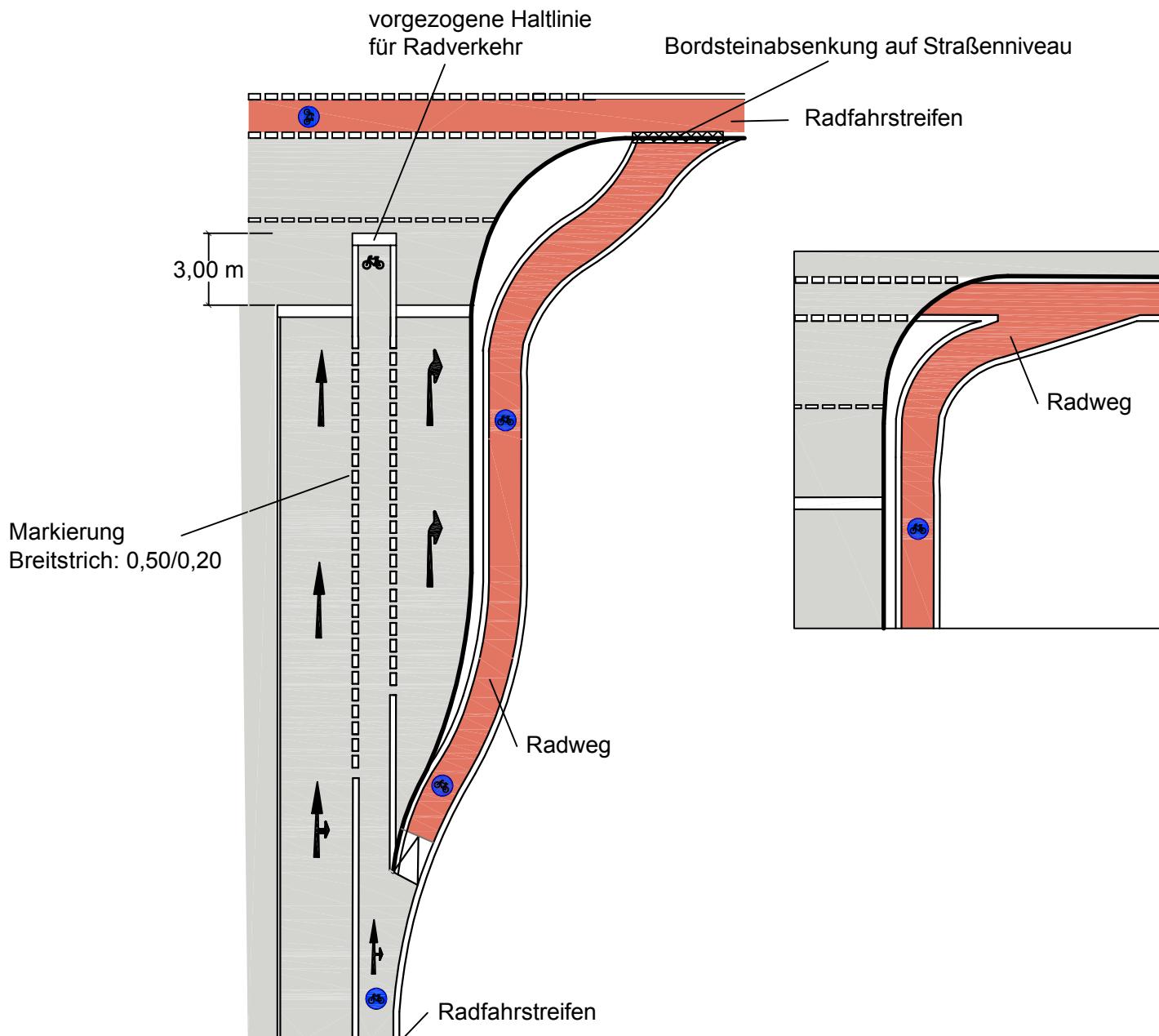


Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung

Knotenpunkte

Fahrradweiche und vorgezogene Haltlinie



Fahrradweiche für den rechtsabbiegenden Radverkehr, Radfahrstreifen für den geradeausfahrenden Radverkehr in der Regel links neben dem Rechtsabbiegestreifen Kfz
Haltlinie für den Radverkehr möglichst 3,00 m vor Haltlinie Kfz-Verkehr



Landkreis Göppingen



Musterblatt:

04.05.2010

Bearbeitet:

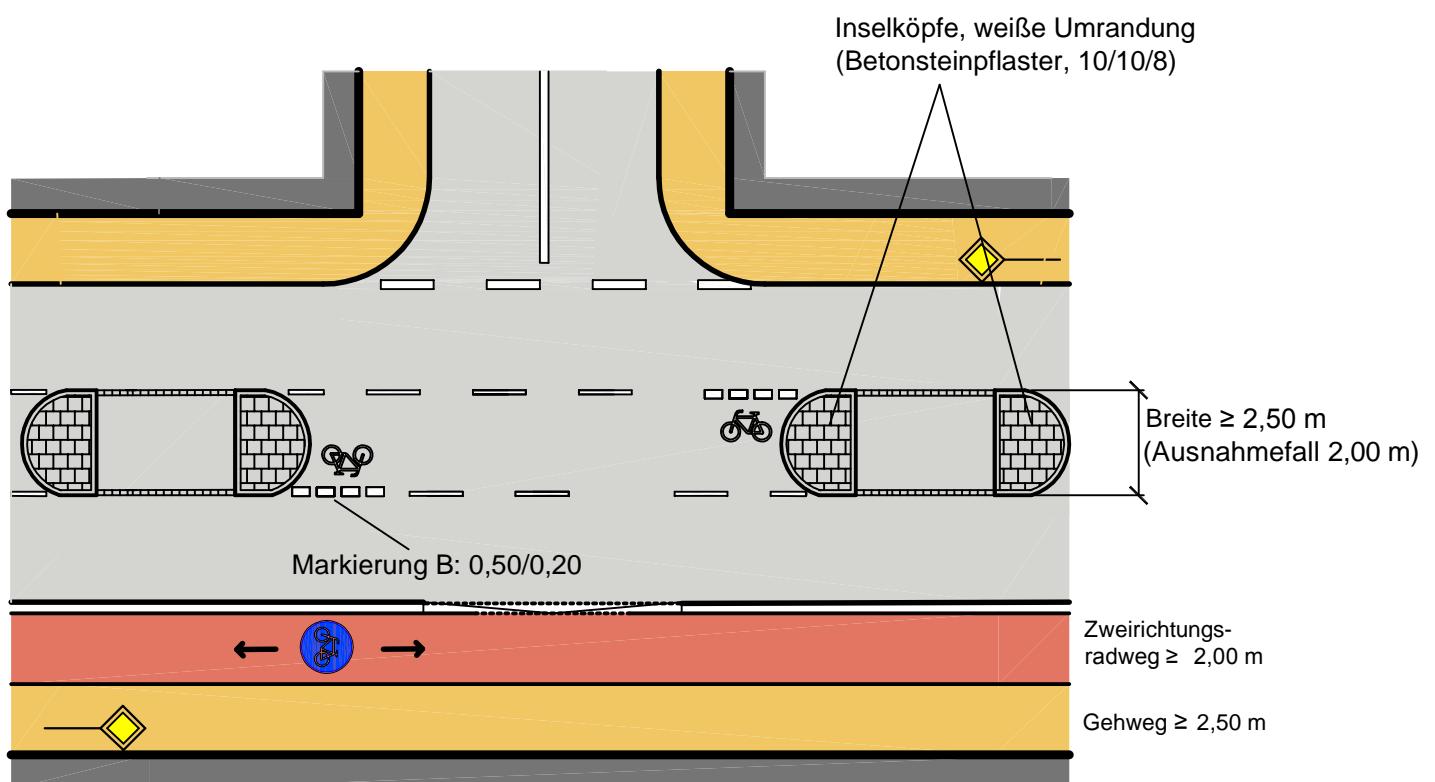
Maßstab:

Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung

Knotenpunkte

Geteilte Mittelinsel als Querungshilfe



Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen zwei Fahrbahnteilern dient dem Radverkehr als geschützter Bereich, Warteflächen durch Fahrradpiktogramm gekennzeichnet



Landkreis Göppingen

Musterblatt:

04.05.2010

Bearbeitet:

Maßstab:

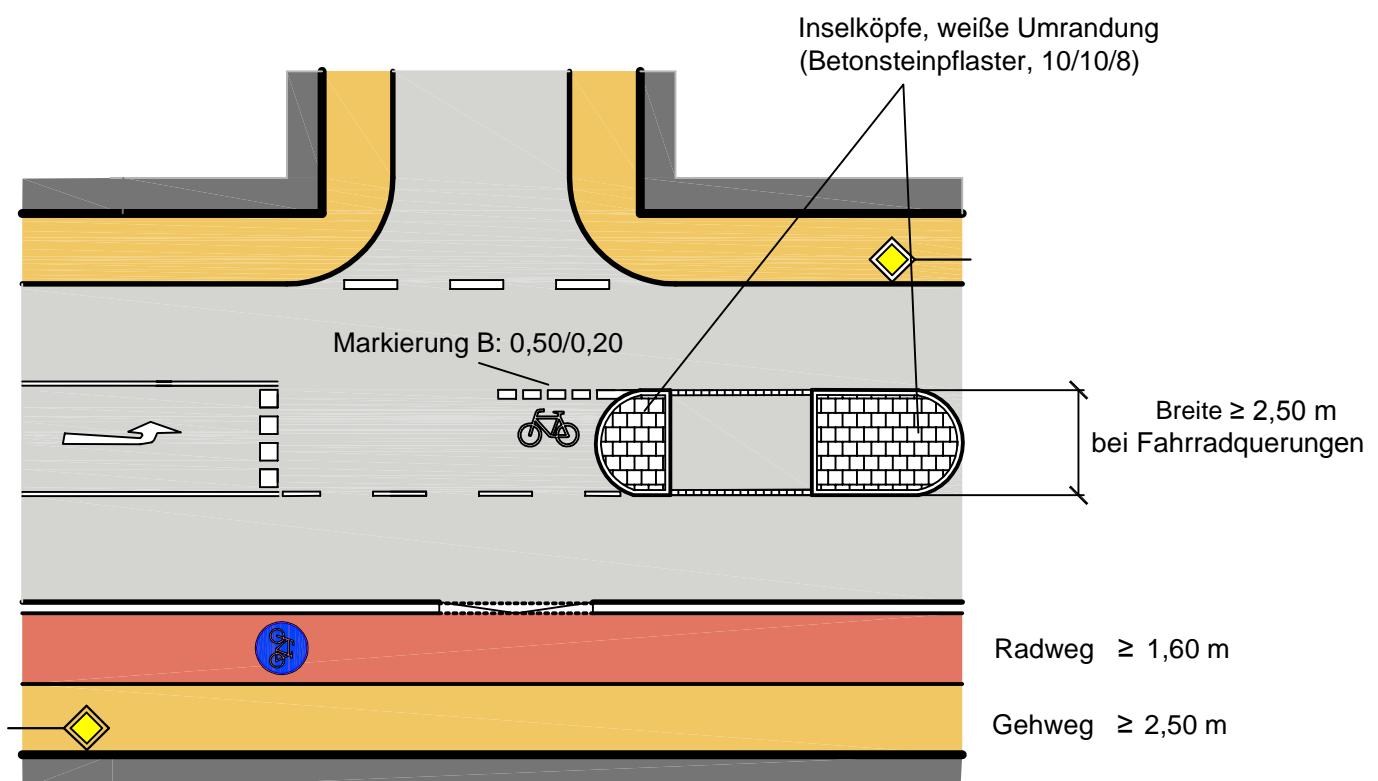


Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung

Knotenpunkte

Mittelinsel als Querungshilfe



Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer Mittelinsel
Hier ist die Kombination aus einer Mittelinsel und einem
Linksabbiegestreifen dargestellt. Möglich ist auch eine geteilte Mittelinsel.



Landkreis Göppingen

Musterblatt:

04.05.2010

Bearbeitet:
Maßstab:

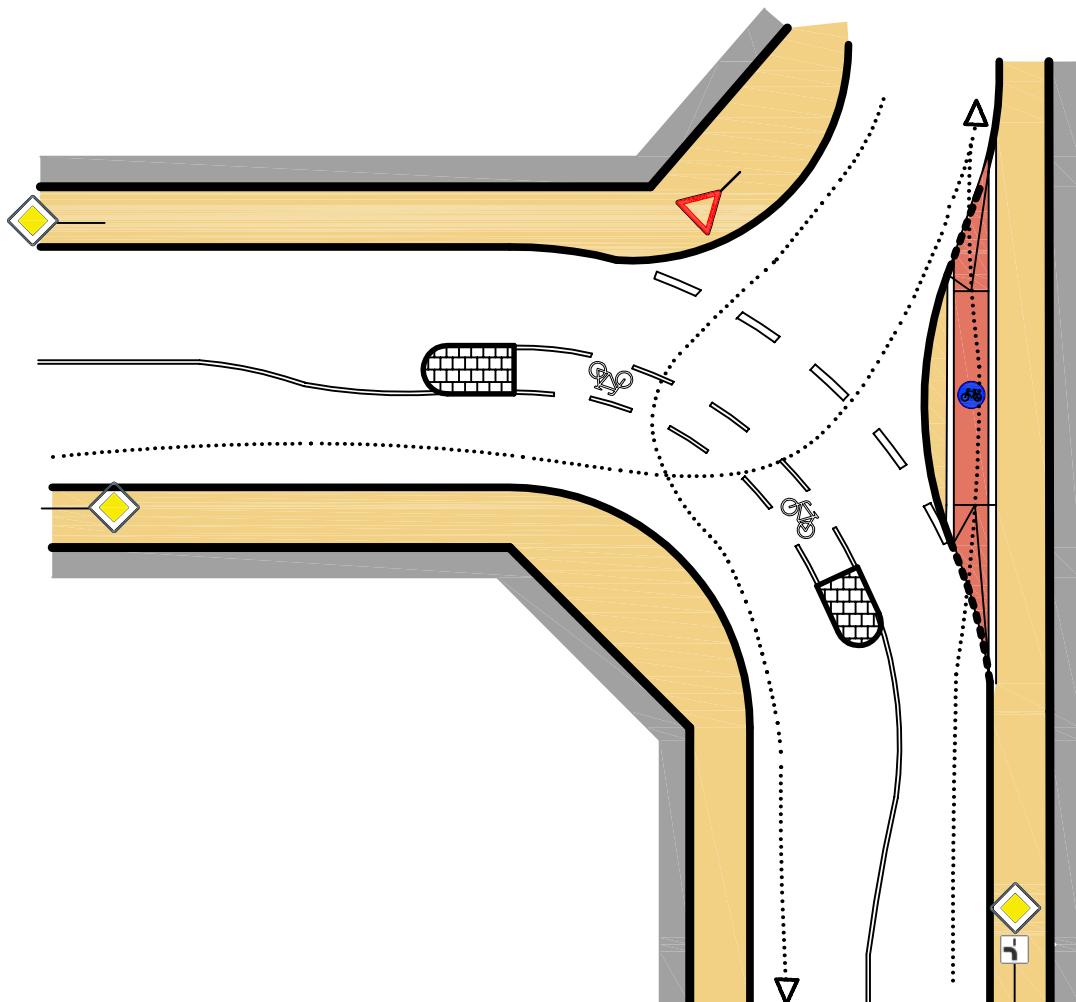


Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung

Knotenpunkte

Geteilte Mittelinsel an abknickender Vorfahrt



Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch getrennte Mittelinsel möglich, durch Abkröpfen der Einmündung Schutzbereich für geradeausfahrenden Radverkehr (Fahrradweiche) bieten



Landkreis Göppingen

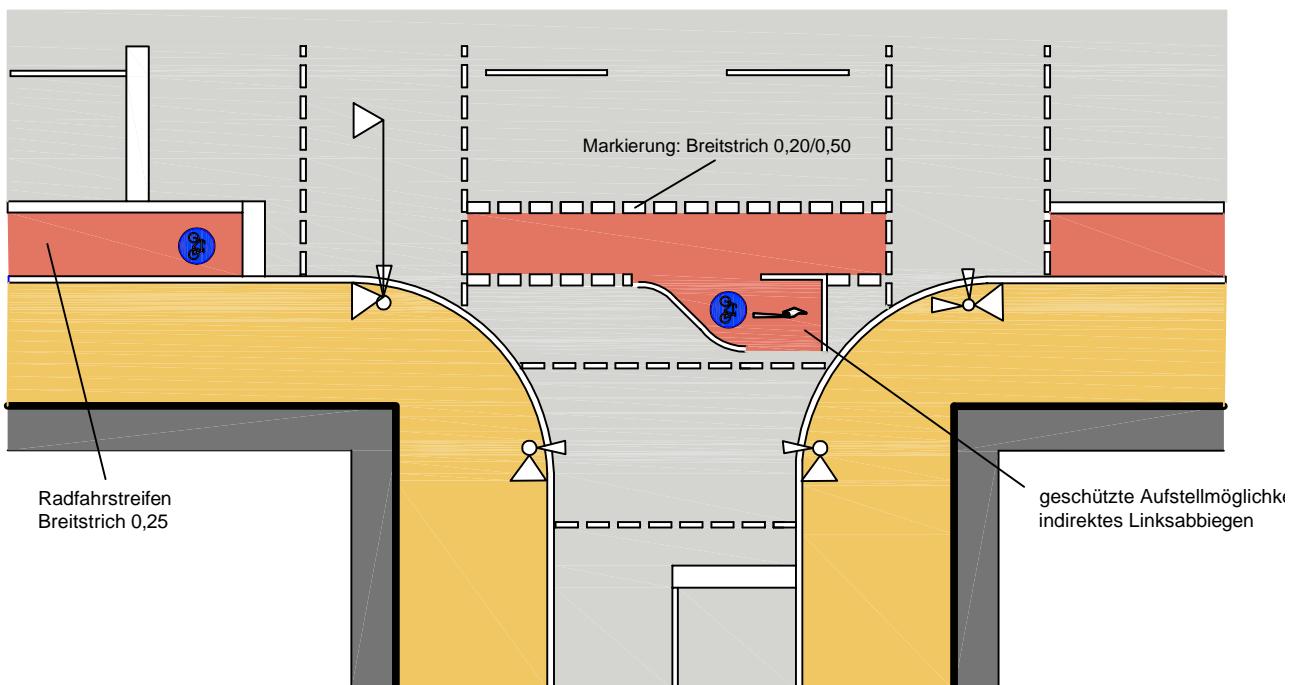
Musterblatt:	04.05.2010	Bearbeitet:
		Maßstab:



Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung Indirektes Linksabbiegen

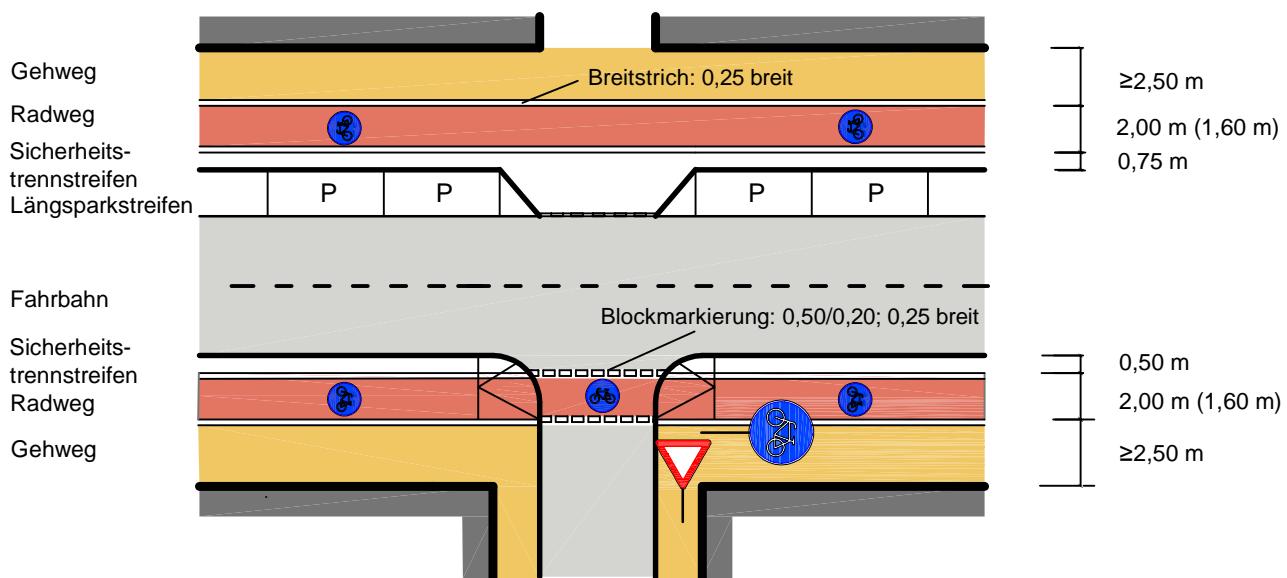
Knotenpunkte



Für das indirekte Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen sind markierte Aufstellflächen zur Orientierung und Führung des Radverkehrs erforderlich. Bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen.

	Musterblatt:	04.05.2010	Bearbeitet:
			Maßstab:
	Planungsbüro VIA eG Marsfortengasse 6, 50667 Köln		- 20-

Musterlösung Führungsformen Radweg mit Querung einer Einmündung



Baulich angelegter Radweg quert den Einmündungsbereich mittels Radfahrerfurt.

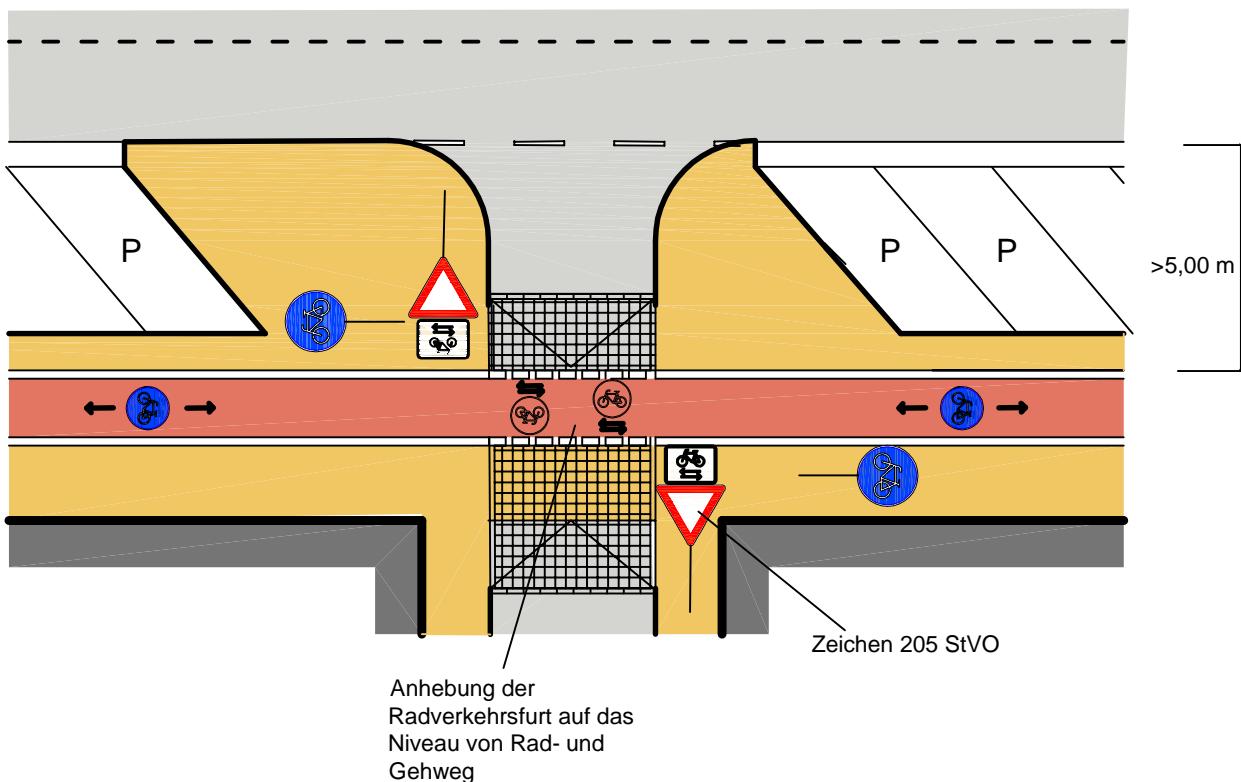


Landkreis Göppingen



Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Querung einer abgesetzten Einmündung mit Zweirichtungsradweg



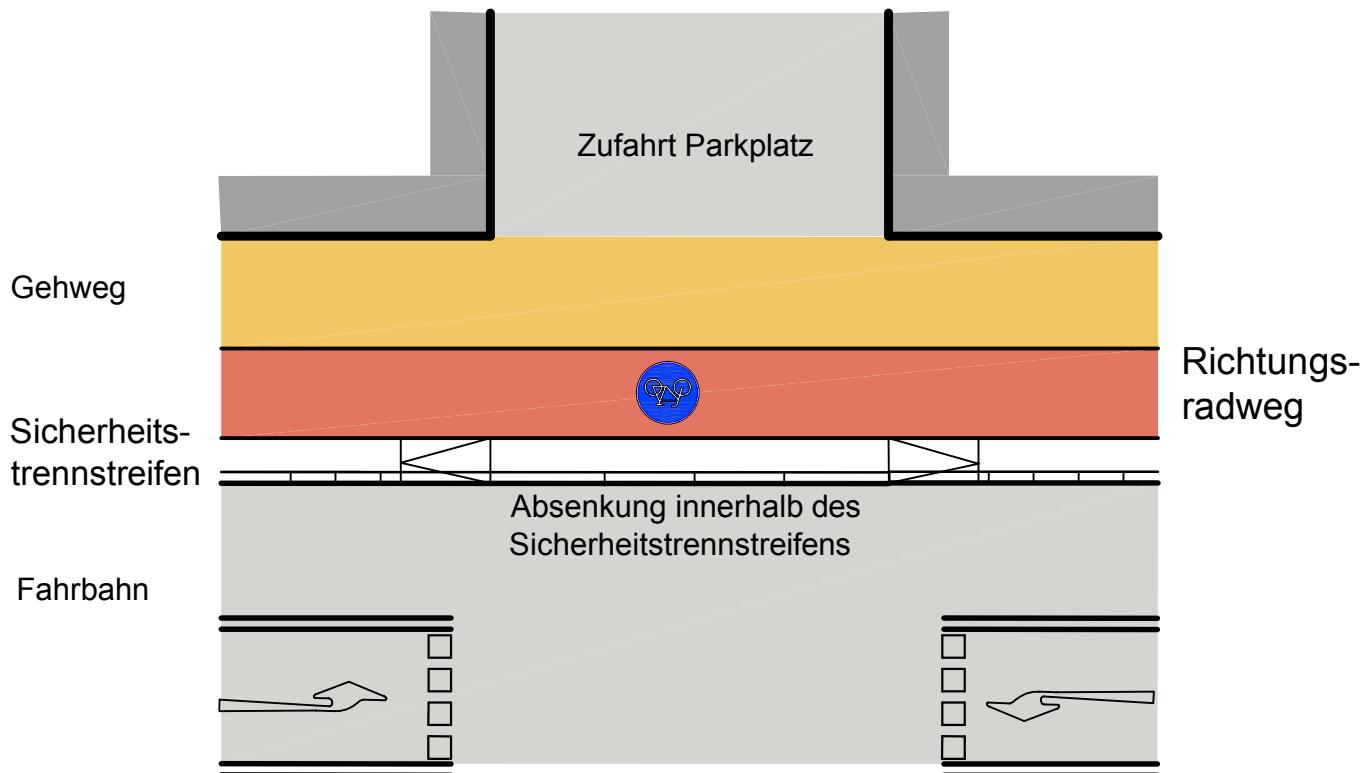
Radverkehrsfurt mehr als 5,00 m von der Fahrbahn abgesetzt, meist hinter Schräg- oder Senkrechtsparkständen, zusätzliche Beschilderung mit Zeichen 205 StVO erforderlich, Anhebung der Radverkehrsfurt wird empfohlen



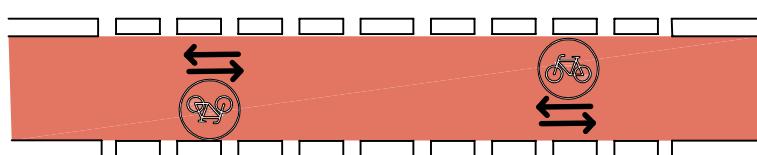
Musterlösung

Knotenpunkte

Radwege im Bereich von Grundstückszufahrten



Die Fahrradfurt bei einem Zweirichtungsradweg



Sinnbild "Fahrrad" für Furt
Zweirichtungsradweg
(sollte auch eingefärbt
werden)

Zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs sollte der Radweg über Grundstückszufahrten hinweg durch flächige Einfärbungen und die Markierung des Sinnbildes "Fahrrad" auffällig markiert werden.

