

# STADT WENDLINGEN AM NECKAR

## Radverkehrskonzept

Stand: 29. Mai 2019

# Stadt Wendlingen am Neckar

## Radverkehrskonzept

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

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Wendlingen am Neckar  
Am Marktplatz 2  
73240 Wendlingen am Neckar

### **Auftragnehmer**

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

### **Bearbeiter**

Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger  
Dipl.-Ing. Alexander Goth  
Lisa-Maria Schor, M. Eng.

Aalen, 29.05.2019

### INHALT

1	EINLEITUNG	1
2	AUSGANGSSITUATION	3
3	ENTWICKLUNG EINES RADVERKEHRSNETZES	5
4	MÄNGELANALYSE	7
5	MASSNAHMENKONZEPTION	9
	5.1 Maßnahmen	9
	5.2 Aufwand der Maßnahmen	10
	5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen	11
	5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs	14
6	ZUSAMMENFASSUNG	18

## Radverkehrskonzept

### Anlagen und Pläne

Plan 1	Wunschlinien des Radverkehrs
Plan 2.1	Radverkehrsnetz
Plan 2.2	Überörtliche und innerörtliche Achsen
Plan 3	Mängel im Radverkehrsnetz, Übersicht
Plan 3.1	Mängel im Radverkehrsnetz, Detail
Plan 3.2	Mängel im Radverkehrsnetz, Detail
Plan 3.3	Mängel im Radverkehrsnetz, Detail
Plan 4.1	Maßnahmen auf überörtlichen Radwegeachsen
Plan 4.2	Maßnahmen auf innerörtlichen Radwegeachsen

### Mängel- und Maßnahmenkataster

### 1 EINLEITUNG

Die Stadt Wendlingen am Neckar möchte den Radverkehr entscheidend fördern und hat im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Dieses soll das bestehende Radverkehrsangebot darstellen, dessen Mängel aufzeigen, umfassende Maßnahmen zur Behebung der Mängel aufnehmen und es wesentlich weiterentwickeln. Es bildet somit den Orientierungs- und Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten ca. zehn bis fünfzehn Jahre.

Dabei steht die Förderung des Radverkehrs als stadt- und sozialverträgliche, klima- und umweltfreundliche sowie gesundheitsfördernde Form der Mobilität im Vordergrund.

Im Zusammenhang mit der vielfältigen Neuordnung der innerstädtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr, der Verlagerung der Landesstraße 1250 und der gewünschten städtebaulichen Aufwertung in der Stadtmitte bietet sich die Chance, Straßenräume aufzuwerten und die Möglichkeiten zur Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel wesentlich zu erhöhen.

Im Sinne der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist eines durchgängiges, an aktuellen Standards orientiertes Radverkehrsangebot zu entwickeln. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Netz, bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Routen, eingebunden werden, um so allen Nutzergruppen Rechnung zu tragen. Zur besseren Orientierung erfolgt eine Aufteilung in wichtige überörtliche Achsen und wichtige innerstädtische Achsen, die zu einem engmaschigen geschlossenen Netz verdichtet werden.

Dies wird erreicht, indem zur Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr schrittweise und in städtebauliche Planungen integriert Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren- und Problemstellen umgesetzt werden.

Bereits heute besitzt der Neckartal-Radweg eine überragende Bedeutung als Radfernweg. Er ist Bestandteil des deutschen und des Landesradfernwegenetzes. Von

## Radverkehrskonzept

der Beschilderung und Vermarktung dieses überregional bedeutsamen Radfernweges können insbesondere Hotellerie und Gastronomie entlang der Route profitieren.

Eine Neuordnung der Wegweisung schafft weitere Anreize zugunsten dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels.

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

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

Im Zuge des RadNETZ Baden-Württemberg wurden z.T. über die Standards der ERA 2010 hinausgehende Musterlösungen erarbeitet, deren Einhaltung im Zuge des RadNETZ Baden-Württemberg zwingend vorgeschrieben ist. Die Musterlösungen entsprechen neuesten Standards werden auch für Netzbestandteile außerhalb des landesweiten Radnetzes empfohlen.