Regellösung an Zufahrten:

Absenkung im Bereich des Sicherheitstrennstreifens



Landkreis Göppingen

Musterblatt:

04.05.2010

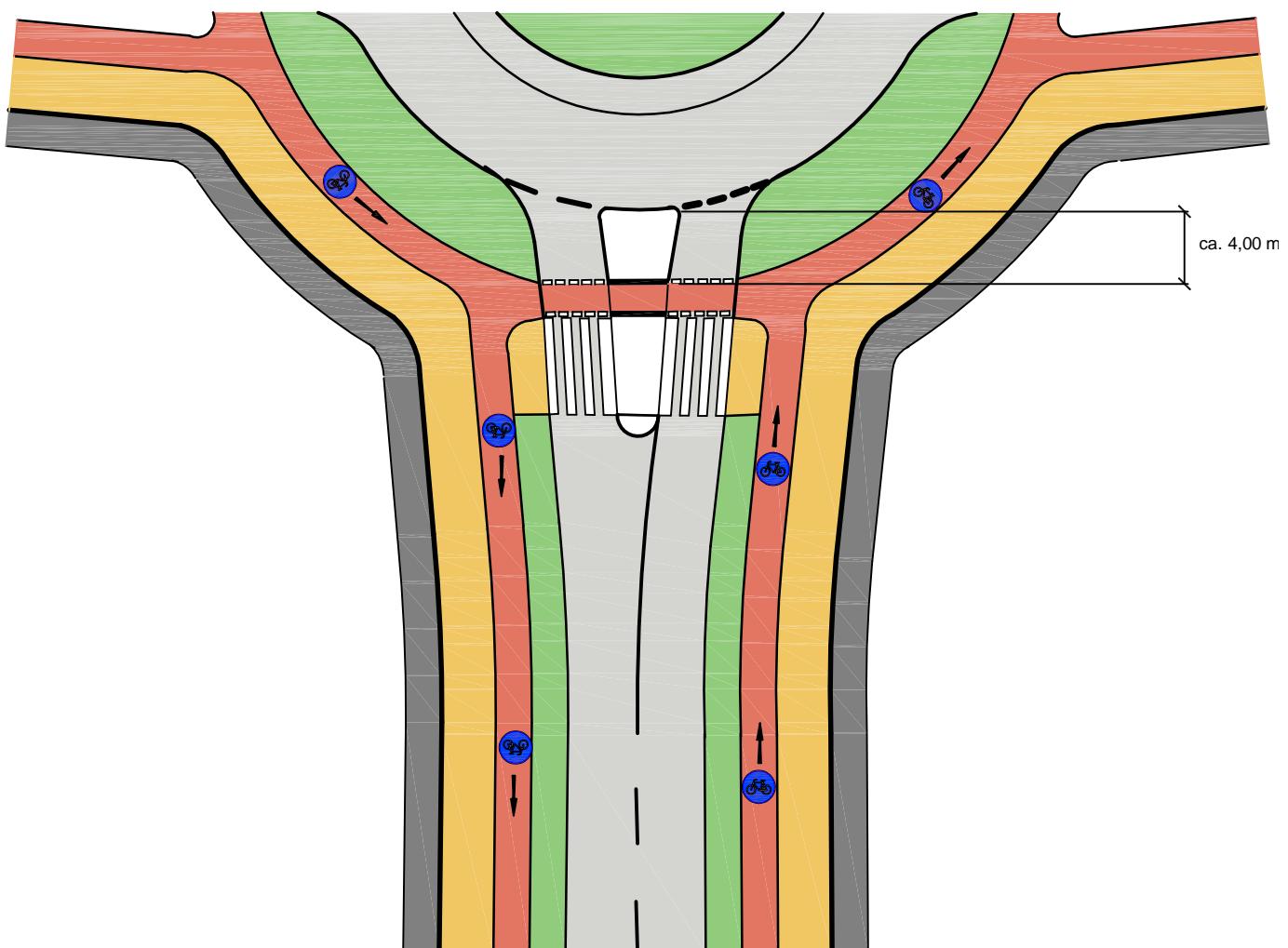
Bearbeitet:

Maßstab:



Planungsbüro VIA eG
Marsfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung Knotenpunkte Radverkehrsführung am Kreisverkehr über Radwege



Radwegefurten um 4,00 m abgesetzt, Sicherste Lösung:
Kombination von Radverkehrsfurt und Fußgängerüberweg



Landkreis Göppingen



Musterblatt:

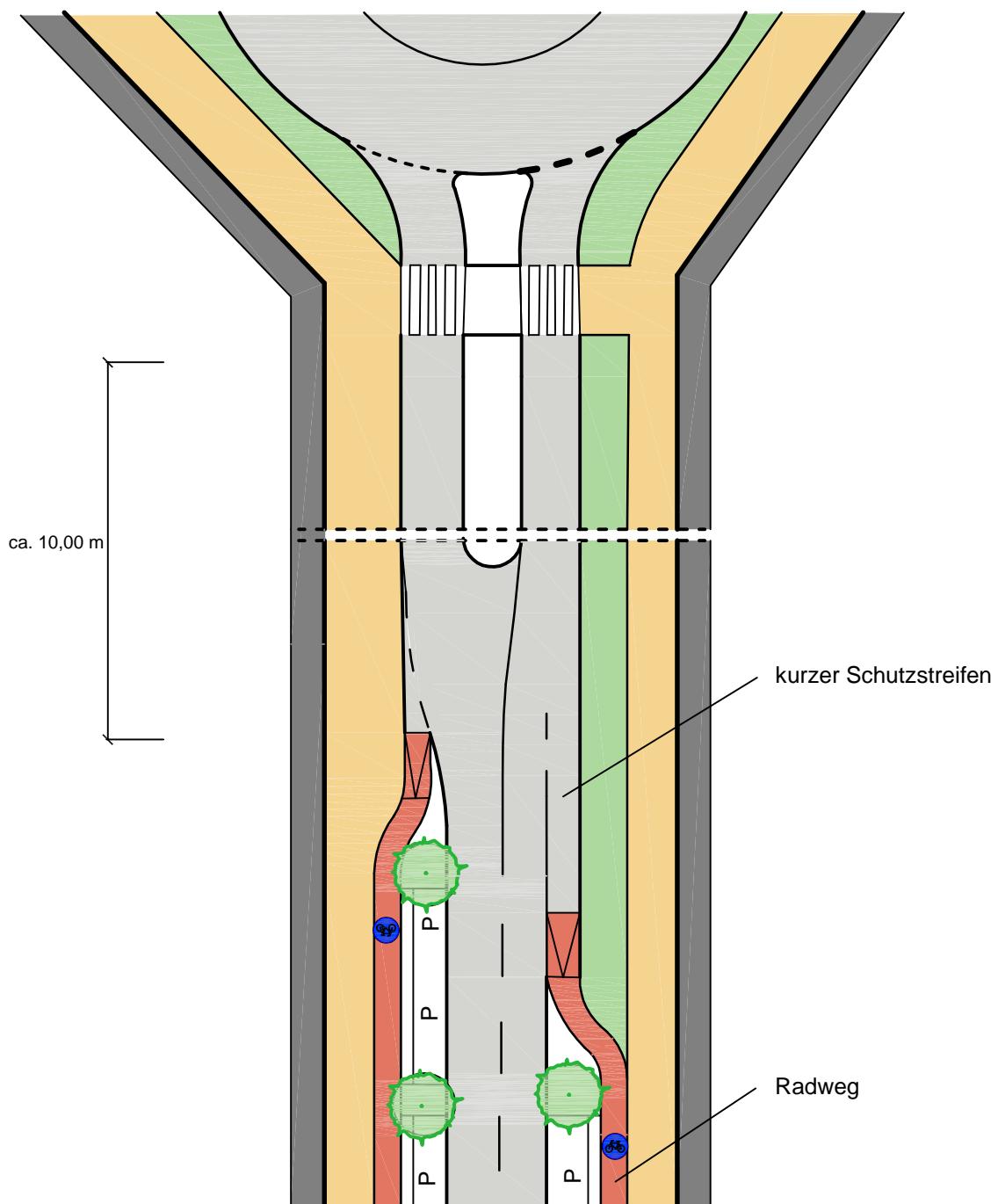
04.05.2010

Bearbeitet:

Maßstab:

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung Knotenpunkte Radverkehrsführung über die Kreisfahrbahn



Kreisverkehrszufahrt mit Radwegen, die in der Knotenpunktzufahrt auf die Fahrbahn geführt werden



Landkreis Göppingen

Musterblatt:

04.05.2010

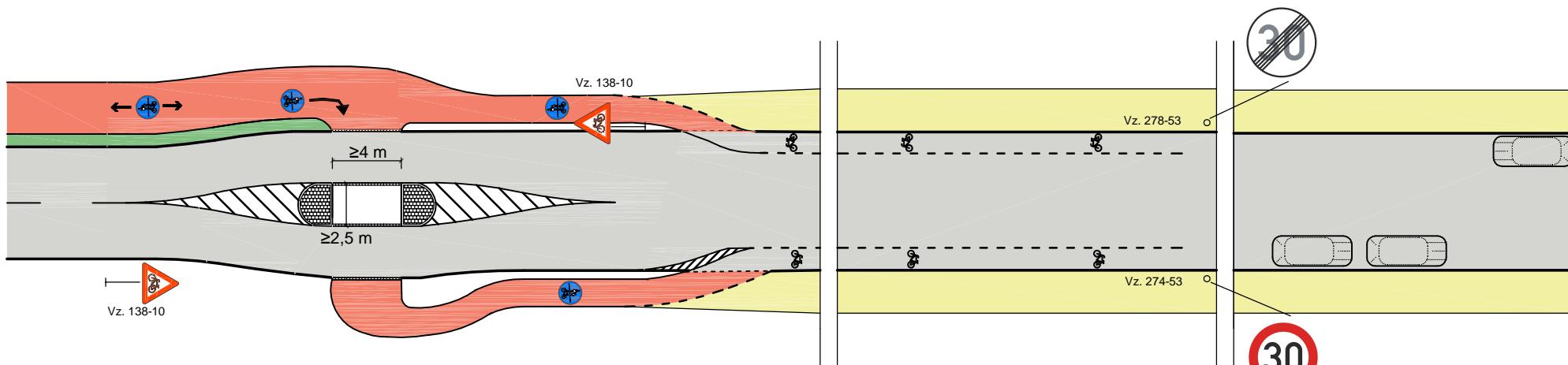
Bearbeitet:
Maßstab:



Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6, 50667 Köln

Musterlösung

Führungsformen Wechsel der Führungsform an der Schnittstelle zwischen Ortsdurchfahrt und freier Strecke



Bereich außerorts ($\geq 70 \text{ km/h}$) Zweirichtungsrads weg
Querungsanlage und Auflösung in Richtungsradwege am Ortseingang

Bereich innerorts (50 km/h)
beidseitige Schutzstreifen,
verbleibende Mindestbreite Fahrbahn: 4,50 m
Mindestbreite Schutzstreifen: 1,25 m
Mindestbreite Straßenraum ohne Parken: 7,00 m

Bereich Ortskern (Tempo30-Zone)
Führung auf der Fahrbahn ohne Markierung
Fahrbahnbreite unter 7,00 m,
bei größeren Fahrbahnbreiten Parknachfrage

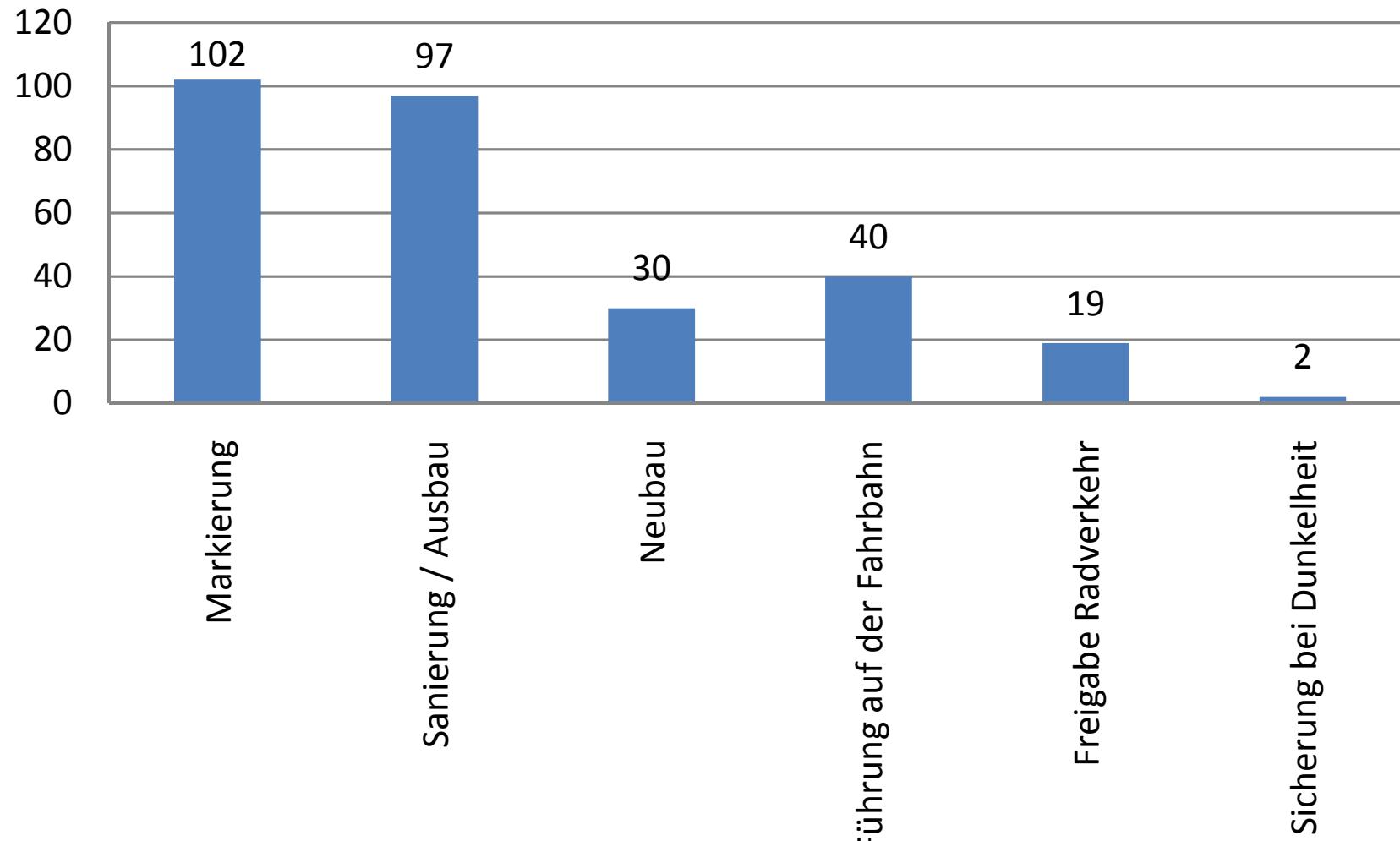
Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



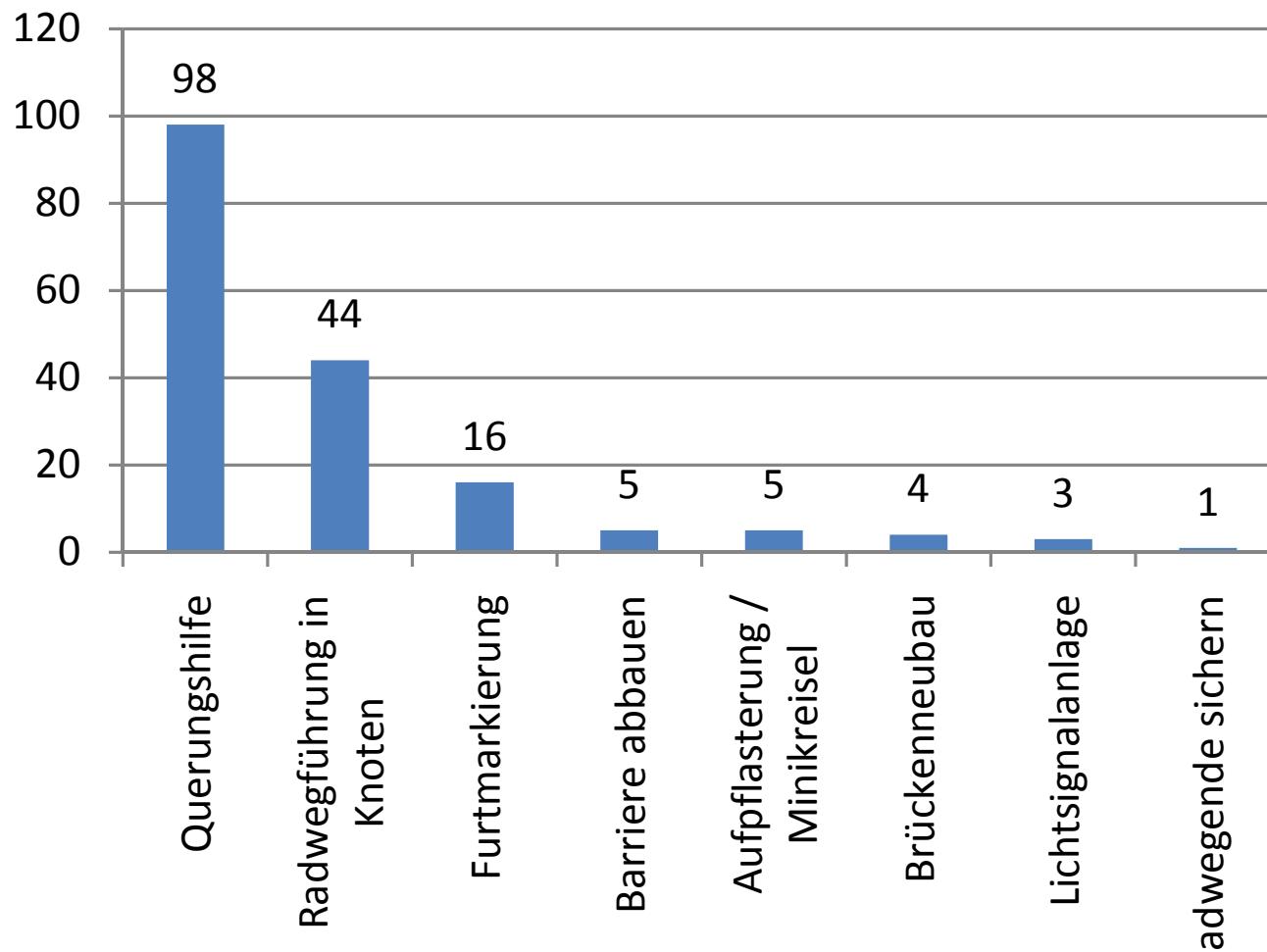
Anlage 3
Anzahl, Länge und Kosten der
Maßnahmen



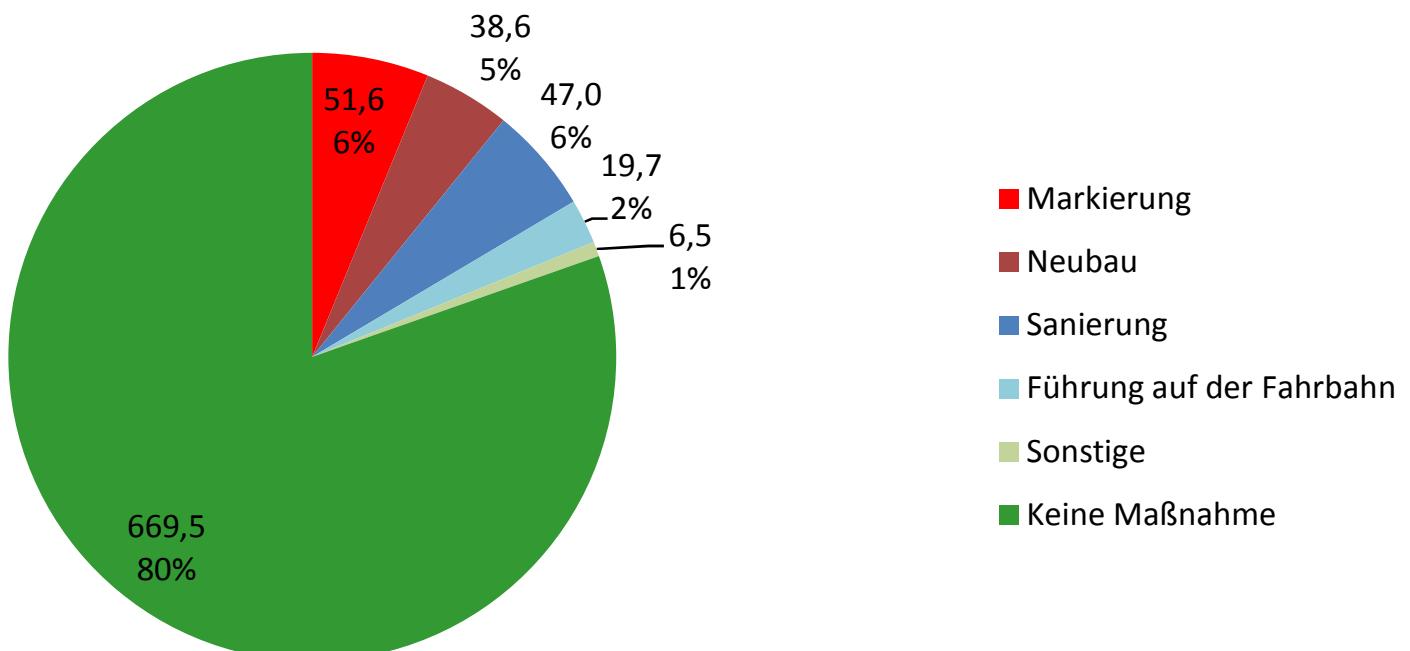
Anzahl der Einzelmaßnahmen an Strecken



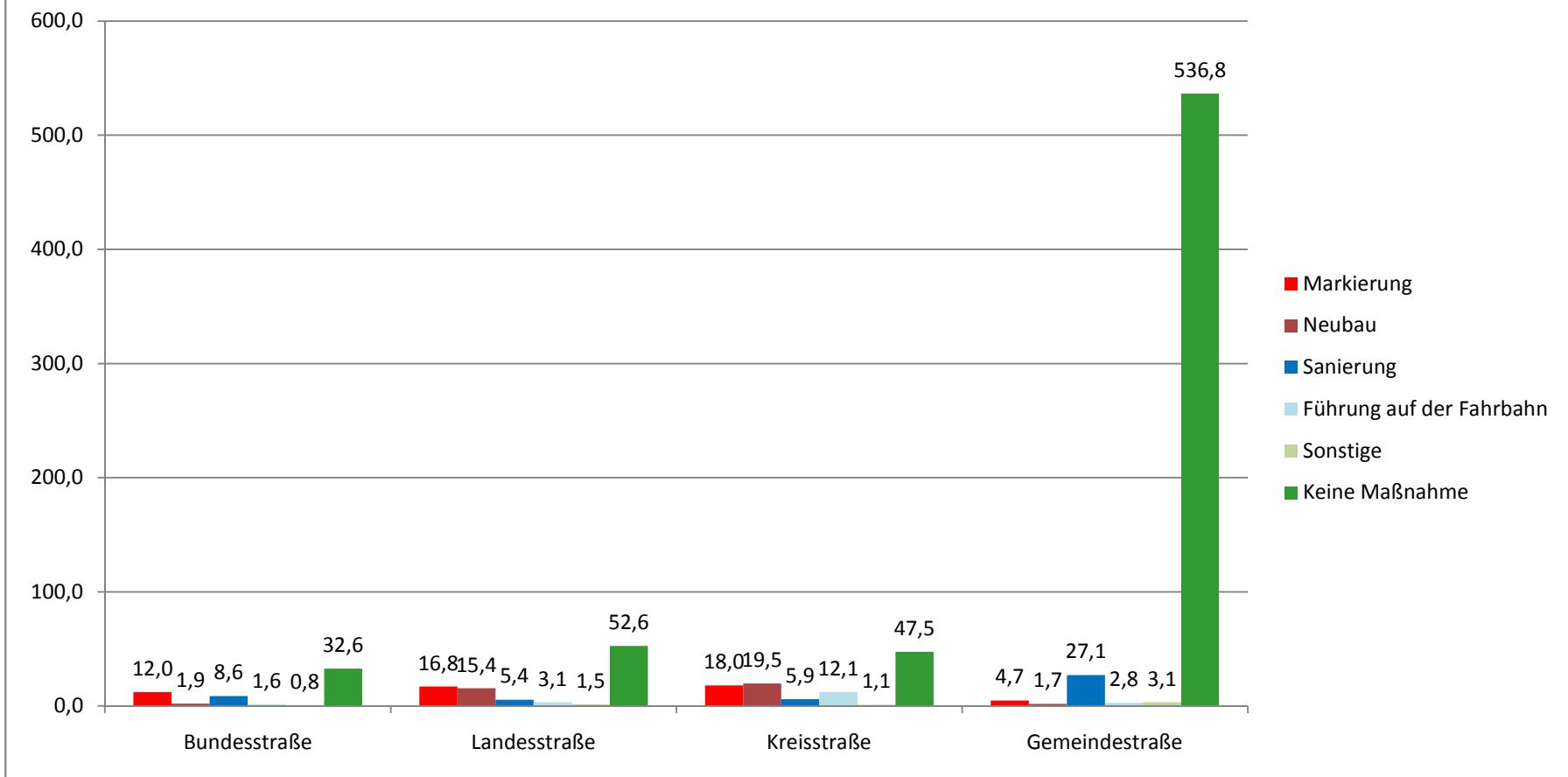
Anzahl der Einzelmaßnahmen an Knoten



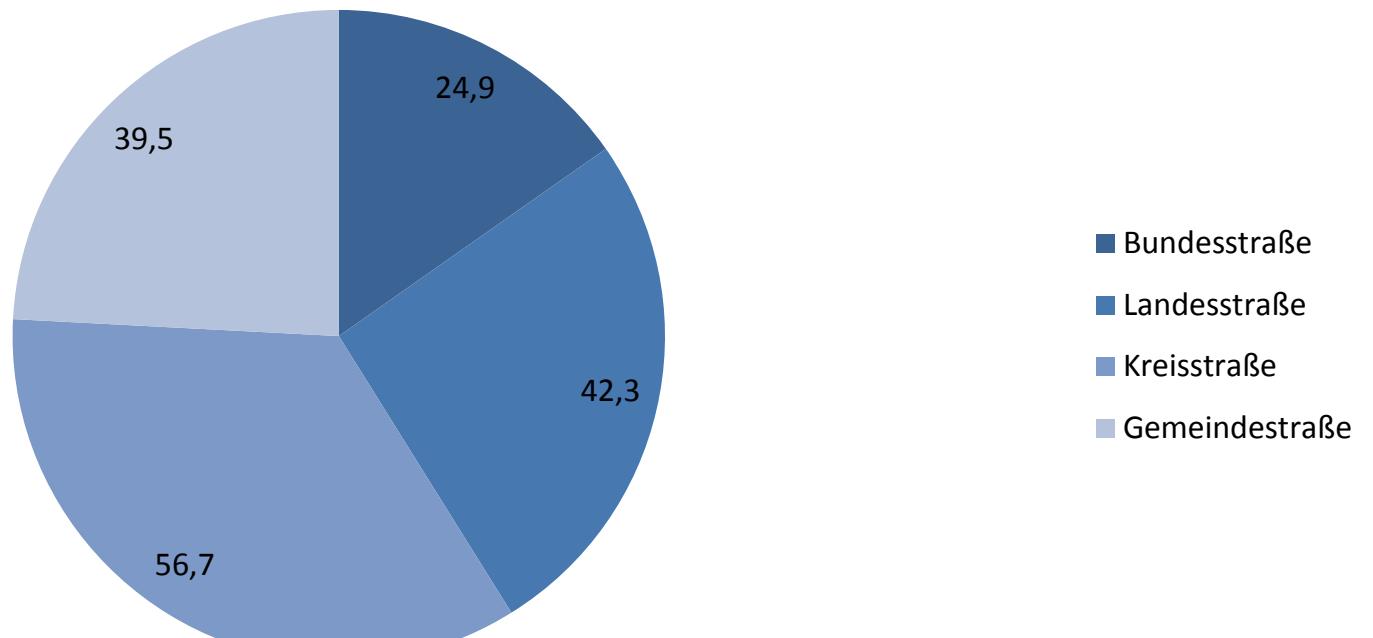
Streckenmaßnahmen (in km)