### 2 AUSGANGSSITUATION

Die Größe und Struktur der Stadt Wendlingen am Neckar weist aufgrund geringer Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, Einkaufs- und Freizeitstandorten sowie Schulen gute Ausgangsbedingungen für Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) auf. Bereits heute werden daher 52 % aller Wege im Binnenverkehr zu Fuß (36 %) oder mit dem Rad (16 %) zurückgelegt. Im Gesamtverkehr, der auch den gemarkungsüberschreitenden Quell- und Zielverkehr beinhaltet, liegt der Anteil der Fahrradnutzung bei 9 %. Dieser Anteil liegt 2 Prozentpunkte niedriger als der bundesweite Durchschnitt von 11 %<sup>1</sup>. Das Land Baden-Württemberg strebt einen Radverkehrsanteil von 20 % an.

Viele vorhandene straßenbegleitende und unabhängige Geh- und Radwege sowie Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten bieten eine gute Grundlage für die Optimierung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur.

Der Neckartal-Radweg führt als attraktiver Radwanderweg auch über Wendlinger Gemarkung. Er ist einer von 19 Landesradfernwegen und hat nicht nur für den Tourismus, sondern auch für das gesamte RadNETZ Baden-Württemberg eine wichtige Bedeutung. Darüber hinaus nimmt auch der Lauter-Alb-Lindach-Radweg mit Anschluss an den Neckartal-Radweg in Wendlingen seinen Ursprung.

Neben dem RadNETZ Baden-Württemberg stellt das übergeordnete Radnetz des Landkreises Esslingen wichtige, kreisweite Quelle-Ziel-Verbindungen über Wendlinger Gemarkung dar.

Eine landesweit durchgeführte Potentialanalyse für Radschnellverbindungen zeigt zudem eine potentielle Route für die Verbindung Stuttgart - Denkendorf - Kirchheim unter Teck auf. Dieser untersuchte Korridor führt auch über Wendlingen und bietet die Möglichkeit, eine attraktive Verbindung in Richtung Stuttgart und Kirchheim im Alltagsradverkehr zu schaffen. Für Wendlingen wird neben einer angedachten Führung der Radschnellverbindung über die Landesstraße 1200 auch eine Führung über Fahrradstraßen durch die südlichen Wohngebiete diskutiert. Vorausgesetzt wird die

---

<sup>1</sup> [www.mobilität-in-deutschland.de](http://www.mobilität-in-deutschland.de) (MiD), infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn, 2017. MiD ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem täglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Gewährleistung einer sicheren Befahrung des Weges mit hohen Geschwindigkeiten. In einer überregionalen Machbarkeitsstudie wird eine geeignete Führung der Rad-schnellverbindung von Stuttgart nach Kirchheim u. T. über Wendlingen erörtert.

Trotz guter Ausgangsbedingungen ist die Radverkehrsinfrastruktur ausbaufähig. Insbesondere weisen vor allem die Bahnstrecken (Neckar-Alb-/ Teck-Bahn), die Landesstraße 1200 und Lauter bzw. Neckar Trennwirkungen für den Fuß- und Radverkehr auf. An einigen Stellen besteht zusätzlicher Querungsbedarf. Eine direkte Anbindung der Heinrich-Otto-Straße an das Gewerbegebiet „Wert“ über den Neckar fehlt für den Fuß- und Radverkehr gänzlich. Weitere punktuelle Mängel liegen in Form von ungesicherten Barrieren oder aufgrund einer fehlenden Sicherung von Radwegbeginn o-der -ende vor. Infolge nicht angepasster und teilweise abrupt endender Führungsformen des Radverkehrs fehlt es an einem durchgängigen, schlüssigen Radverkehrsangebot.

Darüber hinaus erfüllen die vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten an bedeuten-den Zielen des Radverkehrs, wie beispielsweise dem Bahnhof oder in der Innenstadt (Weber-/ Albstraße), nicht mehr die gestiegenen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Kapazität, der Sicherheit, des Komforts und des Witterungsschutzes.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Zuge des Mobilitätskonzeptes im Rah-men einer Bürgerwerkstatt am 05.07.2018, an der jeder Interessierte teilnehmen konnte.

Auf der Bürgerveranstaltung wurden zum Thema Radverkehr insgesamt 15 verschie-dene Mängel bzw. Vorschläge für die Verbesserung des Radverkehrsnetzes geäu-Bert. Weiterhin wurden in der Bürgerwerkstatt Hinweise zu den alltäglichen Fahrrad-routen und Routen des Schülerradverkehrs abgegeben, die bei der Erstellung des Radverkehrsnetzes berücksichtigt wurden. Die Anregungen und Wünsche wurden geprüft, bewertet und – sofern geeignet – in das vorliegende Radverkehrskonzept aufgenommen.