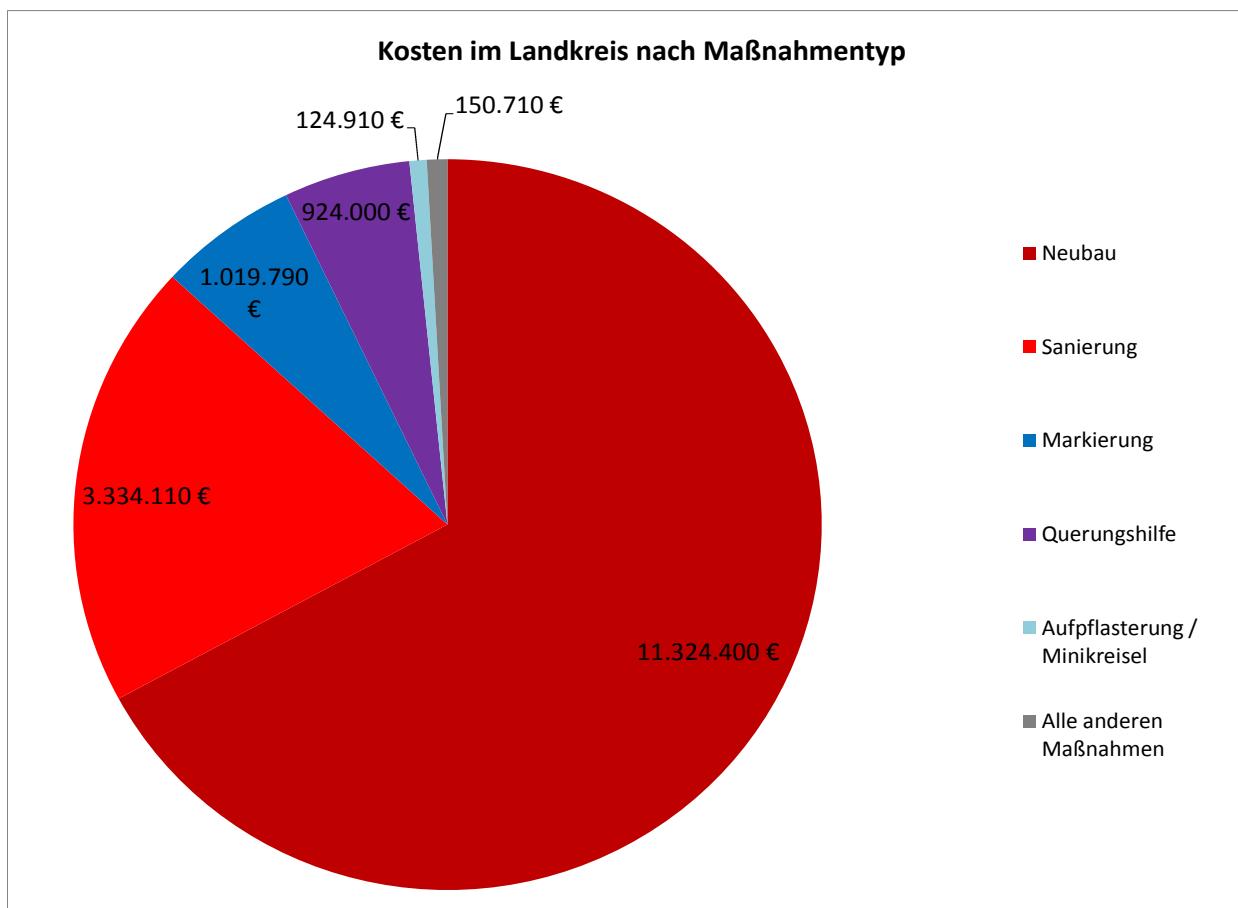
Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern



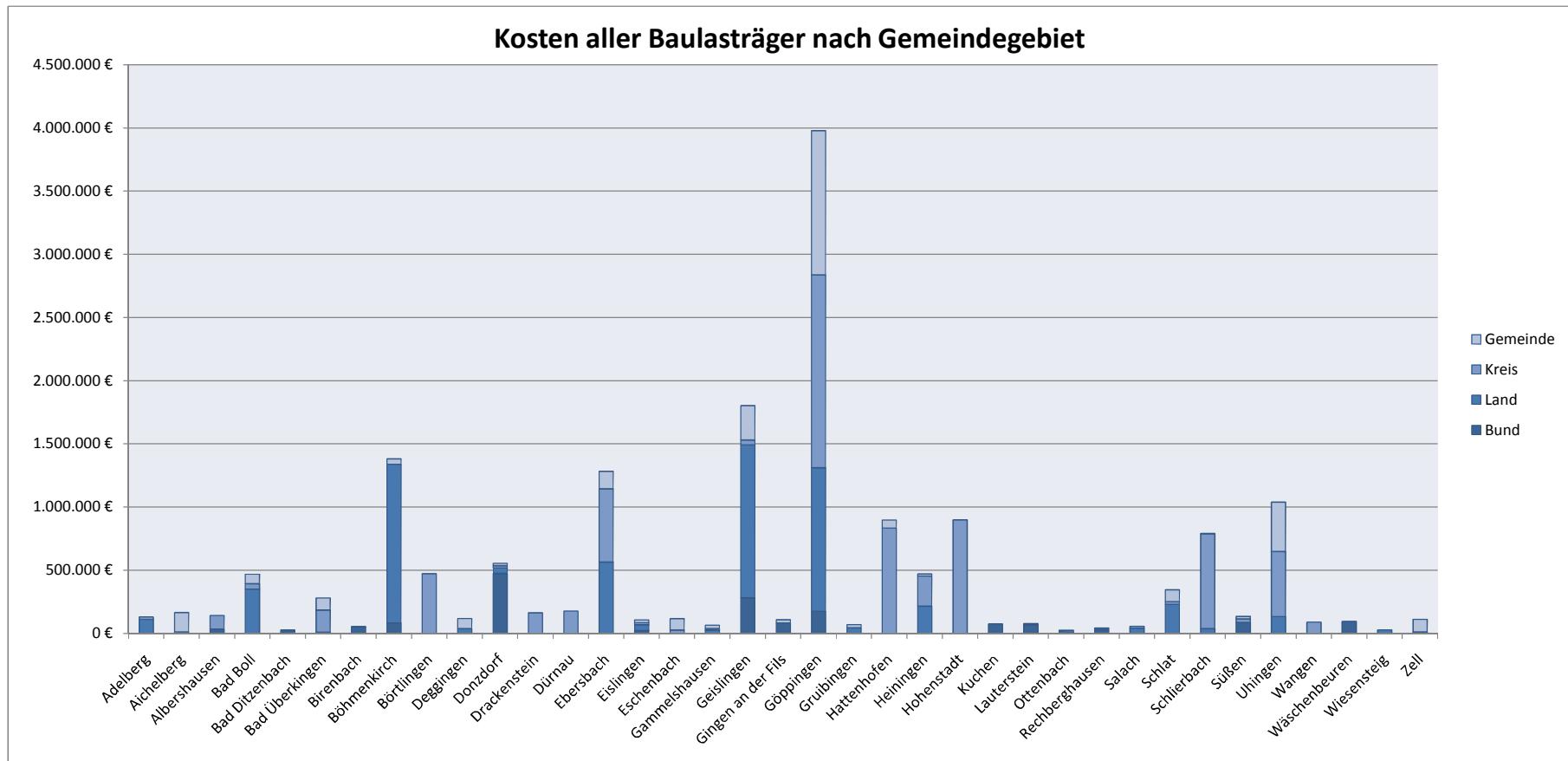
Streckenmaßnahmen nach Baulastträgern (in km)



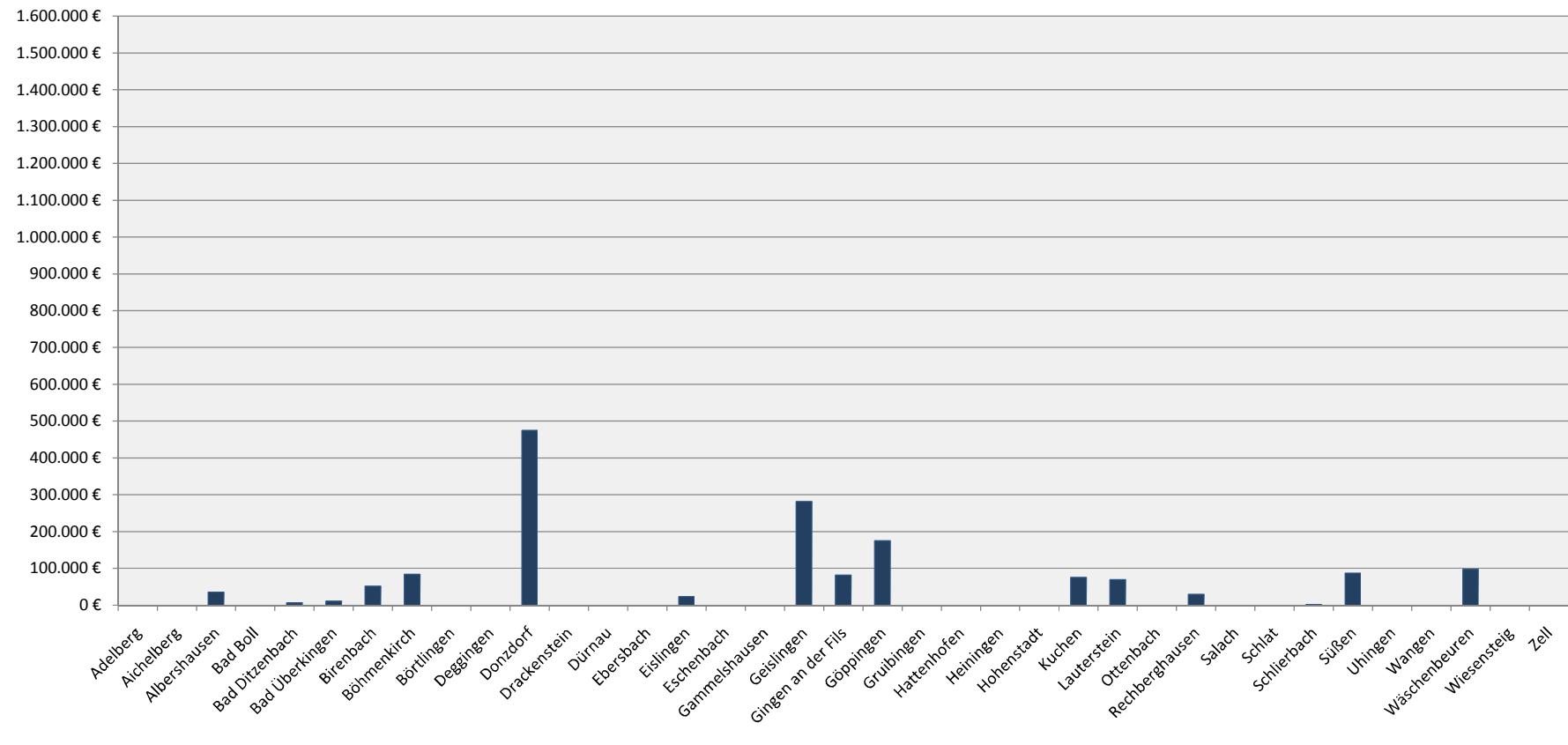
Ausgewählte Maßnahmentypen nach Baulastträgern	Länge der Maßnahme (in km)
Radfahrstreifen	0,4
Kreisstraße	0,4
Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	21,1
Bundesstraße	3,1
Gemeindestraße	3,5
Kreisstraße	8,1
Landesstraße	6,5
Schutzstreifen (beidseitig) markieren	30,0
Bundesstraße	8,9
Gemeindestraße	1,2
Kreisstraße	9,6
Landesstraße	10,3
Bau von Radwegen	36,9
Bundesstraße	1,9
Gemeindestraße	0,1
Kreisstraße	19,5
Landesstraße	15,4
Straßenbau	0,1
Gemeindestraße	0,1
Wassergebunden Decke erneuern	11,2
Gemeindestraße	11,1
Kreisstraße	0,1
Asphaltierte Decke erneuern	19,8
Bundesstraße	1,3
Gemeindestraße	15,7
Kreisstraße	1,5
Landesstraße	1,3
Rad - oder Gehweg verbreitern	16,0
Bundesstraße	7,3
Gemeindestraße	0,3
Kreisstraße	4,3
Landesstraße	4,1
Wegebau (wassergebundene Decke)	1,6
Gemeindestraße	1,6



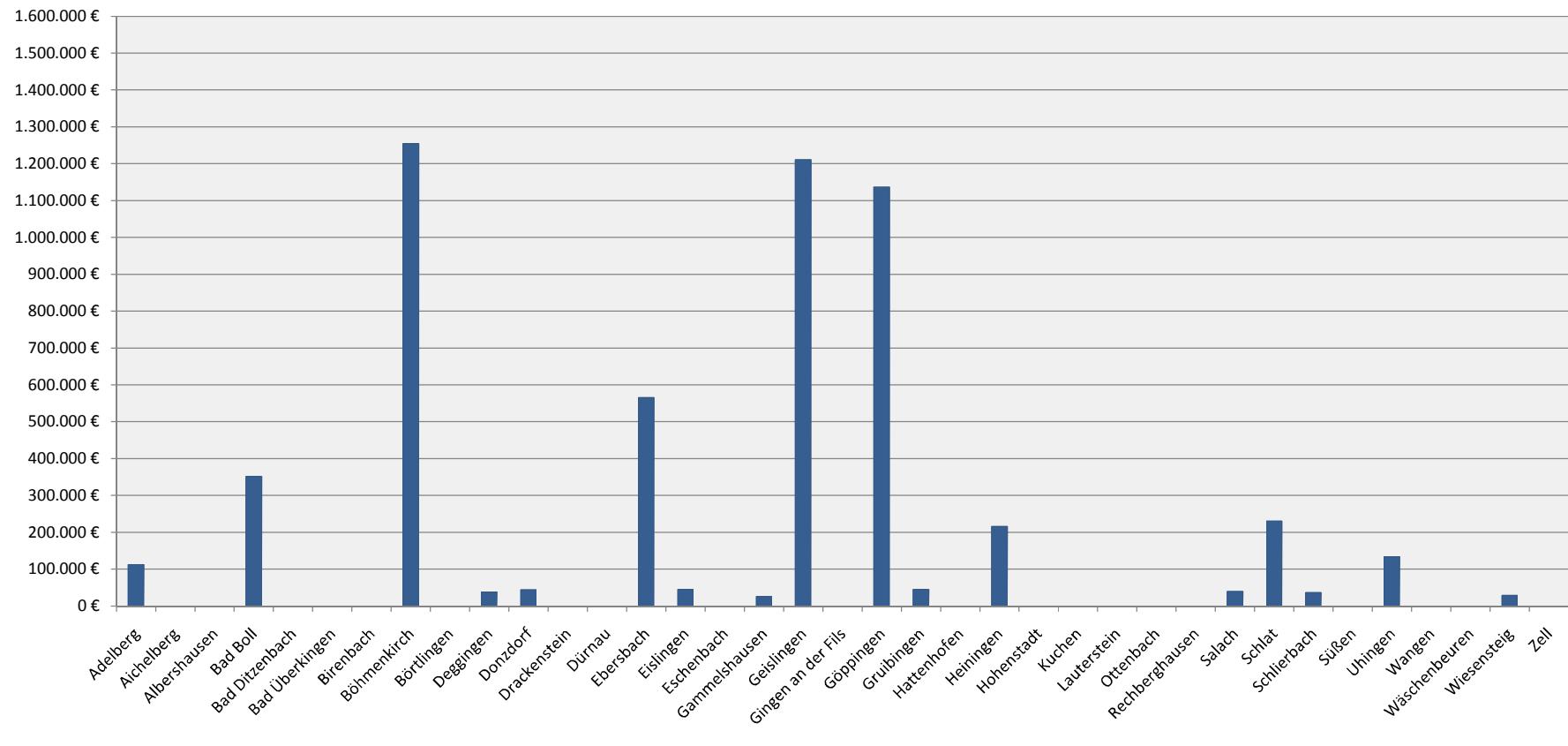
Kosten nach Gemeindegebieten und Baulastträgern



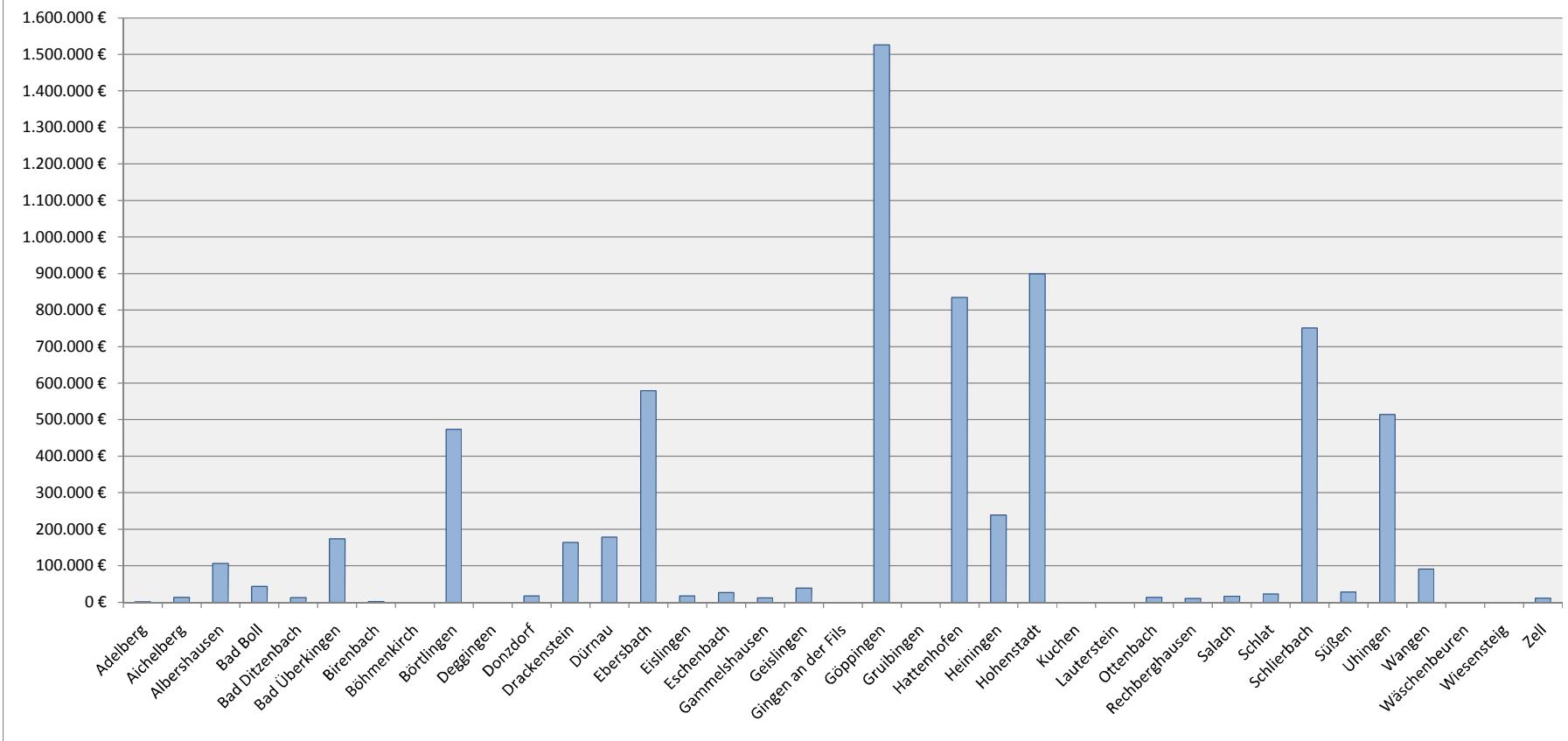
Baulasträger Bund



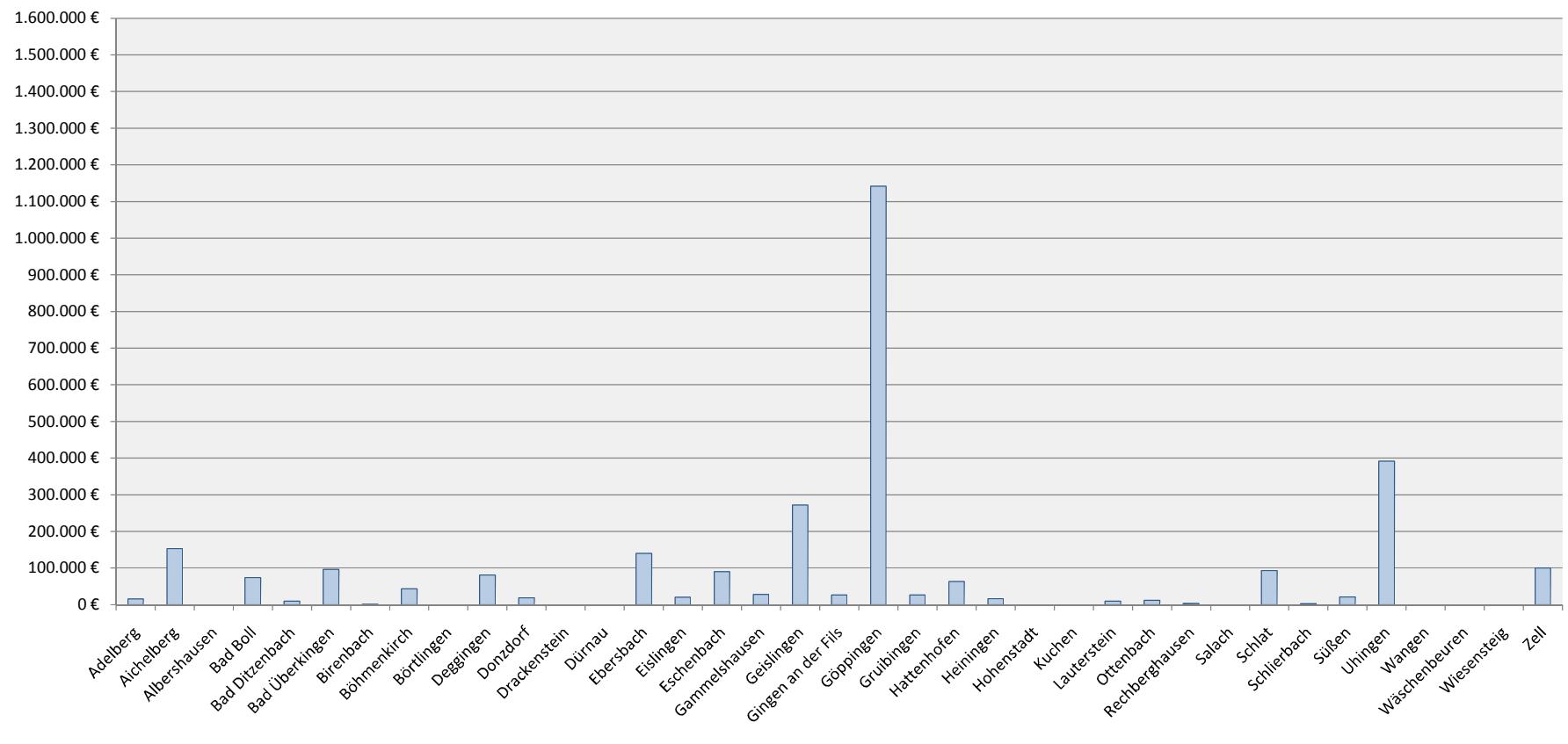
Baulasträger Land



Baulasträger Kreis



Baulasträger Gemeinde



Übersichtstabelle Kosten pro Gemeindegebiet aufgeteilt nach Baulastträger

Gemeindegebiet	Baulast Gemeinde	Baulast Kreis	Baulast Land	Baulast Bund	Gesamtergebnis
Adelberg	16.270 €	990 €	112.760 €		130.020 €
Aichelberg	153.190 €	13.200 €			166.390 €
Albershausen		106.150 €		35.620 €	141.770 €
Bad Boll	74.330 €	43.590 €	351.290 €		469.210 €
Bad Ditzenbach	10.000 €	12.690 €		6.380 €	29.070 €
Bad Überkingen	96.840 €	173.890 €		11.000 €	281.730 €
Birenbach	1.580 €	2.200 €		52.120 €	55.900 €
Böhmenkirch	43.440 €		1.254.840 €	83.760 €	1.382.040 €
Börtlingen		473.450 €			473.450 €
Deggingen	80.980 €		37.810 €		118.790 €
Donzdorf	19.020 €	17.740 €	43.870 €	475.220 €	555.850 €
Drackenstein		163.490 €			163.490 €
Dürnau		178.050 €			178.050 €
Ebersbach	140.000 €	579.230 €	565.210 €		1.284.440 €
Eislingen	20.970 €	17.650 €	44.840 €	23.670 €	107.130 €
Eschenbach	90.750 €	26.400 €			117.150 €
Gammelshausen	28.130 €	11.970 €	26.020 €		66.120 €
Geislingen	272.060 €	39.130 €	1.210.660 €	281.990 €	1.803.840 €
Gingen an der Fils	26.880 €			81.630 €	108.510 €
Göppingen	1.141.840 €	1.526.140 €	1.136.740 €	175.170 €	3.979.890 €
Gruibingen	26.400 €		44.730 €		71.130 €
Hattenhofen	63.300 €	834.490 €			897.790 €
Heiningen	16.840 €	239.030 €	215.950 €		471.820 €
Hohenstadt		898.820 €			898.820 €
Kuchen			75.680 €		75.680 €
Lauterstein	9.870 €			69.490 €	79.360 €
Ottenbach	12.210 €	13.840 €			26.050 €
Rechberghausen	3.650 €	10.520 €		29.340 €	43.510 €
Salach		16.850 €	39.950 €		56.800 €
Schlat	93.570 €	22.730 €	230.540 €		346.840 €
Schlierbach	3.130 €	750.950 €	36.880 €	1.650 €	792.610 €
Süßen	21.260 €	28.050 €		86.840 €	136.150 €
Uhingen	391.600 €	514.390 €	133.920 €		1.039.910 €
Wangen		90.750 €			90.750 €
Wäschenebeuren			97.720 €		97.720 €
Wiesensteig			28.600 €		28.600 €
Zell	100.430 €	11.110 €			111.540 €
Gesamtergebnis	2.958.540 €	6.817.490 €	5.514.610 €	1.587.280 €	16.877.920 €

Kosten je Achse und Baulastträger

Achsen-ID	Gemeinde	Kreis	Land	Bund	Gesamtergebnis
1	379.510 €	70.090 €	255.380 €	444.660 €	1.149.640 €
2	97.940 €	9.900 €	6.440 €	18.040 €	132.320 €
3			166.580 €	46.080 €	212.660 €
4	3.850 €			538.370 €	542.220 €
5			26.430 €	37.270 €	63.700 €
6	105.560 €		1.002.470 €		1.108.030 €
7	189.180 €	530.480 €	44.840 €		764.500 €
8	5.520 €	221.640 €			227.160 €
9	44.110 €	1.870.940 €	9.900 €		1.924.950 €
10	663.920 €		493.130 €		1.157.050 €
11	192.470 €	961.820 €			1.154.290 €
12	55.360 €	13.060 €		192.460 €	260.880 €
13	5.570 €	30.040 €	49.760 €		85.370 €
14		48.700 €			48.700 €
15	14.040 €				14.040 €
20	48.730 €		491.610 €		540.340 €
21	35.410 €	562.450 €			597.860 €
22		1.320 €			1.320 €
23	6.310 €	126.230 €			132.540 €
24	68.810 €				68.810 €
25	162.250 €				162.250 €
26	1.810 €				1.810 €
28	83.820 €	26.400 €			110.220 €
29	7.870 €				7.870 €
30			35.710 €		35.710 €
31		380 €			380 €
32		173.890 €			173.890 €
33		34.130 €			34.130 €
34	4.950 €				4.950 €
35	1.580 €	459.260 €			460.840 €
36		31.490 €			31.490 €
37				2.100 €	2.100 €
38			21.660 €		21.660 €
39			12.420 €		12.420 €
41			1.212.220 €	13.200 €	1.225.420 €
43	0 €		42.240 €		42.240 €
50	330 €				330 €
53				49.080 €	49.080 €
54	48.420 €			24.480 €	72.900 €
55	120.660 €		11.810 €	221.540 €	354.010 €
56	80.980 €		211.720 €		292.700 €
57			28.600 €		28.600 €
70		220 €			220 €
71	15.940 €	18.550 €	112.760 €		147.250 €
72	121.760 €	7.310 €	32.320 €		161.390 €
73	46.630 €				46.630 €
74		17.740 €	22.210 €		39.950 €
75	15.170 €				15.170 €
77	19.810 €	1.062.310 €			1.082.120 €
78	830 €				830 €
80	24.830 €	14.380 €	9.900 €		49.110 €
81	28.740 €		177.330 €		206.070 €
82	99.370 €		9.020 €		108.390 €
83	80.220 €				80.220 €
84	10.750 €				10.750 €
85		11.110 €			11.110 €
86	39.290 €	15.090 €			54.380 €
87		74.250 €			74.250 €
88		411.110 €			411.110 €
90	5.690 €				5.690 €
92	1.660 €				1.660 €
93	11.510 €				11.510 €
95	2.490 €				2.490 €
96			1.028.150 €		1.028.150 €
97	4.890 €				4.890 €
99		13.200 €			13.200 €
Gesamtergeb	2.958.540 €	6.817.490 €	5.514.610 €	1.587.280 €	16.877.920 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Achsennummer	1	1.149.640 €
Anteil des Baulastträgers	Bund	444.660 €
	Barriere abbauen	1.100 €
	Freigabe für den Radverkehr	990 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.650 €
	Furtmarkierung	17.050 €
	Lichtsignalanlage	2.090 €
	Markierung	130.360 €
	Neubau	93.050 €
	Querungshilfe	19.250 €
	Radwegende sichern	1.100 €
	Radwegführung in Knoten	170 €
	Sanierung	177.850 €
Anteil des Baulastträgers	Land	255.380 €
	Freigabe für den Radverkehr	3.030 €
	Führung auf der Fahrbahn	2.310 €
	Furtmarkierung	6.050 €
	Lichtsignalanlage	880 €
	Markierung	100.690 €
	Neubau	28.930 €
	Querungshilfe	59.400 €
	Radwegende sichern	2.750 €
	Sanierung	51.340 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	70.090 €
	Markierung	38.930 €
	Neubau	19.800 €
	Querungshilfe	10.450 €
	Sanierung	910 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	379.510 €
	Barriere abbauen	1.100 €
	Freigabe für den Radverkehr	990 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.650 €
	Furtmarkierung	3.300 €
	Lichtsignalanlage	220 €
	Markierung	34.760 €
	Neubau	2.750 €
	Querungshilfe	13.200 €
	Sanierung	321.540 €
Achsennummer	2	132.320 €
Anteil des Baulastträgers	Bund	18.040 €
	Brückenneubau	11.000 €
	Freigabe für den Radverkehr	660 €
	Lichtsignalanlage	440 €
	Markierung	440 €
	Sanierung	5.500 €
Anteil des Baulastträgers	Land	6.440 €
	Sanierung	6.440 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	9.900 €
	Neubau	9.900 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	97.940 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

		Barriere abbauen Neubau	1.100 € 96.840 €
Achsennummer	3		212.660 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		46.080 €
		Führung auf der Fahrbahn Markierung Neubau Querungshilfe Sanierung	660 € 9.650 € 26.310 € 8.800 € 660 €
Anteil des Baulastträgers	Land		166.580 €
		Markierung Neubau Querungshilfe Sanierung	26.590 € 9.900 € 16.500 € 113.590 €
Achsennummer	4		542.220 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		538.370 €
		Freigabe für den Radverkehr Führung auf der Fahrbahn Markierung Neubau Querungshilfe Sanierung	220 € 660 € 37.650 € 361.530 € 48.950 € 89.360 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		3.850 €
		Markierung Sicherung bei Dunkelheit	2.660 € 1.190 €
Achsennummer	5		63.700 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		37.270 €
		Freigabe für den Radverkehr Markierung Neubau Querungshilfe	1.210 € 9.510 € 16.100 € 10.450 €
Anteil des Baulastträgers	Land		26.430 €
		Markierung Querungshilfe	7.180 € 19.250 €
Achsennummer	6		1.108.030 €
Anteil des Baulastträgers	Land		1.002.470 €
		Freigabe für den Radverkehr Führung auf der Fahrbahn Furtmarkierung Markierung Neubau Querungshilfe Sanierung	440 € 660 € 1.100 € 58.770 € 840.410 € 86.900 € 14.190 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		105.560 €
		Sanierung	105.560 €
Achsennummer	7		764.500 €
Anteil des Baulastträgers	Land		44.840 €
		Freigabe für den Radverkehr	330 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

		Markierung	19.170 €
		Neubau	9.900 €
		Querungshilfe	8.800 €
		Sanierung	6.640 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis		530.480 €
		Markierung	18.740 €
		Neubau	479.750 €
		Querungshilfe	31.350 €
		Sanierung	640 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		189.180 €
		Freigabe für den Radverkehr	660 €
		Markierung	1.870 €
		Neubau	3.300 €
		Sanierung	183.350 €
Achsennummer	8		227.160 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis		221.640 €
		Aufpflasterung / Minikreisel	90.750 €
		Freigabe für den Radverkehr	880 €
		Führung auf der Fahrbahn	660 €
		Furtmarkierung	1.650 €
		Markierung	41.030 €
		Neubau	9.900 €
		Querungshilfe	31.350 €
		Radwegende sichern	1.100 €
		Sanierung	44.320 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		5.520 €
		Freigabe für den Radverkehr	660 €
		Sanierung	4.860 €
Achsennummer	9		1.924.950 €
Anteil des Baulastträgers	Land		9.900 €
		Neubau	9.900 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis		1.870.940 €
		Aufpflasterung / Minikreisel	3.080 €
		Führung auf der Fahrbahn	2.640 €
		Markierung	54.530 €
		Neubau	1.661.640 €
		Querungshilfe	101.750 €
		Sanierung	47.300 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		44.110 €
		Sanierung	44.110 €
Achsennummer	10		1.157.050 €
Anteil des Baulastträgers	Land		493.130 €
		Freigabe für den Radverkehr	1.430 €
		Führung auf der Fahrbahn	660 €
		Furtmarkierung	1.100 €
		Markierung	15.650 €
		Neubau	412.690 €
		Querungshilfe	58.300 €
		Sanierung	3.300 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	663.920 €
	Freigabe für den Radverkehr	330 €
	Markierung	1.810 €
	Neubau	643.750 €
	Sanierung	18.030 €
Achsennummer	11	1.154.290 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	961.820 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	40.220 €
	Neubau	804.610 €
	Querungshilfe	28.050 €
	Sanierung	88.280 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	192.470 €
	Sanierung	192.470 €
Achsennummer	12	260.880 €
Anteil des Baulastträgers	Bund	192.460 €
	Markierung	28.000 €
	Neubau	2.750 €
	Querungshilfe	17.600 €
	Sanierung	144.110 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	13.060 €
	Furtmarkierung	2.200 €
	Markierung	10.860 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	55.360 €
	Barriere abbauen	1.100 €
	Freigabe für den Radverkehr	660 €
	Sanierung	53.600 €
Achsennummer	13	85.370 €
Anteil des Baulastträgers	Land	49.760 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	34.740 €
	Querungshilfe	8.800 €
	Sanierung	5.560 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	30.040 €
	Freigabe für den Radverkehr	220 €
	Markierung	12.220 €
	Querungshilfe	17.600 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	5.570 €
	Sanierung	5.570 €
Achsennummer	14	48.700 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	48.700 €
	Furtmarkierung	550 €
	Markierung	19.080 €
	Neubau	2.750 €
	Sanierung	26.320 €
Achsennummer	15	14.040 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	14.040 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	4.580 €
	Querungshilfe	8.800 €
Achsennummer	20	540.340 €
Anteil des Baulastträgers	Land	491.610 €
	Neubau	422.300 €
	Querungshilfe	10.450 €
	Sanierung	58.860 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	48.730 €
	Sanierung	48.730 €
Achsennummer	21	597.860 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	562.450 €
	Markierung	43.930 €
	Neubau	485.520 €
	Querungshilfe	33.000 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	35.410 €
	Freigabe für den Radverkehr	330 €
	Sanierung	35.080 €
Achsennummer	22	1.320 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	1.320 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.320 €
Achsennummer	23	132.540 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	126.230 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.320 €
	Markierung	10.300 €
	Neubau	114.410 €
	Sanierung	200 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	6.310 €
	Sanierung	6.310 €
Achsennummer	24	68.810 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	68.810 €
	Sanierung	68.810 €
Achsennummer	25	162.250 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	162.250 €
	Brückenneubau	11.000 €
	Freigabe für den Radverkehr	330 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	11.790 €
	Neubau	18.920 €
	Querungshilfe	10.450 €
	Sanierung	109.100 €
Achsennummer	26	1.810 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	1.810 €
	Freigabe für den Radverkehr	330 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.320 €
	Sanierung	160 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Achsennummer	28	110.220 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	26.400 €
	Querungshilfe	26.400 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	83.820 €
	Neubau	75.100 €
	Sanierung	8.720 €
Achsennummer	29	7.870 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	7.870 €
	Barriere abbauen	1.100 €
	Freigabe für den Radverkehr	330 €
	Sanierung	6.440 €
Achsennummer	30	35.710 €
Anteil des Baulastträgers	Land	35.710 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	17.200 €
	Querungshilfe	17.600 €
	Sanierung	250 €
Achsennummer	31	380 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	380 €
	Markierung	380 €
Achsennummer	32	173.890 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	173.890 €
	Furtmarkierung	550 €
	Markierung	220 €
	Neubau	55.000 €
	Querungshilfe	10.450 €
	Radwegende sichern	1.100 €
	Sanierung	106.570 €
Achsennummer	33	34.130 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	34.130 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	14.770 €
	Neubau	9.900 €
	Querungshilfe	8.800 €
Achsennummer	34	4.950 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	4.950 €
	Neubau	4.950 €
Achsennummer	35	460.840 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	459.260 €
	Neubau	438.360 €
	Querungshilfe	20.900 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	1.580 €
	Markierung	1.580 €
Achsennummer	36	31.490 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	31.490 €
	Freigabe für den Radverkehr	170 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

		Furtmarkierung	1.100 €
		Markierung	18.680 €
		Querungshilfe	8.800 €
		Sanierung	2.740 €
Achsennummer	37		2.100 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		2.100 €
		Markierung	2.100 €
Achsennummer	38		21.660 €
Anteil des Baulastträgers	Land		21.660 €
		Markierung	5.160 €
		Querungshilfe	16.500 €
Achsennummer	39		12.420 €
Anteil des Baulastträgers	Land		12.420 €
		Markierung	1.840 €
		Neubau	10.450 €
		Sanierung	130 €
Achsennummer	41		1.225.420 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		13.200 €
		Querungshilfe	13.200 €
Anteil des Baulastträgers	Land		1.212.220 €
		Markierung	12.380 €
		Neubau	1.199.840 €
Achsennummer	43		42.240 €
Anteil des Baulastträgers	Land		42.240 €
		Führung auf der Fahrbahn	1.320 €
		Querungshilfe	26.400 €
		Sanierung	14.520 €
Achsennummer	50		330 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		330 €
		Freigabe für den Radverkehr	330 €
Achsennummer	53		49.080 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		49.080 €
		Neubau	43.580 €
		Sanierung	5.500 €
Achsennummer	54		72.900 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		24.480 €
		Furtmarkierung	550 €
		Markierung	12.380 €
		Neubau	5.500 €
		Querungshilfe	4.400 €
		Sanierung	1.650 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde		48.420 €
		Neubau	6.710 €
		Sanierung	41.710 €
Achsennummer	55		354.010 €
Anteil des Baulastträgers	Bund		221.540 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

		Freigabe für den Radverkehr	330 €
		Markierung	20.680 €
		Sanierung	200.530 €
Anteil des Baulastträgers	Land	11.810 €	
	Markierung	1.910 €	
	Neubau	9.900 €	
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	120.660 €	
	Brückenneubau	22.000 €	
	Barriere abbauen	1.100 €	
	Freigabe für den Radverkehr	660 €	
	Neubau	6.020 €	
	Sanierung	90.880 €	
Achsennummer	56	292.700 €	
Anteil des Baulastträgers	Land	211.720 €	
	Führung auf der Fahrbahn	1.980 €	
	Markierung	14.550 €	
	Neubau	118.950 €	
	Querungshilfe	8.800 €	
	Sanierung	67.440 €	
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	80.980 €	
	Freigabe für den Radverkehr	660 €	
	Sanierung	80.320 €	
Achsennummer	57	28.600 €	
Anteil des Baulastträgers	Land	28.600 €	
	Aufpflasterung / Minikreisel	28.600 €	
Achsennummer	70	220 €	
Anteil des Baulastträgers	Kreis	220 €	
	Führung auf der Fahrbahn	220 €	
Achsennummer	71	147.250 €	
Anteil des Baulastträgers	Land	112.760 €	
	Neubau	106.820 €	
	Sanierung	5.940 €	
Anteil des Baulastträgers	Kreis	18.550 €	
	Führung auf der Fahrbahn	5.720 €	
	Markierung	2.930 €	
	Neubau	9.900 €	
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	15.940 €	
	Sanierung	15.940 €	
Achsennummer	72	161.390 €	
Anteil des Baulastträgers	Land	32.320 €	
	Markierung	5.270 €	
	Neubau	9.900 €	
	Sanierung	17.150 €	
Anteil des Baulastträgers	Kreis	7.310 €	
	Führung auf der Fahrbahn	660 €	
	Markierung	6.650 €	

Kosten nach Achsen Baulastträger

Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	121.760 €
	Sanierung	121.760 €
Achsennummer	73	46.630 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	46.630 €
	Sanierung	46.630 €
Achsennummer	74	39.950 €
Anteil des Baulastträgers	Land	22.210 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	5.050 €
	Querungshilfe	16.500 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	17.740 €
	Aufpflasterung / Minikreisel	1.240 €
	Querungshilfe	16.500 €
Achsennummer	75	15.170 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	15.170 €
	Sanierung	15.170 €
Achsennummer	77	1.082.120 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	1.062.310 €
	Aufpflasterung / Minikreisel	1.240 €
	Markierung	4.060 €
	Neubau	1.054.360 €
	Sanierung	2.650 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	19.810 €
	Sanierung	19.810 €
Achsennummer	78	830 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	830 €
	Neubau	830 €
Achsennummer	80	49.110 €
Anteil des Baulastträgers	Land	9.900 €
	Neubau	9.900 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	14.380 €
	Führung auf der Fahrbahn	1.760 €
	Querungshilfe	8.800 €
	Sanierung	3.820 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	24.830 €
	Neubau	24.830 €
Achsennummer	81	206.070 €
Anteil des Baulastträgers	Land	177.330 €
	Markierung	2.550 €
	Neubau	146.550 €
	Querungshilfe	28.050 €
	Sanierung	180 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	28.740 €
	Sanierung	28.740 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Achsennummer	82	108.390 €
Anteil des Baulastträgers	Land	9.020 €
	Führung auf der Fahrbahn	220 €
	Querungshilfe	8.800 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	99.370 €
	Freigabe für den Radverkehr	220 €
	Neubau	2.750 €
	Sanierung	96.400 €
Achsennummer	83	80.220 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	80.220 €
	Markierung	14.300 €
	Sanierung	65.920 €
Achsennummer	84	10.750 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	10.750 €
	Sanierung	10.750 €
Achsennummer	85	11.110 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	11.110 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Querungshilfe	10.450 €
Achsennummer	86	54.380 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	15.090 €
	Markierung	15.090 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	39.290 €
	Sanierung	39.290 €
Achsennummer	87	74.250 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	74.250 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	2.160 €
	Sanierung	71.430 €
Achsennummer	88	411.110 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	411.110 €
	Führung auf der Fahrbahn	990 €
	Markierung	5.500 €
	Neubau	358.540 €
	Sanierung	46.080 €
Achsennummer	90	5.690 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	5.690 €
	Markierung	5.690 €
Achsennummer	92	1.660 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	1.660 €
	Führung auf der Fahrbahn	660 €
	Markierung	1.000 €
Achsennummer	93	11.510 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	11.510 €
	Sanierung	11.510 €

Kosten nach Achsen Baulastträger

Achsennummer	95	2.490 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	2.490 €
	Sicherung bei Dunkelheit	2.490 €
Achsennummer	96	1.028.150 €
Anteil des Baulastträgers	Land	1.028.150 €
	Neubau	1.028.150 €
Achsennummer	97	4.890 €
Anteil des Baulastträgers	Gemeinde	4.890 €
	Sanierung	4.890 €
Achsennummer	99	13.200 €
Anteil des Baulastträgers	Kreis	13.200 €
	Querungshilfe	13.200 €
Gesamtergebnis		16.877.920 €

Die folgenden Tabellen listet die Maßnahmen und Kosten nach Gemeinden auf. Folgendes Schema wurde hierzu verwandt:

Tabellen-Legende	
Gemeinde	Kosten
Maßnahmen-ID (siehe Maßnahmentabelle mit Fotos)	
Achse	
Straße	
Straßentyp	
Maßnahmentyp	
Kurzbeschreibung	€

Adelberg		
1	50	
	Unterführung L 1147	
	Gemeindestraße	
	Freigabe für den Radverkehr	
	Beschichtung anpassen	330 €
2	71	
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg	
	Gemeindestraße	
	Sanierung	
	Wassergebundene Decke erneuern	15.940 €
3	71	
	L 1147	
	Landesstraße	
	Sanierung	
	Rad - oder Gehweg verbreitern	5.940 €
4	71	
	L 1147	
	Landesstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	106.820 €
5	71	
	Zachersmühle	
	Kreisstraße	
	Führung auf der Fahrbahn	
	Tempo auf 50km/h reduzieren	990 €

Aichelberg**6**

82

Vorderbergstraße

Gemeindestraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

72.970 €

7

83

Steigstraße

Gemeindestraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

14.300 €

8

83

Land- und forstwirtschaftlicher Weg (Parallel zu Eckwälder Str.)

Gemeindestraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

65.920 €

9

99

K 1427 / Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

13.200 €

Albershausen

10	5	Uhinger Straße (B 297) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	7.530 €
11	5	Uhinger Straße (B 297) Bundesstraße Querungshilfe Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
12	5	Uhinger Straße (B 297) Bundesstraße Freigabe für den Radverkehr VZ an vorhandenen Rohrfosten installieren Neubau Bau von Radwegen	660 € 16.100 €
13	5	Lindenstraße (B 297) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	880 €
14	23	Sparwieser Straße (K 1414) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 50km/h reduzieren Markierung Fahrbahn mit Seitenstreifen Sanierung Abbruch-/Entsorgung	660 € 680 € 200 €
16	23	Sparwieser Straße (K 1414) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
123	21	Bünzwanger Straße (K 1414) Kreisstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	103.950 €

Bad Boll**17**

6

Göppinger Straße (L1214)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

5.060 €

Sehningen (L 1214)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

5.610 €

18

6

Göppinger Straße (L 1214) Höhe Reuteweg

Landesstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

19

6

Göppinger Straße (L1214)

Landesstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

305.530 €

20

6

Sehningen (L 1214)

Landesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

14.190 €

21

6

Sehningen (L 1214) / Heimbachstraße

Landesstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

22

8

Dürnauer Straße (K 1446) Höhe Ortseinfahrt Bad Boll

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

23

8

Dürnauer Straße (K 1446)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

2.500 €

Sanierung

Abbruch-/Entsorgung

180 €

24			
8			
	Dürnauer Straße (K 1446)		
	Kreisstraße		
	Führung auf der Fahrbahn		
	Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung		500 €
25			
8			
	Dürnauer Straße (K 1446) /An der Wette		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €
26			
8			
	Blumhardtweg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern		4.860 €
27			
8			
	Badstraße (K 1446)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		17.100 €
	Radwegende sichern		
	Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen		1.100 €
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung		1.200 €
28			
8			
	Am Kurpark		
	Gemeindestraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschichtung anpassen		660 €
29			
24			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern		68.810 €

Bad Ditzenbach

30	2	Bahnhofsstraße B 466		
		Bundesstraße		
		Lichtsignalanlage		
		Lichtsignalanlageumbau		220 €
		Gosbacher Straße B 466 / Helferleinstraße		
		Bundesstraße		
		Markierung		
		Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren		220 €
31	2	Hauptstraße (K 1436) / Helferleinstraße		
		Kreisstraße		
		Neubau		
		Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €
32	2	Bahnhofsstraße B 466 / Unterdorfstraße		
		Bundesstraße		
		Lichtsignalanlage		
		Lichtsignalanlageumbau		220 €
		Markierung		
		Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren		220 €
		Sanierung		
		Umbau von LSA		5.500 €
33	31	Göppinger Straße (K 1448) / Krügerstraße		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Fahrradsymbol markieren		220 €
		Richtungspfeil markieren		380 €
34	77	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Wassergebundene Decke erneuern		9.170 €
35	78	Neue Steige		
		Gemeindestraße		
		Neubau		
		Schutzplanken bauen		830 €
36	80	Göppinger Straße (K 1448)		
		Kreisstraße		
		Führung auf der Fahrbahn		
		Tempo auf 70km/h reduzieren		660 €

37

80

Göppinger Straße (K 1448)

Kreisstraße

Sanierung

Abbruch-/Entsorgung

1.750 €

Bad Überkingen**38**

2

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Neubau

Wegebau (wassergebundene Decke)

96.840 €

39

2

B 466

Bundesstraße

Brückenneubau

Brückenbau

11.000 €

40

32

Weigoldsbergstraße K 1438 Höhe Bergstraße

Kreisstraße

Markierung

Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren

220 €

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

1.100 €

41

32

K 1438

Kreisstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

550 €

42

32

Unterbörlinger Straße (K 1438)

Kreisstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

106.570 €

43

32

Unterböhringer Straße (K 1438)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Radwegen

55.000 €

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

Birenbach**44**

12

Lorcher Straße (B 297)

Bundesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

36.080 €

Kreisstraße

Furtmarkierung

Radfurt mit Bordsteinabsenkung

1.650 €

Radfurt markieren

2.200 €

45

12

Lorcher Straße (B 297)

Bundesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

16.040 €**46**

35

Hauptstraße

Gemeindestraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

1.580 €

Böhmenkirchen

47	3	Kirchstraße (L 1221) Landesstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	9.900 €
48	3	Kirchstraße (L1221) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	3.800 €
	39	Kirchstraße (L1221) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	1.840 €
		Sanierung Abbruch-/Entsorgung	130 €
49	3	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
50	3	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
51	3	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Markierung Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren	220 €
52	3	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	9.430 €
		Sanierung Abbruch-/Entsorgung	660 €
53	3	Baierstraße (L 1221) Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €

54	3	B 466 Bundesstraße Neubau <u>Bau von Geh-/Radwegen</u>	26.310 €
55	39	Kirchstraße (L 1221) Landesstraße Neubau <u>Bau einer Abbiegehilfe</u>	9.900 €
56	39	Albstraße (L 1221) Landesstraße Neubau <u>Bau von Fahrbahneinengungen</u>	550 €
57	41	Baierstraße (L1221) Landesstraße Markierung <u>Schutzstreifen (beidseitig) markieren</u>	12.380 €
58	41	Baierstraße (L1221) Bundesstraße Querungshilfe <u>Bau von Querungshilfen</u>	13.200 €
59	41	L1221 Landesstraße Neubau <u>Bau von Geh-/Radwegen</u>	744.800 €
60	41	Alleenstraße (L 1221) Landesstraße Neubau <u>Bau von Fahrbahneinengungen</u>	1.100 €
61	41	L1221 Landesstraße Neubau <u>Bau von Geh-/Radwegen</u>	453.940 €
62	54	Feldweg Gemeindestraße Sanierung <u>Wassergebundene Decke erneuern</u>	23.220 €

63			
54			
	Hauptstraße (B466)		
	Bundesstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		550 €
	Markierung		
	Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren		220 €
	Neubau		
	Bau von Geh-/Radwegen		5.500 €
	Querungshilfe		
	Umbau von Querungshilfen		4.400 €
	Sanierung		
	Verlagerung LSA		1.650 €
<hr/>			
64			
54			
	Hauptstraße (B466)		
	Bundesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		12.160 €
<hr/>			
65			
54			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		15.330 €
<hr/>			
66			
97			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		4.890 €

Börtlingen**5**

71

Ortsstraße (K 1408)

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 50km/h reduzieren

1.650 €

Zachersmühle

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 50km/h reduzieren

990 €

67

35

Hauptstraße (K 1408)

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

68

35

Hauptstraße (K 1408)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

259.790 €

Börtlinger Straße (K 1408)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

72.780 €

69

35

K 1408

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

70

35

Börtlinger Straße (K 1408)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

105.790 €

72

71

Hauptstraße (K 1408)

Kreisstraße

Neubau

Bau einer Abbiegehilfe

9.900 €

73

71

Hauptstraße (K 1408)

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

1.650 €

Deggingen**74**

56

Schlater Straße (L 1218)

Landesstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

Reichenbachstraße (L 1218)

Landesstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

75

56

Schlater Straße (L 1218)

Landesstraße

Markierung

Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren

220 €

76

56

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

660 €

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

55.520 €

77

56

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

24.800 €

78

56

Schlater Straße (L 1218)

Landesstraße

Neubau

Bau von Radwegen

36.270 €

Donzdorf

79	4	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sicherung bei Dunkelheit Sicherung bei Dunkelheit	1.190 €
80	4	Wagnerstraße Gemeindestraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	2.660 €
81	4	ehemalige Bahntrasse Bundesstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	361.530 €
82	4	B 466 / L1159 Bundesstraße Querungshilfe Umbau von Querungshilfen	13.200 €
83	4	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	53.540 €
84	4	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
85	4	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	27.690 €
37	37	Süßener Straße (B 466) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	2.100 €
86	4	Hauptstraße (B 466) Bundesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €

87	38	Gmünder Straße (L 1159) Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
88	38	Gmünder Straße (L 1159) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	5.160 €
89	74	Winziger Straße (K 1402) Kreisstraße Aufpflasterung / Minikreisel Aufpflasterung	1.240 €
90	74	Ramprechtstraße Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
91	74	Gmünder Straße Landesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
92	74	Gmünder Straße Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	5.050 €
93	74	Gmünder Straße Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
94	75	Kuchalber Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	15.170 €

Drackenstein**95**

77

Hohenstadter Straße (K 1435)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

162.250 €

96

77

Merklinger Straße (K 1447)

Kreisstraße

Aufpflasterung / Minikreisel

Aufpflasterung

1.240 €

Dürnau**97**

8

Gammelshauser Straße (K 1446)

Kreisstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen 660 €

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren 21.430 €

Sanierung

Abbruch-/Entsorgung 860 €

98

8

Gammelshauser Straße (K 1446)

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen 10.450 €**99**

8

Gammelshauser Straße (K 1446)

Kreisstraße

Furtmarkierung

Radfurt mit Bordsteinabsenkung 1.650 €**100**

8

Gammelshauser Straße (K 1446)

Kreisstraße

Aufpflasterung / Minikreisel

Bau von Minikreisverkehren 90.750 €**101**

8

K 1446

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen 10.450 €**102**

8

K 1446

Kreisstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen 220 €

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern 41.580 €

Ebersbach**103**

1

Straße parallel zur Stuttgarter Straße

Gemeindestraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

37.850 €

104

1

Stuttgarter Straße (L 1192)

Landesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler

16.500 €

105

1

Stuttgarter Straße (L1192)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

19.150 €

106

1

Stuttgarter Straße (L1192)

Landesstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

107

1

Hauptstraße (L1192)

Landesstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

660 €

Furtmarkierung

Radfurt markieren

1.650 €

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

9.160 €

Sanierung

Abbruch-/Entsorgung

1.030 €

108

1

Hauptstraße (L1192)

Landesstraße

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

2.750 €

109

1

Hauptstraße (L1192)

Landesstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

170 €

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

2.750 €

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

1.100 €

110	1	Hauptstraße (L1192) Landesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	27.920 €
111	1	Hauptstraße (L1192) Landesstraße Furtmarkierung Radfurt markieren	550 €
112	1	Büchenbronner Straße Kreisstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	9.900 €
113	1	Leinetalstraße Gemeindestraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	990 €
114	1	Strutstraße Gemeindestraße Sanierung Velostrail an Schienenquerungen installieren	6.600 €
115	20	Ebersbacher Straße (L1152) Landesstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen Albstraße (L1152) Landesstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	148.190 € 217.180 €
116	20	Herdfeldstraße Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	48.730 €
117	20	Albstraße (L1152) Landesstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	56.930 €

118	20	Albstraße (L1152) Landesstraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	58.860 €
119	21	Bünzwanger Straße (K 1416) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
120	21	Bünzwanger Straße (K 1416) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	11.010 €
121	21	Bünzwanger Straße (K1416) Kreisstraße Neubau Bau von baulichgeschützten Radwegenden	2.750 €
122	21	Ebersbacher Straße (K1416) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren Ortsstraße (K1416) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	10.230 €
123	21	Bünzwanger Straße (K 1414) Kreisstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	369.100 €
124	21	Ortsstraße (K1416) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
125	21	Haldenbergstraße Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	35.080 €

126	70	Königseichenstraße (K 1412)		
		Kreisstraße		
		Führung auf der Fahrbahn		
		Tempo auf 70km/h reduzieren		220 €
127	84			
		Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Wassergebundene Decke erneuern		10.750 €
128	87			
		K 1418		
		Kreisstraße		
		Führung auf der Fahrbahn		
		Tempo auf 50km/h reduzieren		330 €
		Markierung		
		Fahrbahn mit Seitenstreifen		1.080 €
129	88			
		K 1419		
		Kreisstraße		
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern		46.080 €
	87			
		K 1418		
		Kreisstraße		
		Führung auf der Fahrbahn		
		Tempo auf 50km/h reduzieren		330 €
		Markierung		
		Fahrbahn mit Seitenstreifen		1.080 €
		K 1419		
		Kreisstraße		
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern		71.430 €

Eislingen**130**

1

Hindenburgstraße (L 1219)

Landesstraße

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

11.000 €

131

1

Hindenburgstraße (L 1219)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.760 €

132

1

Jahnstraße

Gemeindestraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

5.270 €

133

1

Salacher Straße (L 1219)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.500 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

11.730 €

134

1

Salacher Straße (L 1219)

Landesstraße

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

550 €

135

1

Salacher Straße (L 1219)

Landesstraße

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

5.500 €

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

1.100 €

136

1

Salacher Straße (L 1219)

Landesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

13.200 €

137

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

5.700 €

138	1	Stuttgarter Straße (B 10) Bundesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	990 €
139	1	Ulmer Straße (B 10) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren Sanierung Abbruch-/Entsorgung	15.040 €
140	1	Ulmer Straße (B 10) Bundesstraße Furtmarkierung Radfurt markieren	840 €
141	15	Holzheimer Straße Gemeindestraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	1.100 €
142	15	Holzheimer Straße Gemeindestraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	660 €
143	36	Ottenbacher Straße (K 1404) Kreisstraße Furtmarkierung Radfurt markieren	4.580 €
144	36	Ottenbacher Straße (K 1404) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
145	36	Ottenbacher Straße (K 1404) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren Sanierung Abbruch-/Entsorgung	550 €
			4.460 €
			300 €

146			
36			
	Ottenbacher Straße (K 1404)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		2.670 €
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung		320 €
<hr/>			
147			
36			
	Ottenbacher Straße (K 1404)		
	Kreisstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		550 €
<hr/>			
148			
92			
	Beundstraße		
	Gemeindestraße		
	Führung auf der Fahrbahn		
	Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		1.000 €

Eschenbach**456**

28

parallel zur K1425

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

8.720 €

457

28

Bahntrasse

Gemeindestraße

Neubau

Wegebau (wassergebundene Decke)

56.020 €

458

28

Bahntrasse

Gemeindestraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

19.080 €

459

28

K 1425

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

26.400 €

460

93

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

4.440 €

461

95

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sicherung bei Dunkelheit

Sicherung bei Dunkelheit

1.800 €

Unterführung Brücke K 1425

Gemeindestraße

Sicherung bei Dunkelheit

Sicherung bei Dunkelheit

690 €

Gammelshausen

36	80	Göppinger Straße (K 1448) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 70km/h reduzieren	660 €
37	80	Göppinger Straße (K 1448) Kreisstraße Sanierung Abbruch-/Entsorgung	2.070 €
149	7	Hauptstraße (L 1217) Landesstraße Sanierung Verlagerung LSA "Neue Straße" Gemeindestraße Neubau Straßenbau	1.650 €
150	7	Hauptstraße (L 1217) Landesstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	3.300 €
151	7	Hauptstraße Landesstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	9.900 €
152	80	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Neubau Straßenbau K1448 Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 70km/h reduzieren	4.570 €
153	80	Hauptstr. (L 1217) Landesstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	24.830 €
			440 €
			9.900 €

154

80

K 1448

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

Geislingen**155**

1

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

6.630 €

156

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Barriere abbauen

Abbruch-/Entsorgung

1.100 €

157

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Sanierung

Brückenbau

420 €

158

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.880 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

3.200 €

159

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

1.100 €

160

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

3.800 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

14.410 €

161

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

162

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

550 €

163			
1			
	Stuttgarter Straße (B 10)		
	Bundesstraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschilderung anpassen		660 €
	Sanierung		
	Rad - oder Gehweg verbreitern		8.000 €
164			
1			
	Tälesbahnstraße		
	Gemeindestraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschilderung anpassen		660 €
165			
1			
	Fabrikstraße		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern		59.720 €
166			
1			
	Rheinlandstraße		
	Gemeindestraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		11.110 €
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		1.700 €
167			
1			
	Rheinlandstraße / Springstraße		
	Gemeindestraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		1.100 €
	Markierung		
	Fahrrad-Aufstellfläche an LSA markieren		2.200 €
168			
1			
	Eybacher Straße (L 1221)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		11.610 €
	Längentalstraße (L 1221)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		13.800 €

169			
1	Längentalstraße (L 1221) / Heidenheimer Straße		
	Landesstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren	550 €	
	Lichtsignalanlage		
	Lichtsignalanlageumbau	220 €	
170			
1	Heidenheimer Straße (K 1441)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	10.640 €	
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	20.350 €	
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung	910 €	
171			
1	Bahnhofstraße		
	Gemeindestraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren	1.100 €	
	Lichtsignalanlage		
	Lichtsignalanlageumbau	220 €	
	Markierung		
	Fahrrad-Aufstellfläche an LSA markieren	1.100 €	
172			
1	Bahnhofstraße		
	Gemeindestraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	3.680 €	
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	13.270 €	
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung	680 €	
173			
1	Werkstraße		
	Gemeindestraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	1.480 €	
	Eberhardstraße (B 10)/ Werkstraße/ Bahnhofstraße		
	Gemeindestraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren	1.100 €	

174	1	Eberhardstraße (B 10)		
		Bundesstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	2.340 €	
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren	21.290 €	
		Sanierung		
		Abbruch-/Entsorgung	920 €	
175				
	1	Schulstraße (B10) / Fabrikstraße / Kantstraße		
		Bundesstraße		
		Furtmarkierung		
		Radfurt markieren	2.200 €	
		Lichtsignalanlage		
		Lichtsignalanlageumbau	880 €	
		Markierung		
		Fahrrad-Aufstellfläche an LSA markieren	4.400 €	
176				
	1	Oberböhringer Straße (K 1439)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren	1.680 €	
177				
	1	Oberböhringer Straße (K 1439)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Fahrrad-Aufstellfläche an LSA markieren	1.100 €	
178				
	2	Ostmarkstraße		
		Gemeindestraße		
		Barriere abbauen		
		Umbau von Barrieren	1.100 €	
179				
	2	Überkinger Straße (B 466)		
		Bundesstraße		
		Freigabe für den Radverkehr		
		Beschilderung anpassen	660 €	
180				
	2	Wiesensteiger Straße (L 1231)		
		Landesstraße		
		Sanierung		
		Rad - oder Gehweg verbreitern	6.440 €	

181	3	Von-Degenfeld-Straße (L 1221) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	22.790 €
182	3	L 1221 Landesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	113.590 €
183	55	Karlstraße (L 1230) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	1.910 €
184	55	Karlstraße (L 1230) Landesstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	9.900 €
185	55	Bleichstraße Gemeindestraße Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	660 €
186	55	Bleichstraße Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern Rorgensteig Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	48.570 €
187	55	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	16.200 €
188	55	Schimmelmühle Gemeindestraße Brückenneubau Brückenbau	24.320 €
			11.000 €

189	55	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	1.790 €
190	55	Schimmelmühle Gemeindestraße Brückenneubau Brückenbau	11.000 €
191	55	Schimmelmühle Gemeindestraße Barriere abbauen Umbau von Barrieren	1.100 €
192	55	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Neubau Bau einer Schieberille	6.020 €
193	55	B 10 Bundesstraße Freigabe für den Radverkehr VZ an vorhandenen Rohrfosten installieren Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	330 € 8.270 €
194	55	Hauptstraße (B 10) Bundesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	192.260 €
195	55	Schillerstraße / Gartenstraße (B 10) Bundesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	20.680 €
196	77	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	6.880 €

197	77	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Wassergebundene Decke erneuern		3.760 €
198	86	Weilerstraße (K 1441)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		15.090 €
199	86	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern		39.290 €
200	96	L 1164		
		Landesstraße		
		Neubau		
		Bau von Geh-/Radwegen		1.028.150 €

Gingen an der Fils**201**

1

Hindenburgstraße (B 10)

Gemeindestraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

23.470 €

202

1

Hindenburgstraße (B 10)

Bundesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

203

1

Hindenburgstraße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

5.570 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

16.030 €

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

2.750 €

204

1

Hindenburgstraße (B 10)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

1.100 €

205

1

Hindenburgstraße (B 10)

Bundesstraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

52.950 €

206

1

Hindenburgstraße (B 10)

Gemeindestraße

Neubau

Bau einer Veloweiche

2.750 €

207

1

Bahnhofstraße

Gemeindestraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

Göppingen**19**

6

Badstraße (L 1214)

Landesstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

156.090 €

45

12

B 297

Bundesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

13.280 €

208

1

Stuttgarter Straße (B 297)

Bundesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

63.550 €

209

1

Stuttgarter Straße (B 297)

Bundesstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

85.900 €

210

1

Stuttgarter Straße (B 297)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

3.250 €

Neubau

Bau einer Veloweiche

1.650 €

211

1

Stuttgarter Straße (B 297)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt mit Bordsteinabsenkung

6.600 €

Markierung

Radaufstellstreifen markieren

330 €

Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren

770 €

Radwegführung in Knoten

Haltelinienmarkierung ändern

170 €

212

1

Salamanderstraße (K 1410)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

9.400 €

213	1	Faurndauer Straße Gemeindestraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	13.200 €
214	1	Poststraße Gemeindestraße Markierung Radaufstellstreifen markieren	330 €
215	1	Heubachstraße (L 1214) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren Schwabstraße (L 1214) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	1.710 €
			2.440 €
216	1	Heubachstraße (L 1214) Landesstraße Neubau Bau von baulichgeschützten Radwegenden	2.750 €
217	1	Ulmer Straße (L 1214) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	8.410 €
218	1	Ulmerstraße Landesstraße Neubau Bau einer Schieberille Bau einer Veloweiche	330 €
			1.430 €
219	6	Badstraße (L 1214) / Orstausfahrt Ri. Bad Boll Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
220	6	Badstraße (L 1214) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	20.140 €

221			
6			
L 1214			
Landesstraße			
Neubau			
Bau von Geh-/Radwegen			378.790 €
Badstraße (L 1214) / Ortsausfahrt Ri. Jebenhausen			
Landesstraße			
Querungshilfe			
Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler			16.500 €
222			
6			
L 1214 / Ortsausfahrt Ri. Bezgenriet			
Landesstraße			
Querungshilfe			
Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler			16.500 €
223			
6			
Boller Straße (L 1214)			
Landesstraße			
Führung auf der Fahrbahn			
Tempo auf 30km/h reduzieren			660 €
Markierung			
Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren			6.710 €
Schutzstreifen (beidseitig) markieren			22.440 €
224			
6			
Boller Straße (L 1214)			
Landesstraße			
Markierung			
Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren			220 €
225			
6			
Boller Straße (L 1214) / v.-Sprewitz-Str.			
Landesstraße			
Querungshilfe			
Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler			16.500 €
226			
6			
Boller Straße (L 1214) / v.-Sprewitz-Str.			
Landesstraße			
Furtmarkierung			
Radfurt markieren			550 €
227			
6			
Boller Straße (L 1214) / Herdweg			
Landesstraße			
Furtmarkierung			
Radfurt markieren			550 €

228			
6			
	Boller Straße (L 1214)		
	Landesstraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschichtung anpassen	440 €	
	Markierung		
	Fahrbahn mit Seitenstreifen	2.660 €	
229			
6			
	Waldeckstraße		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	15.420 €	
230			
6			
	Justinus-Kerner-Straße		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	26.260 €	
	Waldeckstraße		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	31.610 €	
231			
6			
	Jebenhäuser Straße		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	32.270 €	
232			
6			
	Jebenhäuser Straße (L 1214)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Fahrradsymbol markieren	2.640 €	
233			
7			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	55.790 €	
234			
7			
	Jebenhäuser Straße (K 1424)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	3.240 €	
235			
7			
	Iltisgasse		
	Gemeindestraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschichtung anpassen	660 €	

236	7	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern		112.590 €
237	7	K 1410		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren		4.950 €
238	7	K 1410		
		Kreisstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
239	7	K 1410		
		Kreisstraße		
		Neubau		
		Bau von Geh-/Radwegen		479.750 €
240	7	K 1410		
		Kreisstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
241	7	Sankt-Galler-Straße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		4.180 €
		Sanierung		
		Abbruch-/Entsorgung		470 €
242	7	Sankt-Galler-Straße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren		2.400 €
		Sanierung		
		Abbruch-/Entsorgung		170 €
243	9	Fulbachweg (K 1419)		
		Kreisstraße		
		Neubau		
		Bau von Geh-/Radwegen		78.100 €

244	9	K 1419 östl. Ortseinfahrt Kreisstraße Querungshilfe Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
245	9	Fulbachweg (K 1419) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	1.900 €
246	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	10.190 €
247	9	K 1419 Ortsausfahrt Ri. Hattenhofen Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
248	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	265.700 €
249	10	Reutlinger Straße Gemeindestraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	1.810 €
250	10	Wielandstraße (L 1218) Landesstraße Freigabe für den Radverkehr VZ an neuen Rohrfosten installieren	1.100 €
251	10	Göppinger Straße (L 1218) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren Wielandstraße (L 1218) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	3.830 € 6.890 €

252	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
253	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	330 €
254	10	Bahntrasse der Voralbbahn Gemeindestraße Neubau Bau eines Bahntrassenradwegs	599.760 €
255	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	402.790 €
256	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Furtmarkierung Radfurt markieren Sanierung Straßenbau	550 € 3.300 €
257	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen mit Fahrbahnteiler	16.500 €
258	10	Schlater Straße (L 1218) Landesstraße Furtmarkierung Radfurt markieren	550 €
259	10	GW Verb. Buchenrain - Tannenstraße Gemeindestraße Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	330 €

260			
11			
	Filseckstraße (K 1414)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	9.110 €	
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung	640 €	
	Hirschstraße (K 1414)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	6.030 €	
	Sanierung		
	Abbruch-/Entsorgung	430 €	
261			
11			
	Filseckstraße (K 1414)		
	Kreisstraße		
	Sanierung		
	Bordstein absenken	160 €	
	Rad - oder Gehweg verbreitern	16.780 €	
262			
11			
	Filseckstraße (K 1414)		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau von Geh-/Radwegen	158.720 €	
	Faurndauer Straße (K 1414)		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau von Geh-/Radwegen	412.360 €	
263			
12			
	Schillerstraße		
	Gemeindestraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschilderung anpassen	660 €	
264			
12			
	Bartenhöhe		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern	51.050 €	
265			
12			
	Lerchenberger Straße (K 1407)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	10.860 €	

266	14	Schorndorfer Straße (K 1451) Kreisstraße Furtmarkierung Radfurt markieren	550 €
267	14	Schorndorfer Straße (K 1451) Kreisstraße Neubau Bau von baulichgeschützten Radwegenden	2.750 €
268	29	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	3.110 €
269	29	Buchenrain Gemeindestraße Barriere abbauen Abbruch-/Entsorgung Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	1.100 €
270	34	ehemalige Bahntrasse Gemeindestraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	330 €
272	72	Hohreiner Straße (K 1407) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 70km/h reduzieren Markierung Fahrbahn mit Seitenstreifen	4.950 €
273	72	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern Unterer Weiler Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	6.650 €
			86.990 €
			14.560 €

274	72	Reichsdorfstraße (L 1075) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	5.270 €
275	72	Reichsdorfstraße (L 1075) Landesstraße Neubau Bau einer Abbiegehilfe	9.900 €
276	72	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern L 1075 / K 1450 Landesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	18.450 €
			17.150 €
277	72	Verbindung LW mit Bahntrasse Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	1.760 €
279	73	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	34.420 €
280	81	Iltishofweg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	10.620 €
281	81	RGW am Schwimmbad Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	18.120 €
282	90	Manfred-Wörner-Straße Gemeindestraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	5.690 €

Gruibingen			
283	30		
		Boller Straße (L 1213)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von Querungshilfen	8.800 €
284	30		
		Boller Straße (L 1213)	
		Landesstraße	
		Markierung	
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	2.200 €
		Sanierung	
		Abbruch-/Entsorgung	250 €
		Hauptstraße (L 1217)	
		Landesstraße	
		Markierung	
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	6.910 €
		Mühlhäuser Straße (L 1217)	
		Landesstraße	
		Markierung	
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	8.090 €
285	30		
		Hauptstraße (L 1217)	
		Landesstraße	
		Führung auf der Fahrbahn	
		Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
286	30		
		Mühlhäuser Straße (L 1217)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von Querungshilfen	8.800 €
287	82		
		Nebenanlage L 1213	
		Gemeindestraße	
		Freigabe für den Radverkehr	
		Beschichtung anpassen	220 €
288	82		
		Boller Straße (L 1213)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von Querungshilfen	8.800 €
289	82		
		Boller Straße (L 1213)	
		Landesstraße	
		Führung auf der Fahrbahn	
		Tempo auf 70km/h reduzieren	220 €

290	82	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern		15.290 €
291	82	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Neubau		
		Wegebau (wassergebundene Decke)		2.750 €
		Sanierung		
		Wassergebundene Decke erneuern		1.430 €
292	82	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
		Gemeindestraße		
		Sanierung		
		Wassergebundene Decke erneuern		6.710 €

Hattenhofen**248**

9

Hattenhofer Straße (K 1419)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

180.110 €

Hauptstraße (K 1419)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

297.040 €

293

9

Hauptstraße

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

294

9

Hauptstraße (K 1419)

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

295

9

Hauptstraße

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

2.470 €

Sanierung

Abbruch-/Entsorgung

180 €

296

9

Hauptstraße

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 30km/h reduzieren

660 €

297

9

Hauptstraße (K 1419)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

13.480 €

Schlierbacher Straße (K 1419)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

6.950 €

298

9

K 1443

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

299			
9			
	Schlierbacher Straße (K 1419)		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau von Geh-/Radwegen		306.540 €
300			
9			
	Albershauser Straße (K 1443)		
	Kreisstraße		
	Querungshilfe		
	Bau von Querungshilfen		8.800 €
301			
25			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Asphaltierte Decke erneuern		33.380 €
302			
25			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Neubau		
	Wegebau (wassergebundene Decke)		18.920 €
303			
25			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Brückenneubau		
	Brückenbau		11.000 €

Heiningen

243

9

Fulbachweg (K 1419)

Kreisstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

162.250 €

304

7

Jebenhäuser Straße (K 1424)

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

305

7

Jebenhäuser Straße (K 1424)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.820 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

3.970 €

306

7

Bahnhofstraße (L 1217)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.640 €

Hauptstraße

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

5.190 €

Hauptstraße (L 1217)

Landesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

7.770 €

307

7

Bahnhofstraße (L 1217)

Landesstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

330 €

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

4.990 €

308

7

Bahnhofstraße (L 1217)

Landesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

309			
7			
	"Neuwiesen"		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		7.460 €
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		7.510 €
310			
7			
	Reuschstraße		
	Gemeindestraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		1.870 €
311			
9			
	Betzgenrieter Straße (K 1419)		
	Kreisstraße		
	Sanierung		
	Rad - oder Gehweg verbreitern		36.920 €
312			
9			
	Betzgenrieter Straße (K 1419)		
	Kreisstraße		
	Querungshilfe		
	Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
313			
9			
	Lindenstraße		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		1.560 €
	Betzgenrieter Straße (K 1419)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		2.570 €
314			
9			
	Betzgenrieter Straße (K 1419)		
	Kreisstraße		
	Führung auf der Fahrbahn		
	Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
315			
9			
	Hauptstraße (L 1217)		
	Landesstraße		
	Neubau		
	Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €

316	9	Eschenbacher Straße (K 1425)		
		Kreisstraße		
		Sanierung		
		Rad - oder Gehweg verbreitern		10.200 €
317	81			
		L 1217		
		Landesstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von Querungshilfen		8.800 €
318	81			
		Heininger Straße (L 1217)		
		Landesstraße		
		Neubau		
		Bau von Geh-/Radwegen		146.550 €
319	81			
		L 1217		
		Landesstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von Querungshilfen		8.800 €
320	81			
		Göppinger Straße (L 1217)		
		Landesstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
321	81			
		Göppinger Straße (L 1217)		
		Landesstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren		2.550 €
		Sanierung		
		Abbruch-/Entsorgung		180 €

Hohenstadt		
95		
77		
	Drackensteiner Straße (K 1435)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	115.870 €
322		
77		
	Drackensteiner Straße (K 1435)	
	Kreisstraße	
	Sanierung	
	Wassergebundene Decke erneuern	2.650 €
323		
77		
	Hauptstraße (K 1431)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau einer Abbiegehilfe	9.900 €
324		
77		
	Laichinger Straße (K 1433)	
	Kreisstraße	
	Markierung	
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	4.060 €
325		
77		
	K 1434	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	147.680 €
	Laichinger Straße (K 1433)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	539.060 €
326		
77		
	Drackensteiner Straße (K 1435)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	79.600 €

Kuchen

327

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

550 €

328

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Lichtsignalanlage

Lichtsignalanlageumbau

110 €

Markierung

Fahrrad-Aufstellfläche an LSA markieren

1.100 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

18.280 €

329

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

1.100 €

Lichtsignalanlage

Lichtsignalanlageumbau

440 €

Radwegende sichern

Übergangsbereich zwischen Radverkehrsanlagen

550 €

330

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Fahrbahn mit Seitenstreifen

2.930 €

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

51.170 €

331

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

550 €

Lauterstein**62**

54

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

3.160 €

332

4

Hauptstraße (B 466)

Bundesstraße

Markierung

Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren

220 €

Querungshilfe

Bau von geteilten Querungshilfen

10.450 €

333

4

Hauptstraße (B 466)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

9.740 €

334

53

Hauptstraße (B 466)

Bundesstraße

Neubau

Bau von Geh-/Radwegen

43.580 €

335

53

Hauptstraße (B 466)

Bundesstraße

Sanierung

Umbau von LSA

5.500 €

336

54

Alte Steige

Gemeindestraße

Neubau

Bau einer Schieberille

6.710 €

Ottenbach

337

36

Hauptstraße (K 1404)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

7.930 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

11.550 €

338

36

Hauptstraße (K 1404)

Kreisstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

170 €

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

2.120 €

339

73

Strutgasse

Gemeindestraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

12.210 €

Rechberghausen**340**

12

Bahnhofstraße (B 297)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.160 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

8.280 €

Lorcher Straße (B 297)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

9.510 €

341

12

Lorcher Straße (B 297)

Bundesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

342

12

Bahnhofstraße (B 297)

Bundesstraße

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

2.750 €

343

12

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

2.550 €

344

12

Bahntrasse

Gemeindestraße

Barriere abbauen

Abbruch-/Entsorgung

1.100 €

345

33

Ziegelstraße (K 1410)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

620 €

346

33

Ziegelstraße (K 1410) / Bergstraße

Kreisstraße

Neubau

Bau einer Abbiegehilfe

9.900 €

Salach		
347		
1		
	Eislinger Straße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Querungshilfe	
	Bau von Querungshilfen	8.800 €
348		
1		
	Eislinger Straße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Markierung	
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	3.070 €
349		
1		
	Eislinger Straße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Freigabe für den Radverkehr	
	Beschichtung anpassen	660 €
	Furtmarkierung	
	Radfurt markieren	550 €
	Markierung	
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	910 €
350		
1		
	Hauptstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Lichtsignalanlage	
	Lichtsignalanlageumbau	440 €
351		
1		
	Wilhelmstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Markierung	
	Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren	220 €
352		
1		
	Hauptstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Führung auf der Fahrbahn	
	Tempo auf 30km/h reduzieren	330 €
	Wilhelmstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Führung auf der Fahrbahn	
	Tempo auf 30km/h reduzieren	1.320 €
353		
1		
	Wilhelmstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Querungshilfe	
	Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €

354		
1		
	Wilhelmstraße (L 1219)	
	Landesstraße	
	Neubau	
	Bau von baulichgeschützten Radwegenden	2.750 €
355		
1		
	Lautertalstraße	
	Landesstraße	
	Querungshilfe	
	Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
357		
1		
	Hauptstraße (K 1404)	
	Kreisstraße	
	Querungshilfe	
	Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
358		
1		
	Hauptstraße (K 1404)	
	Kreisstraße	
	Markierung	
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren	6.400 €

Schlat			
78			
56			
	Reichenbacher Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Fahrbahn mit Seitenstreifen		5.260 €
	Neubau		
	Bau von Geh-/Radwegen		82.680 €
	Sanierung		
	Rad - oder Gehweg verbreitern		63.040 €
268			
29			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		3.330 €
359			
9			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		21.150 €
360			
9			
	K 1426		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren		220 €
	Querungshilfe		
	Bau von Querungshilfen		8.800 €
361			
9			
	Hauptstraße (K 1426)		
	Kreisstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		3.810 €
10			
	Göppinger Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		4.930 €
362			
9			
	Hauptstraße		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €
363			
10			
	Göppinger Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Querungshilfe		
	Bau von geteilten Querungshilfen		41.800 €

364			
10			
	Göppinger Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Neubau		
	Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €
365			
10			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Neubau		
	Wegebau (wassergebundene Decke)		43.990 €
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		18.030 €
366			
56			
	Reichenbacher Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Führung auf der Fahrbahn		
	Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
367			
56			
	Reichenbacher Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		9.070 €
	Sanierung		
	Fahrbahneinengung umbauen		4.400 €
368			
56			
	Reichenbacher Straße (L 1218)		
	Landesstraße		
	Querungshilfe		
	Bau von Querungshilfen		8.800 €
369			
93			
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg		
	Gemeindestraße		
	Sanierung		
	Wassergebundene Decke erneuern		7.070 €

Schlierbach			
129	88		
		Ebersbacher Straße	
		Kreisstraße	
		Führung auf der Fahrbahn	
		Tempo auf 50km/h reduzieren	990 €
		Markierung	
		Fahrbahn mit Seitenstreifen	5.500 €
299	9		
		Schlierbacher Straße (K 1419)	
		Kreisstraße	
		Neubau	
		Bau von Geh-/Radwegen	362.000 €
370	20		
		Ebersbacher Straße (L 1152)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
371	5		
		Ebersbacher Straße (L 1152)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
372	5		
		Ebersbacher Straße (L 1152)	
		Landesstraße	
		Querungshilfe	
		Bau von Querungshilfen	8.800 €
373	5		
		Ebersbacher Straße (L 1152)	
		Landesstraße	
		Markierung	
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	5.440 €
		Göppinger Straße (L 1152)	
		Landesstraße	
		Markierung	
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	1.740 €
374	5		
		B297/Auchtertstraße	
		Bundesstraße	
		Freigabe für den Radverkehr	
		VZ an neuen Rohrposten installieren	550 €
		Markierung	
		Aufstellfläche (rot) markieren	1.100 €

375	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	<hr/> 8.800 €
376	9	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	<hr/> 3.130 €
377	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren Schutzstreifen (beidseitig) markieren	<hr/> 2.180 € 11.380 €
378	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	<hr/> 660 €
379	9	Hattenhofer Straße (K 1419) Kreisstraße Aufpflasterung / Minikreisel Aufpflasterung	<hr/> 3.080 €
380	88	K 1420 Kreisstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	<hr/> 358.540 €

Süßen**359**

9

Land- und forstwirtschaftlicher Weg

Gemeindestraße

Sanierung

Wassergebundene Decke erneuern

19.830 €

381

1

Donzdorfer Straße (B 466)

Bundesstraße

Furtmarkierung

Radfurt markieren

550 €

382

1

Heidenheimer Straße (B 466)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

4.440 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

11.670 €

383

1

Stuttgarter Straße (B 10)

Bundesstraße

Neugestaltung bei Rückbau

Maßnahme kann noch nicht definiert werden

0 €

384

1

Gehweg zwischen B 10 und Postweg

Gemeindestraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

330 €

385

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

2.400 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

12.510 €

386

1

Hauptstraße (B 10)

Bundesstraße

Neubau

Bau von baulichgeschützten Radwegenden

2.750 €

387	1	Hauptstraße (B 10)		
		Bundesstraße		
		Furtmarkierung		
		Radfurt markieren	2.200 €	
		Lichtsignalanlage		
		Lichtsignalanlageumbau	440 €	
		Markierung		
		Aufstellfläche oder Haifischzähne markieren	880 €	
389	1			
		B466		
		Bundesstraße		
		Freigabe für den Radverkehr		
		Beschilderung anpassen	330 €	
		Lichtsignalanlage		
		Lichtsignalanlageumbau	220 €	
390	1			
		Verb. zw. Süßen und Ging		
		Gemeindestraße		
		Barriere abbauen		
		Umbau von Barrieren	1.100 €	
391	4			
		Donzdorfer Straße (B 466)		
		Bundesstraße		
		Freigabe für den Radverkehr		
		Beschilderung anpassen	220 €	
		Sanierung		
		Asphaltierte Decke erneuern	20.260 €	
392	4			
		Donzdorfer Straße (B 466)		
		Bundesstraße		
		Sanierung		
		Bordstein absenken	160 €	
		Rad - oder Gehweg verbreitern	15.560 €	
393	4			
		Donzdorfer Straße (B 466)		
		Bundesstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von Querungshilfen	8.800 €	
394	9			
		K 1426		
		Kreisstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €	

395

9

K 1426

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

17.600 €

Uhingen		
0		
43		
	Land- und forstwirtschaftlicher Weg	
	Gemeindestraße	
	Neugestaltung bei Rückbau	
	Maßnahme kann noch nicht definiert werden	0 €
	Nassachtalstraße (L 1152)	
	Landesstraße	
	Neugestaltung bei Rückbau	
	Maßnahme kann noch nicht definiert werden	0 €
	RGW in Verlängerung der Herrenbachstraße	
	Landesstraße	
	Neugestaltung bei Rückbau	
	Maßnahme kann noch nicht definiert werden	0 €
	Verlängerung der Herrenbachstraße	
	Landesstraße	
	Neugestaltung bei Rückbau	
	Maßnahme kann noch nicht definiert werden	0 €
123		
21		
	Bünzwanger Straße (K 1414)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	9.720 €
262		
11		
	Faundauer Straße (K 1414)	
	Kreisstraße	
	Neubau	
	Bau von Geh-/Radwegen	233.530 €
396		
1		
	Nassachtalstraße (L 1152)	
	Landesstraße	
	Sanierung	
	Asphaltierte Decke erneuern	22.390 €
397		
1		
	Weg entlang der Fils	
	Gemeindestraße	
	Sanierung	
	Wassergebundene Decke erneuern	45.720 €
398		
1		
	Stuttgarter Straße (L 1192)	
	Landesstraße	
	Freigabe für den Radverkehr	
	VZ an neuen Rohrposten installieren	550 €

399			
1			
	Stuttgarter Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		550 €
400			
1			
	Schorndorfer Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschichtung anpassen		330 €
	Lichtsignalanlage		
	Lichtsignalanlageumbau		220 €
	Markierung		
	Richtungspfeil markieren		160 €
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		1.370 €
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		4.020 €
401			
1			
	Sparwieser Straße (K 1415)		
	Kreisstraße		
	Neubau		
	Bau einer Abbiegehilfe		9.900 €
402			
1			
	Ulmer Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Markierung		
	Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		8.190 €
	Schutzstreifen (beidseitig) markieren		11.000 €
403			
1			
	Ulmer Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		1.650 €
404			
1			
	Ulmer Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Furtmarkierung		
	Radfurt markieren		550 €
405			
1			
	Ulmer Straße (L 1192)		
	Landesstraße		
	Freigabe für den Radverkehr		
	Beschichtung anpassen		660 €

406	1	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	140.870 €
407	11	Faundauer Straße (K 1414) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
408	11	Faundauer Straße (K 1414) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
409	11	Faundauer Straße (K 1414) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
410	11	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	192.470 €
411	11	Albstraße (K 1415) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	7.310 €
412	11	Albstraße (K 1415) Kreisstraße Querungshilfe Bau von geteilten Querungshilfen	10.450 €
413	11	Albstraße (K 1415) Kreisstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	35.120 €
414	11	Sparwieser Straße (K 1415) Kreisstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	35.310 €

415	11	Sparwieser Straße (K 1415) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	17.770 €
416	13	RGW zur Schorndorfer Straße (L 1225) Gemeindestraße Sanierung Asphaltierte Decke erneuern	5.570 €
417	13	Schorndorfer Straße (L 1225) Landesstraße Sanierung Rad - oder Gehweg verbreitern	5.560 €
418	13	Schorndorfer Straße (L 1225) Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
419	13	Schorndorfer Straße (L 1225) Landesstraße Markierung Schutzstreifen (beidseitig) markieren	34.740 €
420	13	Schorndorfer Straße (L 1225) Landesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 50km/h reduzieren	660 €
421	13	Wangener Straße (K 1410) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	2.870 €
422	13	Wangener Straße (K 1410) Kreisstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
423	21	Bünzwanger Straße Gemeindestraße Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	330 €

424	22	Krapfenreuter Straße (K 1412) Kreisstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 50km/h reduzieren	1.320 €
425	23	Land- und forstwirtschaftlicher Weg Gemeindestraße Sanierung Wassergebundene Decke erneuern	6.310 €
426	23	Albstraße (K 1415) Kreisstraße Neubau Bau von Geh-/Radwegen	114.410 €
427	23	Albstraße (K 1415) Kreisstraße Markierung Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren	9.620 €
428	25	Hattenhofer Straße Gemeindestraße Freigabe für den Radverkehr Beschilderung anpassen	330 €
429	43	Nassachtalstraße (L 1152) Landesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 30km/h reduzieren	660 €
430	43	Nassachtalstraße (L 1152) Landesstraße Querungshilfe Bau von Querungshilfen	8.800 €
431	43	Nassachtalstraße (L 1152) Landesstraße Führung auf der Fahrbahn Tempo auf 50km/h reduzieren Querungshilfe Bau von Querungshilfen	660 €
			8.800 €

432			
43			
	Nassachtalstraße (L 1152)		
	Landesstraße		
	Sanierung		
	Rad - oder Gehweg verbreitern		14.520 €
433			
43			
	Nassachtalstraße (L 1152)		
	Landesstraße		
	Querungshilfe		
	Bau von Querungshilfen		8.800 €

Wangen**113**

71

Oberwälder Straße (K 1411)

Kreisstraße

Führung auf der Fahrbahn

Tempo auf 70km/h reduzieren

440 €

436

13

Holzhauser Straße (K 1410)

Kreisstraße

Freigabe für den Radverkehr

Beschilderung anpassen

220 €

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

740 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

9.350 €

437

13

Holzhauser Straße (K 1410)

Kreisstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

438

14

Faurndauer Straße (K 1451)

Kreisstraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

10.530 €

439

14

Faurndauer Straße (K 1451)

Kreisstraße

Markierung

Radfahrstreifen

15.470 €

440

14

Faurndauer Straße (K 1451)

Kreisstraße

Sanierung

Asphaltierte Decke erneuern

15.790 €

441

14

Faurndauer Straße (K 1451)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

1.240 €

Hauptstraße (K 1451)

Kreisstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

940 €

Schutzstreifen (beidseitig) markieren

2.370 €

	33	Hauptstraße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren		3.280 €
442				
	33	Rechberghäuser Straße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Querungshilfe		
		Bau von Querungshilfen		8.800 €
443				
	33	Hauptstraße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (beidseitig) markieren		10.180 €
		Rechberghäuser Straße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		690 €
444				
	33	Hauptstraße (K 1410)		
		Kreisstraße		
		Führung auf der Fahrbahn		
		Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
445				
	71	Oberwälder Straße (K 1411)		
		Kreisstraße		
		Markierung		
		Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		2.930 €

Wäschenbeuren**45**

12

Göppinger Straße (B 297)

Bundesstraße

Sanierung

Rad - oder Gehweg verbreitern

78.710 €

434

12

Göppinger Straße (B 297)

Bundesstraße

Querungshilfe

Bau von Querungshilfen

8.800 €

435

12

Göppinger Straße (B 297)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

6.630 €

Lorcher Straße (B 297)

Bundesstraße

Markierung

Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren

3.580 €

Wiesensteig

447

57

Hauptstraße (L 1200)

Landesstraße

Aufpflasterung / Minikreisel

Bau von Minikreisverkehren

28.600 €

Zell		
448		
25		
Bergstraße		
Gemeindestraße		
Sanierung		
Asphaltierte Decke erneuern		45.530 €
Schelmahdstraße		
Gemeindestraße		
Sanierung		
Asphaltierte Decke erneuern		30.030 €
<hr/>		
449		
25		
Göppinger Straße		
Gemeindestraße		
Markierung		
Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		1.680 €
Im Auchert		
Gemeindestraße		
Markierung		
Schutzstreifen (einseitig / alternierend) markieren		4.870 €
Kirchheimer Straße		
Gemeindestraße		
Markierung		
Schutzstreifen (beidseitig) markieren		1.740 €
Ohmder Straße		
Gemeindestraße		
Markierung		
Schutzstreifen (beidseitig) markieren		3.500 €
<hr/>		
450		
25		
Kirchheimer Straße		
Gemeindestraße		
Führung auf der Fahrbahn		
Tempo auf 30km/h reduzieren		660 €
<hr/>		
451		
25		
Ohmder Straße		
Gemeindestraße		
Querungshilfe		
Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
Sanierung		
Bordstein absenken		160 €
<hr/>		
452		
26		
Hirschstraße		
Gemeindestraße		
Führung auf der Fahrbahn		
Tempo auf 30km/h reduzieren		1.320 €

453		
26		
Anbindung LW und Uhlandstraße		
Gemeindestraße		
Freigabe für den Radverkehr		
Beschichtung anpassen		330 €
Sanierung		
Bordstein absenken		160 €
454		
85		
K 1421		
Kreisstraße		
Querungshilfe		
Bau von geteilten Querungshilfen		10.450 €
455		
85		
K 1421		
Kreisstraße		
Führung auf der Fahrbahn		
Tempo auf 50km/h reduzieren		660 €

Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



Anlage 4
Prioritäten

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

Achsen-ID mit dazugehöriger Maßnahmen-ID (s. Anlage 3)	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3	Gesamtergebnis
1	751.400 €	203.920 €	194.320 €	1.149.640 €
103	37.850 €			37.850 €
104	16.500 €			16.500 €
105	19.150 €			19.150 €
106	660 €			660 €
107		12.500 €		12.500 €
108		2.750 €		2.750 €
109		4.020 €		4.020 €
110	27.920 €			27.920 €
111		550 €		550 €
112	9.900 €			9.900 €
113	990 €			990 €
114	6.600 €			6.600 €
130	11.000 €			11.000 €
131	1.760 €			1.760 €
132	5.270 €			5.270 €
133	11.730 €			11.730 €
134	550 €			550 €
135	6.600 €			6.600 €
136	13.200 €			13.200 €
137	5.700 €			5.700 €
138	990 €			990 €
139	15.880 €			15.880 €
140	1.100 €			1.100 €
155		6.630 €		6.630 €
156		1.100 €		1.100 €
157	420 €			420 €
158	3.200 €			3.200 €
159	1.100 €			1.100 €
160	14.410 €			14.410 €
161	660 €			660 €
162	550 €			550 €
163	8.660 €			8.660 €
164	660 €			660 €
165	59.720 €			59.720 €
166	12.810 €			12.810 €
167	3.300 €			3.300 €
168	25.410 €			25.410 €
169	770 €			770 €
170	21.260 €			21.260 €
171	2.420 €			2.420 €
172	13.950 €			13.950 €
173	2.580 €			2.580 €
174	22.210 €			22.210 €
175	7.480 €			7.480 €
176	1.680 €			1.680 €
177	1.100 €			1.100 €
201	23.470 €			23.470 €
202	8.800 €			8.800 €
203	18.780 €			18.780 €
204	1.100 €			1.100 €
205	52.950 €			52.950 €
206	2.750 €			2.750 €
207	660 €			660 €
208		63.550 €		63.550 €
209		85.900 €		85.900 €
210	4.900 €			4.900 €
211	7.540 €			7.540 €
212	9.400 €			9.400 €
213		13.200 €		13.200 €
214	330 €			330 €
215	4.150 €			4.150 €
216	2.750 €			2.750 €
217	8.410 €			8.410 €
218	1.430 €			1.430 €
327	550 €			550 €
328	18.390 €			18.390 €
329	2.090 €			2.090 €
330	54.100 €			54.100 €
331	550 €			550 €
347		8.800 €		8.800 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

348	3.070 €			3.070 €
349	2.120 €			2.120 €
350	440 €			440 €
351	220 €			220 €
352	1.650 €			1.650 €
353	10.450 €			10.450 €
354	2.750 €			2.750 €
355		10.450 €		10.450 €
357	10.450 €			10.450 €
358	6.400 €			6.400 €
381		550 €		550 €
382	11.670 €			11.670 €
384	330 €			330 €
385	12.510 €			12.510 €
386	2.750 €			2.750 €
387	3.520 €			3.520 €
389	550 €			550 €
390		1.100 €		1.100 €
396	22.390 €			22.390 €
397		45.720 €		45.720 €
398		550 €		550 €
399	550 €			550 €
400	4.570 €			4.570 €
401	9.900 €			9.900 €
402	11.000 €			11.000 €
403	1.650 €			1.650 €
404	550 €			550 €
405	660 €			660 €
406		140.870 €		140.870 €
388	10.450 €			10.450 €
2	132.320 €			132.320 €
30	440 €			440 €
31		9.900 €		9.900 €
32		5.940 €		5.940 €
38		96.840 €		96.840 €
39		11.000 €		11.000 €
178		1.100 €		1.100 €
179		660 €		660 €
180		6.440 €		6.440 €
3	169.850 €		42.810 €	212.660 €
47	9.900 €			9.900 €
48	3.800 €			3.800 €
49	660 €			660 €
50	8.800 €			8.800 €
51	220 €			220 €
52	10.090 €			10.090 €
53		16.500 €		16.500 €
54		26.310 €		26.310 €
181	22.790 €			22.790 €
182	113.590 €			113.590 €
4	517.860 €	24.360 €		542.220 €
79		1.190 €		1.190 €
80		2.660 €		2.660 €
81		361.530 €		361.530 €
82		13.200 €		13.200 €
83		53.540 €		53.540 €
84		16.500 €		16.500 €
85		27.690 €		27.690 €
86		660 €		660 €
332		10.670 €		10.670 €
333		9.740 €		9.740 €
391		20.480 €		20.480 €
392		15.560 €		15.560 €
393		8.800 €		8.800 €
5	37.270 €	26.430 €		63.700 €
10	7.530 €			7.530 €
11	10.450 €			10.450 €
12	16.760 €			16.760 €
13	880 €			880 €
371		10.450 €		10.450 €
372		8.800 €		8.800 €
373		7.180 €		7.180 €
374	1.650 €			1.650 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

6	44.020 €	561.250 €	502.760 €	1.108.030 €
17		10.670 €		10.670 €
18		10.450 €		10.450 €
19			461.620 €	461.620 €
20			14.190 €	14.190 €
21			10.450 €	10.450 €
219		16.500 €		16.500 €
220		20.140 €		20.140 €
221		378.790 €	16.500 €	395.290 €
222		16.500 €		16.500 €
223	23.100 €			23.100 €
224	220 €			220 €
225	16.500 €			16.500 €
226	550 €			550 €
227	550 €			550 €
228	3.100 €			3.100 €
229		15.420 €		15.420 €
230		57.870 €		57.870 €
231		32.270 €		32.270 €
232		2.640 €		2.640 €
7	67.200 €	196.650 €	500.650 €	764.500 €
149		4.950 €		4.950 €
150		9.900 €		9.900 €
151		4.570 €		4.570 €
233		55.790 €		55.790 €
234		3.240 €		3.240 €
235		660 €		660 €
236		112.590 €		112.590 €
237		4.950 €		4.950 €
238			10.450 €	10.450 €
239			479.750 €	479.750 €
240			10.450 €	10.450 €
241	4.650 €			4.650 €
242	2.570 €			2.570 €
304	10.450 €			10.450 €
305	3.970 €			3.970 €
306	14.600 €			14.600 €
307	5.320 €			5.320 €
308	8.800 €			8.800 €
309	14.970 €			14.970 €
310	1.870 €			1.870 €
8	221.640 €	5.520 €		227.160 €
22	10.450 €			10.450 €
23	2.680 €			2.680 €
24	1.160 €			1.160 €
25	9.900 €			9.900 €
26		4.860 €		4.860 €
27	19.400 €			19.400 €
28		660 €		660 €
97	22.950 €			22.950 €
98	10.450 €			10.450 €
99	1.650 €			1.650 €
100	90.750 €			90.750 €
101	10.450 €			10.450 €
102	41.800 €			41.800 €
9	370.400 €	1.554.550 €		1.924.950 €
243	240.350 €			240.350 €
244	10.450 €			10.450 €
245		1.900 €		1.900 €
246		10.190 €		10.190 €
247		8.800 €		8.800 €
248		742.850 €		742.850 €
293	660 €			660 €
294	8.800 €			8.800 €
295	2.650 €			2.650 €
296	660 €			660 €
297	20.430 €			20.430 €
298		8.800 €		8.800 €
299		668.540 €		668.540 €
300		8.800 €		8.800 €
311	36.920 €			36.920 €
312	10.450 €			10.450 €
313		4.130 €		4.130 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

314		660 €		660 €
315	9.900 €			9.900 €
316	10.200 €			10.200 €
359		40.980 €		40.980 €
360		9.020 €		9.020 €
361	3.810 €			3.810 €
362		9.900 €		9.900 €
375		8.800 €		8.800 €
376		3.130 €		3.130 €
377	11.380 €			11.380 €
378	660 €			660 €
379	3.080 €			3.080 €
394		10.450 €		10.450 €
395		17.600 €		17.600 €
10	436.830 €	656.390 €	63.830 €	1.157.050 €
249			1.810 €	1.810 €
250	1.100 €			1.100 €
251	10.720 €			10.720 €
252	660 €			660 €
253	330 €			330 €
254		599.760 €		599.760 €
255	402.790 €			402.790 €
256	3.850 €			3.850 €
257	16.500 €			16.500 €
258	550 €			550 €
259	330 €			330 €
361		4.930 €		4.930 €
363		41.800 €		41.800 €
364		9.900 €		9.900 €
365			62.020 €	62.020 €
11	846.400 €	299.920 €	7.970 €	1.154.290 €
260	16.210 €			16.210 €
261	16.780 €			16.780 €
262	804.610 €			804.610 €
407	8.800 €			8.800 €
408			660 €	660 €
409		8.800 €		8.800 €
410		192.470 €		192.470 €
411			7.310 €	7.310 €
412		10.450 €		10.450 €
413		35.120 €		35.120 €
414		35.310 €		35.310 €
415		17.770 €		17.770 €
12	30.440 €	72.780 €	157.660 €	260.880 €
44			38.280 €	38.280 €
45			108.030 €	108.030 €
263		660 €		660 €
264		51.050 €		51.050 €
265		10.860 €		10.860 €
340	17.790 €			17.790 €
341	8.800 €			8.800 €
342	2.750 €			2.750 €
343			2.550 €	2.550 €
344	1.100 €			1.100 €
434			8.800 €	8.800 €
435		10.210 €		10.210 €
13	85.370 €			85.370 €
416	5.570 €			5.570 €
417	5.560 €			5.560 €
418	8.800 €			8.800 €
419	34.740 €			34.740 €
420	660 €			660 €
421	2.870 €			2.870 €
422	8.800 €			8.800 €
436	9.570 €			9.570 €
437	8.800 €			8.800 €
14	45.400 €	3.300 €		48.700 €
266		550 €		550 €
267		2.750 €		2.750 €
438	10.530 €			10.530 €
439	15.470 €			15.470 €
440	15.790 €			15.790 €
441	3.610 €			3.610 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

15	5.240 €	8.800 €		14.040 €
141	5.240 €			5.240 €
142		8.800 €		8.800 €
20		365.370 €	174.970 €	540.340 €
115		365.370 €		365.370 €
116			48.730 €	48.730 €
117			56.930 €	56.930 €
118			58.860 €	58.860 €
370			10.450 €	10.450 €
21		63.180 €	534.680 €	597.860 €
119			16.500 €	16.500 €
120		11.010 €		11.010 €
121		2.750 €		2.750 €
122		32.920 €		32.920 €
123			482.770 €	482.770 €
124		16.500 €		16.500 €
125			35.080 €	35.080 €
423			330 €	330 €
22		1.320 €		1.320 €
424		1.320 €		1.320 €
23		131.000 €	1.540 €	132.540 €
14			1.540 €	1.540 €
16		660 €		660 €
425		6.310 €		6.310 €
426		114.410 €		114.410 €
427		9.620 €		9.620 €
24			68.810 €	68.810 €
29			68.810 €	68.810 €
25		118.220 €	44.030 €	162.250 €
301		33.380 €		33.380 €
302			18.920 €	18.920 €
303			11.000 €	11.000 €
428		330 €		330 €
448		75.560 €		75.560 €
449		8.290 €	3.500 €	11.790 €
450		660 €		660 €
451			10.610 €	10.610 €
26		660 €	1.150 €	1.810 €
452		660 €	660 €	1.320 €
453			490 €	490 €
28		110.220 €		110.220 €
456		8.720 €		8.720 €
457		56.020 €		56.020 €
458		19.080 €		19.080 €
459		26.400 €		26.400 €
29			7.870 €	7.870 €
268			6.440 €	6.440 €
269			1.430 €	1.430 €
30		35.710 €		35.710 €
283		8.800 €		8.800 €
284		17.450 €		17.450 €
285		660 €		660 €
286		8.800 €		8.800 €
31			380 €	380 €
33			380 €	380 €
32			173.890 €	173.890 €
40			1.320 €	1.320 €
41			550 €	550 €
42			106.570 €	106.570 €
43			65.450 €	65.450 €
33		23.610 €	10.520 €	34.130 €
345			620 €	620 €
346			9.900 €	9.900 €
441		3.280 €		3.280 €
442		8.800 €		8.800 €
443		10.870 €		10.870 €
444		660 €		660 €
34		4.950 €		4.950 €
270		4.950 €		4.950 €
35			460.840 €	460.840 €
46			1.580 €	1.580 €
67			10.450 €	10.450 €
68			332.570 €	332.570 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

69			10.450 €	10.450 €
70			105.790 €	105.790 €
36		13.840 €	17.650 €	31.490 €
143			550 €	550 €
144			8.800 €	8.800 €
145			4.760 €	4.760 €
146			2.990 €	2.990 €
147			550 €	550 €
337		11.550 €		11.550 €
338		2.290 €		2.290 €
37		2.100 €		2.100 €
85		2.100 €		2.100 €
38			21.660 €	21.660 €
87			16.500 €	16.500 €
88			5.160 €	5.160 €
39			12.420 €	12.420 €
48			1.970 €	1.970 €
55			9.900 €	9.900 €
56			550 €	550 €
41		13.200 €	1.212.220 €	1.225.420 €
57			12.380 €	12.380 €
58		13.200 €		13.200 €
59			744.800 €	744.800 €
60			1.100 €	1.100 €
61			453.940 €	453.940 €
43			42.240 €	42.240 €
429			660 €	660 €
430			8.800 €	8.800 €
431			9.460 €	9.460 €
432			14.520 €	14.520 €
433			8.800 €	8.800 €
50			330 €	330 €
1			330 €	330 €
53		49.080 €		49.080 €
334		43.580 €		43.580 €
335		5.500 €		5.500 €
54		24.480 €	48.420 €	72.900 €
62			26.380 €	26.380 €
63		12.320 €		12.320 €
64		12.160 €		12.160 €
65			15.330 €	15.330 €
336			6.710 €	6.710 €
55		239.370 €	114.640 €	354.010 €
183		1.910 €		1.910 €
184		9.900 €		9.900 €
185			660 €	660 €
186			64.770 €	64.770 €
187			24.320 €	24.320 €
188			11.000 €	11.000 €
189			1.790 €	1.790 €
190			11.000 €	11.000 €
191			1.100 €	1.100 €
192		6.020 €		6.020 €
193		8.600 €		8.600 €
194		192.260 €		192.260 €
195		20.680 €		20.680 €
56		78.640 €	214.060 €	292.700 €
74		1.320 €		1.320 €
75		220 €		220 €
76			56.180 €	56.180 €
77			24.800 €	24.800 €
78		68.300 €	118.950 €	187.250 €
366			660 €	660 €
367			13.470 €	13.470 €
368		8.800 €		8.800 €
57		28.600 €		28.600 €
447		28.600 €		28.600 €
70			220 €	220 €
126			220 €	220 €
71			147.250 €	147.250 €
2			15.940 €	15.940 €
3			5.940 €	5.940 €
4			106.820 €	106.820 €

5			3.630 €	3.630 €
72			9.900 €	9.900 €
73			1.650 €	1.650 €
113			440 €	440 €
445			2.930 €	2.930 €
72		15.170 €	146.220 €	161.390 €
272			7.310 €	7.310 €
273			101.550 €	101.550 €
274			5.270 €	5.270 €
275			9.900 €	9.900 €
276			35.600 €	35.600 €
277			1.760 €	1.760 €
271			0 €	0 €
73			46.630 €	46.630 €
279			34.420 €	34.420 €
339			12.210 €	12.210 €
74			39.950 €	39.950 €
89			1.240 €	1.240 €
90			16.500 €	16.500 €
91			660 €	660 €
92			5.050 €	5.050 €
93			16.500 €	16.500 €
75			15.170 €	15.170 €
94			15.170 €	15.170 €
77			1.082.120 €	1.082.120 €
34			9.170 €	9.170 €
95			278.120 €	278.120 €
96			1.240 €	1.240 €
196			6.880 €	6.880 €
197			3.760 €	3.760 €
322			2.650 €	2.650 €
323			9.900 €	9.900 €
324			4.060 €	4.060 €
325			686.740 €	686.740 €
326			79.600 €	79.600 €
78			830 €	830 €
35			830 €	830 €
80			39.210 €	9.900 €
36			1.320 €	1.320 €
37			3.820 €	3.820 €
152			25.270 €	25.270 €
153			9.900 €	9.900 €
154			8.800 €	8.800 €
81			206.070 €	206.070 €
280			10.620 €	10.620 €
281			18.120 €	18.120 €
317			8.800 €	8.800 €
318			146.550 €	146.550 €
319			8.800 €	8.800 €
320			10.450 €	10.450 €
321			2.730 €	2.730 €
82			108.390 €	108.390 €
6			72.970 €	72.970 €
287			220 €	220 €
288			8.800 €	8.800 €
289			220 €	220 €
290			15.290 €	15.290 €
291			4.180 €	4.180 €
292			6.710 €	6.710 €
83			80.220 €	80.220 €
7			14.300 €	14.300 €
8			65.920 €	65.920 €
84			10.750 €	10.750 €
127			10.750 €	10.750 €
85			11.110 €	11.110 €
454			10.450 €	10.450 €
455			660 €	660 €
86			54.380 €	54.380 €
198			15.090 €	15.090 €
199			39.290 €	39.290 €
87			74.250 €	74.250 €
128			1.410 €	1.410 €
129			72.840 €	72.840 €

Kosten nach Achse, Maßnahmen-ID und Prioritätstufe

88		52.570 €	358.540 €	411.110 €
129		52.570 €		52.570 €
380			358.540 €	358.540 €
90			5.690 €	5.690 €
282			5.690 €	5.690 €
92			1.660 €	1.660 €
148			1.660 €	1.660 €
93			11.510 €	11.510 €
369			7.070 €	7.070 €
460			4.440 €	4.440 €
95			2.490 €	2.490 €
461			2.490 €	2.490 €
96		1.028.150 €		1.028.150 €
200		1.028.150 €		1.028.150 €
97			4.890 €	4.890 €
66			4.890 €	4.890 €
99			13.200 €	13.200 €
9			13.200 €	13.200 €
Gesamtergebnis		3.178.690 €	6.622.220 €	7.077.010 €
				16.877.920 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

Maßnahmen-ID (s. Anlage 3) und ihre Priorität	Kosten
1	
	Priorität 3 330 €
2	
	Priorität 3 15.940 €
3	
	Priorität 3 5.940 €
4	
	Priorität 3 106.820 €
5	
	Priorität 3 3.630 €
6	
	Priorität 3 72.970 €
7	
	Priorität 3 14.300 €
8	
	Priorität 3 65.920 €
9	
	Priorität 3 13.200 €
10	
	Priorität 1 7.530 €
11	
	Priorität 1 10.450 €
12	
	Priorität 1 16.760 €
13	
	Priorität 1 880 €
14	
	Priorität 3 1.540 €
16	
	Priorität 2 660 €
17	
	Priorität 2 10.670 €
18	
	Priorität 2 10.450 €
19	
	Priorität 3 461.620 €
20	
	Priorität 3 14.190 €
21	
	Priorität 3 10.450 €
22	
	Priorität 1 10.450 €
23	
	Priorität 1 2.680 €
24	
	Priorität 1 1.160 €
25	
	Priorität 1 9.900 €
26	
	Priorität 2 4.860 €
27	
	Priorität 1 19.400 €
28	
	Priorität 2 660 €
29	
	Priorität 3 68.810 €
30	

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 2	440 €
31	Priorität 2	9.900 €
32	Priorität 2	5.940 €
33	Priorität 3	380 €
34	Priorität 3	9.170 €
35	Priorität 3	830 €
36	Priorität 2	1.320 €
37	Priorität 2	3.820 €
38	Priorität 2	96.840 €
39	Priorität 2	11.000 €
40	Priorität 3	1.320 €
41	Priorität 3	550 €
42	Priorität 3	106.570 €
43	Priorität 3	65.450 €
44	Priorität 3	38.280 €
45	Priorität 3	108.030 €
46	Priorität 3	1.580 €
47	Priorität 1	9.900 €
48	Priorität 1	3.800 €
	Priorität 3	1.970 €
49	Priorität 1	660 €
50	Priorität 1	8.800 €
51	Priorität 1	220 €
52	Priorität 1	10.090 €
53	Priorität 3	16.500 €
54	Priorität 3	26.310 €
55	Priorität 3	9.900 €
56	Priorität 3	550 €
57	Priorität 3	12.380 €
58	Priorität 1	13.200 €
59	Priorität 3	744.800 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

60	Priorität 3	1.100 €
61	Priorität 3	453.940 €
62	Priorität 3	26.380 €
63	Priorität 2	12.320 €
64	Priorität 2	12.160 €
65	Priorität 3	15.330 €
66	Priorität 3	4.890 €
67	Priorität 3	10.450 €
68	Priorität 3	332.570 €
69	Priorität 3	10.450 €
70	Priorität 3	105.790 €
72	Priorität 3	9.900 €
73	Priorität 3	1.650 €
74	Priorität 2	1.320 €
75	Priorität 2	220 €
76	Priorität 3	56.180 €
77	Priorität 3	24.800 €
78	Priorität 2	68.300 €
	Priorität 3	118.950 €
79	Priorität 2	1.190 €
80	Priorität 2	2.660 €
81	Priorität 2	361.530 €
82	Priorität 2	13.200 €
83	Priorität 2	53.540 €
84	Priorität 2	16.500 €
85	Priorität 2	29.790 €
86	Priorität 2	660 €
87	Priorität 3	16.500 €
88	Priorität 3	5.160 €
89	Priorität 3	1.240 €
90		

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 3	16.500 €
91	Priorität 3	660 €
92	Priorität 3	5.050 €
93	Priorität 3	16.500 €
94	Priorität 3	15.170 €
95	Priorität 3	278.120 €
96	Priorität 3	1.240 €
97	Priorität 1	22.950 €
98	Priorität 1	10.450 €
99	Priorität 1	1.650 €
100	Priorität 1	90.750 €
101	Priorität 1	10.450 €
102	Priorität 1	41.800 €
103	Priorität 1	37.850 €
104	Priorität 1	16.500 €
105	Priorität 1	19.150 €
106	Priorität 1	660 €
107	Priorität 2	12.500 €
108	Priorität 2	2.750 €
109	Priorität 2	4.020 €
110	Priorität 1	27.920 €
111	Priorität 2	550 €
112	Priorität 1	9.900 €
113	Priorität 1	990 €
	Priorität 3	440 €
114	Priorität 1	6.600 €
115	Priorität 2	365.370 €
116	Priorität 3	48.730 €
117	Priorität 3	56.930 €
118	Priorität 3	58.860 €
119	Priorität 3	16.500 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

120	
	Priorität 2 11.010 €
121	
	Priorität 2 2.750 €
122	
	Priorität 2 32.920 €
123	
	Priorität 3 482.770 €
124	
	Priorität 2 16.500 €
125	
	Priorität 3 35.080 €
126	
	Priorität 3 220 €
127	
	Priorität 3 10.750 €
128	
	Priorität 3 1.410 €
129	
	Priorität 2 52.570 €
	Priorität 3 72.840 €
130	
	Priorität 1 11.000 €
131	
	Priorität 1 1.760 €
132	
	Priorität 1 5.270 €
133	
	Priorität 1 11.730 €
134	
	Priorität 1 550 €
135	
	Priorität 1 6.600 €
136	
	Priorität 1 13.200 €
137	
	Priorität 1 5.700 €
138	
	Priorität 1 990 €
139	
	Priorität 1 15.880 €
140	
	Priorität 1 1.100 €
141	
	Priorität 1 5.240 €
142	
	Priorität 2 8.800 €
143	
	Priorität 3 550 €
144	
	Priorität 3 8.800 €
145	
	Priorität 3 4.760 €
146	
	Priorität 3 2.990 €
147	
	Priorität 3 550 €
148	
	Priorität 3 1.660 €
149	

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 2	4.950 €
150	Priorität 2	9.900 €
151	Priorität 2	4.570 €
152	Priorität 2	25.270 €
153	Priorität 3	9.900 €
154	Priorität 2	8.800 €
155	Priorität 3	6.630 €
156	Priorität 3	1.100 €
157	Priorität 1	420 €
158	Priorität 1	3.200 €
159	Priorität 1	1.100 €
160	Priorität 1	14.410 €
161	Priorität 1	660 €
162	Priorität 1	550 €
163	Priorität 1	8.660 €
164	Priorität 1	660 €
165	Priorität 1	59.720 €
166	Priorität 1	12.810 €
167	Priorität 1	3.300 €
168	Priorität 1	25.410 €
169	Priorität 1	770 €
170	Priorität 1	21.260 €
171	Priorität 1	2.420 €
172	Priorität 1	13.950 €
173	Priorität 1	2.580 €
174	Priorität 1	22.210 €
175	Priorität 1	7.480 €
176	Priorität 1	1.680 €
177	Priorität 1	1.100 €
178	Priorität 2	1.100 €
179		

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

Priorität 2	660 €
180	
Priorität 2	6.440 €
181	
Priorität 1	22.790 €
182	
Priorität 1	113.590 €
183	
Priorität 2	1.910 €
184	
Priorität 2	9.900 €
185	
Priorität 3	660 €
186	
Priorität 3	64.770 €
187	
Priorität 3	24.320 €
188	
Priorität 3	11.000 €
189	
Priorität 3	1.790 €
190	
Priorität 3	11.000 €
191	
Priorität 3	1.100 €
192	
Priorität 2	6.020 €
193	
Priorität 2	8.600 €
194	
Priorität 2	192.260 €
195	
Priorität 2	20.680 €
196	
Priorität 3	6.880 €
197	
Priorität 3	3.760 €
198	
Priorität 3	15.090 €
199	
Priorität 3	39.290 €
200	
Priorität 2	1.028.150 €
201	
Priorität 1	23.470 €
202	
Priorität 1	8.800 €
203	
Priorität 1	18.780 €
204	
Priorität 1	1.100 €
205	
Priorität 1	52.950 €
206	
Priorität 1	2.750 €
207	
Priorität 1	660 €
208	
Priorität 2	63.550 €
209	

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 2	85.900 €
210	Priorität 1	4.900 €
211	Priorität 1	7.540 €
212	Priorität 1	9.400 €
213	Priorität 2	13.200 €
214	Priorität 1	330 €
215	Priorität 1	4.150 €
216	Priorität 1	2.750 €
217	Priorität 1	8.410 €
218	Priorität 1	1.430 €
219	Priorität 2	16.500 €
220	Priorität 2	20.140 €
221	Priorität 2	378.790 €
	Priorität 3	16.500 €
222	Priorität 2	16.500 €
223	Priorität 1	23.100 €
224	Priorität 1	220 €
225	Priorität 1	16.500 €
226	Priorität 1	550 €
227	Priorität 1	550 €
228	Priorität 1	3.100 €
229	Priorität 2	15.420 €
230	Priorität 2	57.870 €
231	Priorität 2	32.270 €
232	Priorität 2	2.640 €
233	Priorität 2	55.790 €
234	Priorität 2	3.240 €
235	Priorität 2	660 €
236	Priorität 2	112.590 €
237	Priorität 2	4.950 €
238	Priorität 3	10.450 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

239	Priorität 3	479.750 €
240	Priorität 3	10.450 €
241	Priorität 1	4.650 €
242	Priorität 1	2.570 €
243	Priorität 1	240.350 €
244	Priorität 1	10.450 €
245	Priorität 2	1.900 €
246	Priorität 2	10.190 €
247	Priorität 2	8.800 €
248	Priorität 2	742.850 €
249	Priorität 3	1.810 €
250	Priorität 1	1.100 €
251	Priorität 1	10.720 €
252	Priorität 1	660 €
253	Priorität 1	330 €
254	Priorität 2	599.760 €
255	Priorität 1	402.790 €
256	Priorität 1	3.850 €
257	Priorität 1	16.500 €
258	Priorität 1	550 €
259	Priorität 1	330 €
260	Priorität 1	16.210 €
261	Priorität 1	16.780 €
262	Priorität 1	804.610 €
263	Priorität 2	660 €
264	Priorität 2	51.050 €
265	Priorität 2	10.860 €
266	Priorität 2	550 €
267	Priorität 2	2.750 €
268	Priorität 3	6.440 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

269	Priorität 3	1.430 €
270	Priorität 1	4.950 €
271	Priorität 3	0 €
272	Priorität 3	7.310 €
273	Priorität 3	101.550 €
274	Priorität 2	5.270 €
275	Priorität 2	9.900 €
276	Priorität 3	35.600 €
277	Priorität 3	1.760 €
279	Priorität 3	34.420 €
280	Priorität 3	10.620 €
281	Priorität 3	18.120 €
282	Priorität 3	5.690 €
283	Priorität 2	8.800 €
284	Priorität 2	17.450 €
285	Priorität 2	660 €
286	Priorität 2	8.800 €
287	Priorität 3	220 €
288	Priorität 3	8.800 €
289	Priorität 3	220 €
290	Priorität 3	15.290 €
291	Priorität 3	4.180 €
292	Priorität 3	6.710 €
293	Priorität 1	660 €
294	Priorität 1	8.800 €
295	Priorität 1	2.650 €
296	Priorität 1	660 €
297	Priorität 1	20.430 €
298	Priorität 2	8.800 €
299	Priorität 2	668.540 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

300	
	Priorität 2 8.800 €
301	
	Priorität 2 33.380 €
302	
	Priorität 3 18.920 €
303	
	Priorität 3 11.000 €
304	
	Priorität 1 10.450 €
305	
	Priorität 1 3.970 €
306	
	Priorität 1 14.600 €
307	
	Priorität 1 5.320 €
308	
	Priorität 1 8.800 €
309	
	Priorität 1 14.970 €
310	
	Priorität 1 1.870 €
311	
	Priorität 1 36.920 €
312	
	Priorität 1 10.450 €
313	
	Priorität 2 4.130 €
314	
	Priorität 2 660 €
315	
	Priorität 1 9.900 €
316	
	Priorität 1 10.200 €
317	
	Priorität 3 8.800 €
318	
	Priorität 3 146.550 €
319	
	Priorität 3 8.800 €
320	
	Priorität 3 10.450 €
321	
	Priorität 3 2.730 €
322	
	Priorität 3 2.650 €
323	
	Priorität 3 9.900 €
324	
	Priorität 3 4.060 €
325	
	Priorität 3 686.740 €
326	
	Priorität 3 79.600 €
327	
	Priorität 1 550 €
328	
	Priorität 1 18.390 €
329	
	Priorität 1 2.090 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

330	Priorität 1	54.100 €
331	Priorität 1	550 €
332	Priorität 2	10.670 €
333	Priorität 2	9.740 €
334	Priorität 1	43.580 €
335	Priorität 1	5.500 €
336	Priorität 3	6.710 €
337	Priorität 2	11.550 €
338	Priorität 2	2.290 €
339	Priorität 3	12.210 €
340	Priorität 1	17.790 €
341	Priorität 1	8.800 €
342	Priorität 1	2.750 €
343	Priorität 3	2.550 €
344	Priorität 1	1.100 €
345	Priorität 3	620 €
346	Priorität 3	9.900 €
347	Priorität 2	8.800 €
348	Priorität 1	3.070 €
349	Priorität 1	2.120 €
350	Priorität 1	440 €
351	Priorität 1	220 €
352	Priorität 1	1.650 €
353	Priorität 1	10.450 €
354	Priorität 1	2.750 €
355	Priorität 2	10.450 €
357	Priorität 1	10.450 €
358	Priorität 1	6.400 €
359	Priorität 2	40.980 €
360	Priorität 2	9.020 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

361	Priorität 1	3.810 €
	Priorität 2	4.930 €
362	Priorität 2	9.900 €
363	Priorität 2	41.800 €
364	Priorität 2	9.900 €
365	Priorität 3	62.020 €
366	Priorität 3	660 €
367	Priorität 3	13.470 €
368	Priorität 2	8.800 €
369	Priorität 3	7.070 €
370	Priorität 3	10.450 €
371	Priorität 2	10.450 €
372	Priorität 2	8.800 €
373	Priorität 2	7.180 €
374	Priorität 1	1.650 €
375	Priorität 2	8.800 €
376	Priorität 2	3.130 €
377	Priorität 1	11.380 €
378	Priorität 1	660 €
379	Priorität 1	3.080 €
380	Priorität 3	358.540 €
381	Priorität 2	550 €
382	Priorität 1	11.670 €
383	Priorität 2	0 €
384	Priorität 1	330 €
385	Priorität 1	12.510 €
386	Priorität 1	2.750 €
387	Priorität 1	3.520 €
388	Priorität 1	10.450 €
389	Priorität 1	550 €
390		

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

Priorität 2	1.100 €
391	
Priorität 2	20.480 €
392	
Priorität 3	15.560 €
393	
Priorität 3	8.800 €
394	
Priorität 2	10.450 €
395	
Priorität 2	17.600 €
396	
Priorität 1	22.390 €
397	
Priorität 3	45.720 €
398	
Priorität 2	550 €
399	
Priorität 1	550 €
400	
Priorität 1	4.570 €
401	
Priorität 1	9.900 €
402	
Priorität 1	11.000 €
403	
Priorität 1	1.650 €
404	
Priorität 1	550 €
405	
Priorität 1	660 €
406	
Priorität 3	140.870 €
407	
Priorität 1	8.800 €
408	
Priorität 3	660 €
409	
Priorität 2	8.800 €
410	
Priorität 2	192.470 €
411	
Priorität 3	7.310 €
412	
Priorität 2	10.450 €
413	
Priorität 2	35.120 €
414	
Priorität 2	35.310 €
415	
Priorität 2	17.770 €
416	
Priorität 1	5.570 €
417	
Priorität 1	5.560 €
418	
Priorität 1	8.800 €
419	
Priorität 1	34.740 €
420	

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 1	660 €
421	Priorität 1	2.870 €
422	Priorität 1	8.800 €
423	Priorität 3	330 €
424	Priorität 2	1.320 €
425	Priorität 2	6.310 €
426	Priorität 2	114.410 €
427	Priorität 2	9.620 €
428	Priorität 2	330 €
429	Priorität 3	660 €
430	Priorität 3	8.800 €
431	Priorität 3	9.460 €
432	Priorität 3	14.520 €
433	Priorität 3	8.800 €
434	Priorität 3	8.800 €
435	Priorität 2	10.210 €
436	Priorität 1	9.570 €
437	Priorität 1	8.800 €
438	Priorität 1	10.530 €
439	Priorität 1	15.470 €
440	Priorität 1	15.790 €
441	Priorität 1	3.610 €
442	Priorität 2	3.280 €
443	Priorität 2	8.800 €
444	Priorität 2	10.870 €
445	Priorität 2	660 €
446	Priorität 3	2.930 €
447	Priorität 2	28.600 €
448	Priorität 2	75.560 €
449	Priorität 2	8.290 €
450	Priorität 3	3.500 €

Kosten nach Maßnahmen-ID und ihrer Priorität

	Priorität 2	660 €
451	Priorität 3	10.610 €
452	Priorität 2	660 €
	Priorität 3	660 €
453	Priorität 3	490 €
454	Priorität 2	10.450 €
455	Priorität 2	660 €
456	Priorität 2	8.720 €
457	Priorität 2	56.020 €
458	Priorität 2	19.080 €
459	Priorität 2	26.400 €
460	Priorität 3	4.440 €
461	Priorität 3	2.490 €
	Gesamtergebnis	16.877.920 €

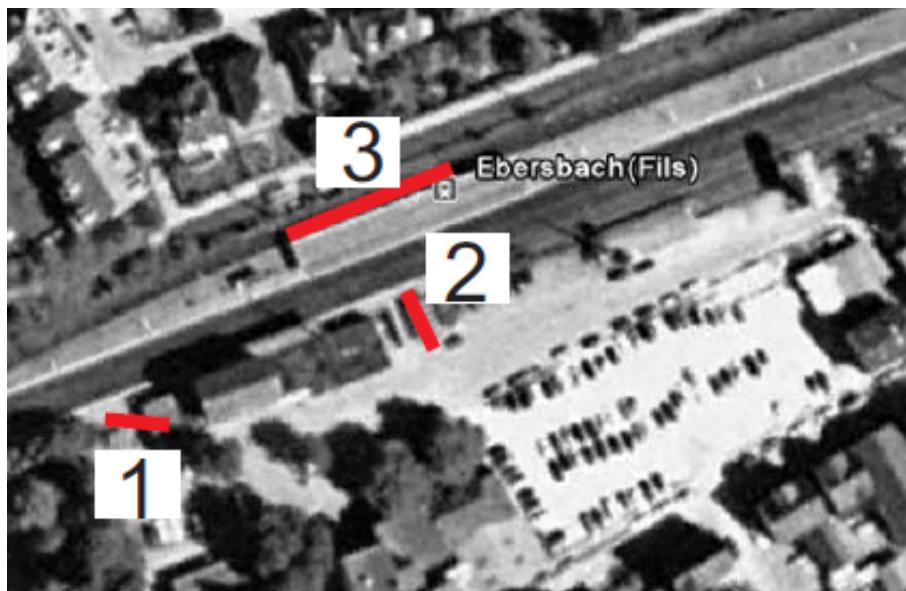
Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



Anlage 5
B + R-Anlagen
Fotodokumentation



1 Bahnhof: Ebersbach an der Fils



B+R-Standorte Ebersbach an der Fils



Standort 1: Anlehnbügel mit Fixierung (links) und Fahrradboxen (rechts)



Standort 2: Anlehnbügel mit Fixierung



Standort 3: Anlehnbügel mit Fixierung



Standort 3: Fahrradboxen

2 Bahnhof: Eislingen



B+R-Standorte Eislingen



Standort 1: Anlehnbügel mit Anschlussmöglichkeit

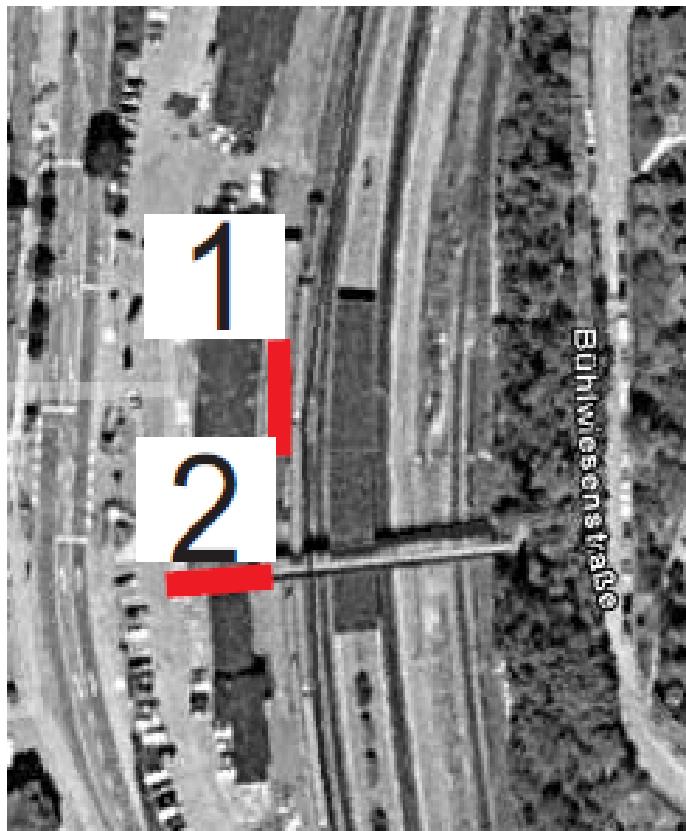


Standort 1: Fahrradboxen



Standort 2: Anlehnbügel mit Fixierung

3 Geislingen (Steige)



B+R-Standorte Geislingen



Standort 1: Anlehnbügel mit Fixierung



Standort 2: Anlehnbügel mit Fixierung

4 Gingern an der Fils



B+R-Standorte Gingen an der Fils

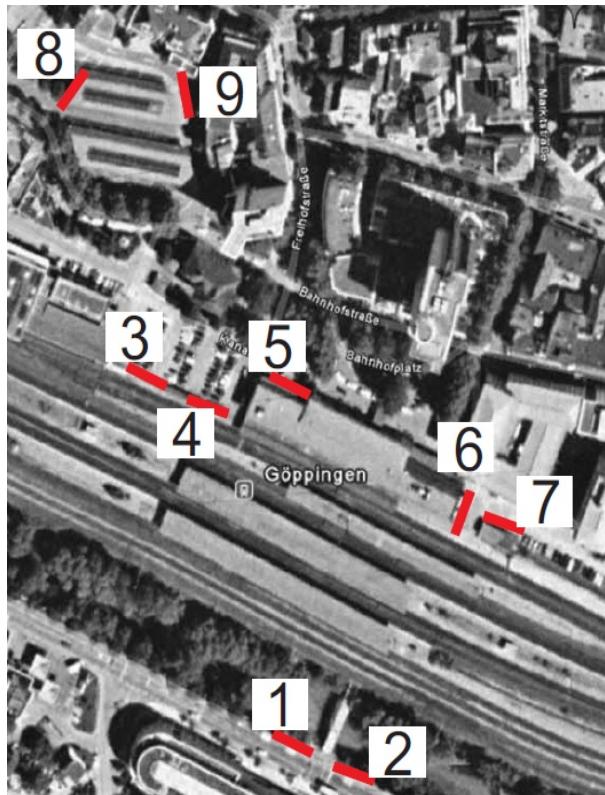


Standort 1: Vorderradhalter ohne Fixierung

5 Göppingen DB-Bahnhof und ZOB

Standorte 1 bis 7 = DB-Bahnhof

Standorte 8 und 9 = Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)



B+R-Standorte Göppingen





Standort 1: Anlehnbügel ohne Fixierung



Standort 2: Fahrradboxen



Standort 3: Vorderradhalter ohne Fixierung



Standort 4: Fahrradboxen



Standort 5: Anlehnbügel ohne Fixierung



Standort 6: Anlehnbügel ohne Fixierung



Standort 7: Fahrradboxen

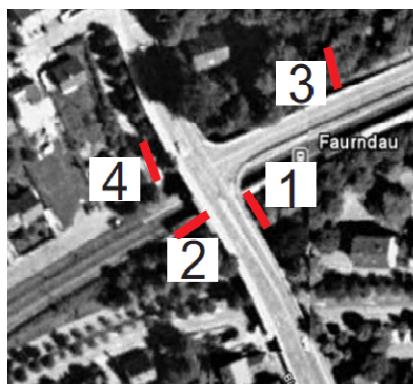


Standort 8: Ahnlehnbügel mit Fixierung



Standort 9: Ahnlehnbügel ohne Fixierung

6 Göppingen - Faurndau



B+R-Standorte Göppingen-Faurndau



Standort 1: Vorderradhalter ohne Fixierung



Standort 2: Anlehnbügel ohne Fixierung



Standort 3: Vorderradhalter ohne Fixierung



Standort 4: Fahrradboxen

7 Kuchen



B+R-Standorte Kuchen



Standort 1: Vorderradhalter ohne Fixierung

8 Salach



B+R-Standorte Salach

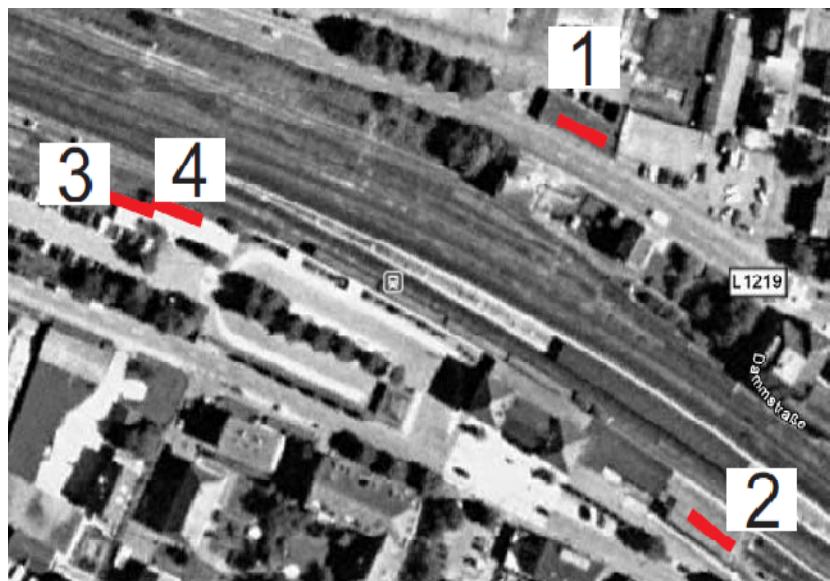


Standort 1: Vorderradhalter ohne Fixierung



Standort 2: Vorderradhalter ohne Fixierung

9 Süssen



B+R-Standorte Süssen



Standort 1: Anlehnbügel mit Fixierung



Standort 2: Vorderradhalter ohne Fixierung

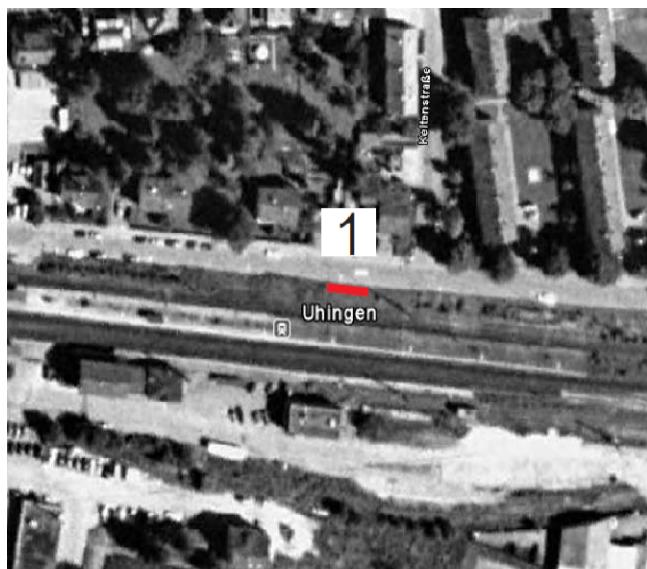


Standort 3: Fahrradboxen



Standort 4: Anlehnbügel mit Fixierung

10 Uhingen



B+R-Standorte Uhingen



Standort 1: Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit

Radverkehrskonzept für den Landkreis Göppingen



Anlage 6
Projektsteckbriefe zum
Fahrradfreundlichen Landkreis Göppingen



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 1	Perspektiven des Fahrradtourismus
Projekt 1	Entwicklung des touristischen Routennetzes
Projektziel	Schaffung eines Routennetzes, das folgenden Ansprüchen genügt: <ul style="list-style-type: none">• Die Landschaftsräume im Landkreis repräsentieren• Strecken des landesweiten Netzes BW berücksichtigen• Verschiedenen Zielgruppen gerecht werden• Standards in Wegweisung und Routenführung einhalten
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">• Netzschemata erstellen• Rangfolge in Abhängigkeit von Fördermöglichkeiten festlegen• Förderanträge stellen• Wegweisung stufenweise umsetzen
Ansprechpartner	Herr Rösch (Koordinationsstelle Radverkehr)
Mitarbeiter	LRA Tourismus: Herr Saum LRA Raumordnung und Verkehrsplanung: Herr Wienecke
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">• Struktur des Routennetzes wurde festgelegt• Förderantrag im Rahmen der Obstroute wurde bereits gestellt.
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Enge Abstimmung mit den Projektkoordinatoren der Landschaftsparkprojekte
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">• Landkreis finanziert die Konzeption und Planung Wegweisung• Kommunen finanzieren die Wegweisung• Begleitende Infrastruktur (z.B. Rastplätze, Spielplätze) über Landschaftsparkprojekte teilfinanzieren
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">• Eine Umsetzung in vier Stufen wird vorgesehen.• Planung der 1. Route (Albtrauftradweg) noch ab 2010• Eröffnung des Albtraufradwegs im Herbst 2011• Beginn der Planungen für die Obstroute bzw. Voralbroute auch noch in 2011• Schurwaldroute bzw. Stauferradweg in 2011 bis 2012 in enger Abstimmung mit der Stadt Schwäbisch Gmünd



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 1	Perspektiven des Fahrradtourismus
Projekt 2	Information und Marketing
Projektziel	Durch ein besseres Marketing für die radtouristischen Angebote im Landkreis Göppingen soll eine erfolgreichere Vermarktung erreicht werden.
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">• Informationsmedien• Im Rahmen der neuen touristischen Internetpräsenz werden alle Informationen zum Radtourismus bereitgestellt.• Service der Gastronomie für den Radverkehr verbessern• Zertifizierung für wander- und radlerfreundliche Betriebe wird angestrebt. Den interessierten Gastronomiebetrieben wird hier eine Hilfestellung angeboten.
Ansprechpartner	LRA Tourismus: Herr Saum
Mitarbeiter	Herr Milde Herr Neumann Herr Wienecke
Arbeitsstand	Es ist folgende Strategie geplant: <ul style="list-style-type: none">• Überregional tritt der Kreis Göppingen unter der Dachmarke „Schwäbische Alb“ an.• Der Kreis Göppingen tritt als Filstal oder Filsregion an.• Die Teilräume wie Schurwald, Voralb oder Stauferberge präsentieren jeweils eine regionale Route
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	DEHOGA Örtliche Gastronomen
Finanzierung und Zuständigkeit	Innerhalb der Landschaftsparkprojekte sind Förderungen von 50 % möglich.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">• Für 2011 ist die Erstellung eines neuen Touristik-Portals vorgesehen. In diesem Rahmen werden die Inhalte zum Fahrradtourismus präsentiert.• Zu den neuen Radwegen werden mit der Realisierung Faltblätter erstellt.



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 1	Perspektiven des Fahrradtourismus
Projekt 3	Serviceangebote und Fahrradvermietung
Projektziel	Grundsätzlich sollen in den Bäderorten und an ausgewählten publikumsintensiven Orten Pedelecs (Fahrräder mit elektrischer Unterstützung) zur Verfügung stehen. Diese sollen über ein System von Vermiet- und Akkustationen in der gesamten Region nutzbar sein.
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">• Möglichkeiten einer Kooperation mit privaten Anbietern klären• Mit den Nachbarregionen und anderen Akteuren abstimmen, ob ähnliche Projekte bereits bestehen.• Aufbau eines Netzes von Vermiet- und Akkustationen, ggf. auch im öffentlichen Raum.
Ansprechpartner	Noch zu klären !
Mitarbeiter	Frau Woyta Herr Wienecke
Arbeitsstand	Konkrete Überlegungen für eine Realisierung eines Pedelecs-Verleihsystem bestehen im oberen Filstal.
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">• Kommunen, insbesondere in der Voralb und die Bädergemeinden• Hoteliers und Fahrradhändler als Verleih und Servicestationen• Potenzielle Anbieter wie „movelo“ ansprechen• Kooperationspartner wie ENWB ansprechen
Finanzierung und Zuständigkeit	Ein privatwirtschaftliches Angebot erfordert von der öffentlichen Hand nur ein begrenztes Engagement Im Rahmen des EULE-Projektes zu erneuerbaren Energien ist eine Förderung jenseits des touristischen kommerziellen Angebotes möglich.
Zeitplan zur Realisierung	Entsprechende Recherchen und Gespräche sollten anlaufen, damit ein erster Betrieb 2011 vielleicht noch möglich ist.



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 2	Sicheres Radfahren im Alltag
Projekt 1	Koordinationsstelle Radverkehr im Landkreis
Projektziel	Die Koordinationsstelle soll folgende Aufgaben haben: <ul style="list-style-type: none">▪ In der Radverkehrsplanung des Kreises Göppingen sollen einheitliche Standards umgesetzt werden.▪ Es werden Weiterbildungs- und Info-Veranstaltungen angeboten (für Mitarbeiter in den Gemeinden und für Kommunalpolitiker)▪ Es wird Beratung in Einzelfragen angeboten▪ Die Koordinationsstelle erarbeitet ein Programm zur Verkehrssicherheit mit externen Partnern (Sicherheitspartnerschaft)▪ Begleitung der Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Koordinationsstelle wurde im Landratsamt geschaffen.
Ansprechpartner	Herr Rösch hat als neuer Mitarbeiter die Aufgabe übernommen.
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Landratsamt (Planung und Straßenverkehrsbehörde)▪ Polizei▪ Herr Wienecke▪ Herr Lier
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Koordinationsstelle ist besetzt.
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Alle Kommunen müssen angesprochen werden▪ DVR und Verkehrswacht bei Verkehrssicherheitsaktionen▪ Fahrradakademie (beim DifU)▪ Arbeitgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Finanzierung der Koordinationsstelle erfolgt über den Landkreis▪ Für Sonderaktionen, z.B. im Bereich Verkehrssicherheit, sind zusätzliche Mittel zu akquirieren.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Koordinationsstelle hat die Arbeit aufgenommen▪ Die einzelnen Projekte sind noch zu planen



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 2	Sicheres Radfahren im Alltag
Projekt 2	Gesund und Sicher zur Schule und zur Arbeit
Projektziel	Mehr Radverkehr / Sicherer Radverkehr: <ul style="list-style-type: none">▪ Diese Projekte richten sich anders als im Projekt 1 weniger an die Fachöffentlichkeit als an die Menschen im Landkreis.▪ Ziel ist es Aktionen für bestimmte Zielgruppen vorzubereiten und durchzuführen.▪ Ein Schwerpunkt sind Schüler in weiterführenden Schulen, da für die Grundschulen bereits Angebote existieren.▪ Der zweite Schwerpunkt: Mit dem Rad zur Arbeit
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Einzelaktionen, wie der „Radelbus“ werden gefördert.▪ Es wird eine Strategie zum Radfahren an weiterführenden Schulen entwickelt▪ Im zweiten Schritt werden Aktionen wie z.B. der Fahrradfreundliche Arbeitgeber entwickelt und umgesetzt.
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Wienecke (Landratsamt)▪ Herr Neumann (ADFC)
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Baar (Gemeinde Hattenhofen)
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Handlungsschwerpunkte wurden bereits gesetzt▪ Das Landratsamt wird eine Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber anstreben▪ Vorher werden durch eine Befragung der Mitarbeiter Grundlagen geschaffen▪ Weiteren interessierten Arbeitgebern wird eine Hilfestellung angeboten▪ Modellhaft können einzelne Schulen Projekte zur Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit durchführen
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Presse (NWZ, GZ) muss regelmäßig eingebunden werden.▪ Arbeitgemeinschaft Gesundheit am Landratsamt▪ Schulamt
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Finanzierung der Aktionen kann als Gemeinschaftsaktion mit verschiedenen Partnern durchgeführt werden.▪ Es ist zu klären, ob das Land Baden-Württemberg künftig diese Aktionen finanziell fördern wird.▪ Für innovative Aktionen können Mittel des Bundes (Sonderförderung im Rahmen des NRVP) beantragt werden.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Ab 2011 ist die Zertifizierung im Landratsamt angestrebt.▪ 2011 werden geeignete Schulen für den Modellversuch ausgewählt.



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 2	Sicheres Radfahren im Alltag
Projekt 3	Radaktionstag
Projektziel	Das Thema Radverkehr und Fahrradfreundlicher Kreis soll durch einen regelmäßigen Aktionstag gefördert werden. <ul style="list-style-type: none">▪ Diese Projekte richten sich an die Menschen im Landkreis.▪ Ziel ist es Aktionen mit lokalem Zuschnitt vorzubereiten und durchzuführen.▪ Die Radaktionstage sollen einmal im Jahr statt finden
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Radaktionstage werden mit der Einweihung von neuen Radrouten oder der Umsetzung anderer Radverkehrsmaßnahmen verknüpft.▪ Für die Radaktionstage wird ein inhaltliches Konzept erstellt, dass die Belange des Radverkehrs mit touristischen Inhalten verbindet.▪ Erstellung einer Ausstellung zur Präsentation des fahrradfreundlichen Kreises Göppingen
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none">▪ H. Rösch (Koordinierungsstelle Radverkehr)
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Wienecke (Landratsamt)▪ Herr Neumann (ADFC)
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Beginn der Planungen im Frühjahr 2011▪ Gemeinden in Planungen mit einbeziehen
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Presse (NWZ, GZ) muss regelmäßig eingebunden werden.▪ Arbeitgemeinschaft Gesundheit am Landratsamt▪ AOK Neckar-Fils▪ Kreissparkasse
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Finanzierung der Aktionen kann als Gemeinschaftsaktion mit verschiedenen Partnern durchgeführt werden.▪ Es ist zu klären, ob das Land Baden-Württemberg künftig Aktionstage fördern wird.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Der erste Aktionstag soll im Zusammenhang mit der 850-Jahr-Feier Schwäbisch Gmünd und der Einweihung des Stauferradwegs 2012 stattfinden▪ Ein Radaktionstag im kleineren Maßstab wird auch für den Herbst 2011 (Eröffnung des Albtraufradwegs) erwogen



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 3	Fahrrad und ÖPNV
Projekt 1	Fahrradbus im Freizeitverkehr
Projektziel	Im Landkreis Göppingen sollen an Wochenenden eine, ggf. mehrere Fahrradbuslinien verkehren. Die Hauptzielrichtungen sind: <ul style="list-style-type: none">▪ Überwindung der markanten Höhenunterschiede z.B. am Albtrauf▪ Ergänzung für den Filstalradweg durch Anbindung des Startpunkte Wiesensteig und Bahnhöfle (bzw. Parkplatz Reußenstein)▪ Spätere Einbindung weiterer touristischer Ziele
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Prioritätensetzung ist erfolgt▪ In erster Priorität ist die Realisierung eines Fahrradbusses zwischen Göppingen und Wiesensteig geplant (Linie 31/32)▪ Abstimmungen mit den Betreibern haben stattgefunden▪ Die Entwicklung eines Betriebskonzepts erfordert eine Einbindung in die Fahrplanerstellung▪ Entwicklung eines Kostenplanes
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Koser (RBS Stuttgart GmbH)▪ Herr Maier (NVG Geislingen)
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Neumann (ADFC)▪ Herr Wienecke▪ Herr Weber (Gemeinde Wäschchenbeuren)
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Einbindung in den sonntäglichen Regelbetrieb wurde durch das Busunternehmen geprüft▪ Es wurde ein Erfordernis für eine Fahrplananpassung festgestellt▪ Die Kosten für die Verlängerung zum Bahnhöfle (Parkplatz Reußenstein) bzw. Westerheim müssen noch ermittelt werden
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	Busbetreiber
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Es ist zu klären, aus welchen Mitteln der Fahrradanhänger gekauft oder geliehen werden kann
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Eine Fahrplananpassung ist frühestens 2012 möglich▪ Es ist zu klären, ob 2011 eine Testphase mit dem Fahrradtransport im sonntäglichen Linienverkehr gemacht werden kann.



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 3	Fahrrad und ÖPNV
Projekt 2	Abstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten
Projektziel	Ergänzung und quantitative Verbesserung des Bike&Ride-Angebotes im Landkreis: <ul style="list-style-type: none">▪ Optimierung der Abstellanlagen an den Bahnhöfen im Landkreis▪ Ergänzende Angebote, z.B. abschließbare Fahrradkäfige und Fahrradservicestationen
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Zusammenstellung der Ergebnisse aus dem Radverkehrskonzept▪ Abfrage bei den Kommunen nach weitergehendem Bedarf▪ Entscheidung über weitere Angebote (Fahrradservice-Stationen) in Geislingen und Göppingen▪ Darstellung des Investitionsbedarfes
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Rösch
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Stadt Göppingen wegen der Planung zum Fahrradparkhaus
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Situation an allen Bahnhöfen erhoben▪ Handlungsbedarf festgestellt▪ Fahrradservicestation im Rahmen des Bahnhofsumbaus berücksichtigen.
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Als Betreiber einer Servicestation bzw. eines Fahrradparkhauses kommt die Staufen Arbeits- und Beschäftigungsförderung gGmbH in Frage
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Fördermittel nach GVFG lassen sich für Bike&Ride-Anlagen einsetzen. Die hohe Bagatellgrenze erschwert allerdings die Antragsstellung für die einzelne Kommune.▪ Der Bau der Fahrradservicestation kann im Rahmen des Bahnhofsumbaus realisiert werden.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Realisierung in Göppingen mit Verwirklichung des Bahnhofsumbaus



Fahrradfreundlicher Landkreis Göppingen

Leitthema 3	Fahrrad und ÖPNV
Projekt 3	Teilnahme am kombinierten Routing für das Fahrrad und den ÖPNV
Projektziel	Integration des Fahrradroutennetzes des Landkreises in das Intermodale Routing des Verkehrsverbundes Stuttgart:
Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none">▪ Implementierung des Fahrradroutennetzes des Kreises Göppingen in das Routing des Verkehrsverbundes Stuttgart.
Ansprechpartner	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Wienecke
Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none">▪ Herr Rösch
Arbeitsstand	<ul style="list-style-type: none">▪ Einigung über Implementierung des Fahrradroutennetzes des Kreises Göppingen in das Routing des VVS ist bereits erfolgt.
Perspektiven und mögliche Kooperationspartner	<ul style="list-style-type: none">▪ VVS
Finanzierung und Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Kosten einer Einbindung in das Routing des Verkehrsverbundes Stuttgart werden vom Landkreis übernommen.
Zeitplan zur Realisierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Einbindung des Fahrradroutennetzes des Kreises Göppingen in das Routing des Verkehrsverbundes Stuttgart ist für Anfang 2011 vorgesehen