### 3 ENTWICKLUNG EINES RADVERKEHRSNETZES

An das Radverkehrsnetz der Stadt Wendlingen am Neckar als Zielkonzeption werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Netz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und direkte Verbindungen zwischen den Quellen und den Zielen des Radverkehrs,
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Stadt ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Folgende Quellen und Ziele wurden als relevant erachtet:

- Wohnstandorte,
- Bahnhof,
- Freizeiteinrichtungen,
- Bildungseinrichtungen und
- Arbeitsplatzschwerpunkte.

PLAN 1 Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das *Wunschliniennetz* (Plan 1) alle stadtweit relevanten Verbindungen als Luftlinie und stellt somit die direkten (wünschenswerten) Verbindungen unabhängig von den vorhandenen Verkehrswegen dar.

Auf dieser Grundlage wurde im nächsten Bearbeitungsschritt ein *Radverkehrsnetz* erstellt. Dafür wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt, d.h., jeder Wunschlinie wurde eine tatsächliche Route zugeordnet. Das so entstandene Netz wurde im Zuge der Befahrung und des Abstimmungsprozesses angepasst und optimiert.

PLAN 2.1 Das Radverkehrsnetz ist wie folgt untergliedert:

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Die Hauptverbindungen 1. Ordnung umfassen alle überregional bedeutenden Radfernwege, das RadNETZ Baden-Württemberg sowie das Zielnetz des Landkreis Esslingen. Darüber hinaus sind die Anbindungen an die wichtigsten Hauptziele der Stadt enthalten.

PLAN 2.2-3 Das Hauptnetz 1. Ordnung wurde weitergehend nach wichtigen überörtlichen und innerörtlichen Achsen differenziert (Pläne 2.2 und 2.3). Auf diesen Achsen soll die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen zuerst erfolgen.

Durch die Hauptverbindungen 2. Ordnung werden die Hauptverbindungen 1. Ordnung durch bedeutende Alltagsrouten zunehmend verdichtet.

Nebenverbindungen schließen weitere Lücken im Hauptnetz. Sie verdichten das Netz innerhalb von Wohngebieten und binden untergeordnete Ziele an, die insbesondere für den Alltagsradverkehr relevant sind.

### 4 MÄNGELANALYSE

Zur Erstellung des Radverkehrskonzepts war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Zur Mängelerfassung wurden daher relevante Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren.

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

- Streckenmängel
  - (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
  - untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
  - unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
  - schlechter Belag bzw. Oberfläche
  - gefährliches Gefälle
  - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Punktuelle Mängel
  - fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
  - eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
  - kritische Engstelle
  - Barriere
  - mangelhafte Markierung bzw. fehlende/ fehlerhafte StVO-Beschilderung
  - fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
  - fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellmöglichkeit
- Mängel am Knotenpunkt
  - ungenügende Verkehrssicherheit
  - umwegige bzw. unkomfortable Führung
  - unklare Radverkehrsführung

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

PLAN 3.1-3 Folgende Mängelkategorien werden unterschieden und sind entsprechend ihrer Farbgebung auf den Plänen bzw. in den Maßnahmenkatastern wiederzufinden. Insgesamt wurden 96 Mängel erfasst. Die Lage der Mängel ist den Plänen 3.1 bis 3.3 zu entnehmen.

Mängelkategorie	Anzahl
besondere Gefahrenstelle / Gefahrenstrecke	32
fehlende/unzureichende Furtmarkierung	2
unzureichende Sichtverhältnisse	11
Beschilderungsmangel	2
Netzlücke - Baumaßnahme	6
Netzlücke - Markierungsmaßnahme	4
Umbaumaßnahme	10
Querungsdefizit	4
Oberflächenmangel	6
umwegige/unkomfortable Führung	6
unzureichende Breite	11
Ausstattungsmangel	2
<b>Summe</b>	<b>96</b>

Tabelle 1: Mängel nach Mängelkategorie

### 5 MASSNAHMENKONZEPTION

#### 5.1 Maßnahmen

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse für das zu realisierende Netz. Für jeden Mangel wurde eine Maßnahme abgeleitet.

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

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

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

### 5.2 Aufwand der Maßnahmen

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

Eine Differenzierung der Kosten der Baulastträger entsprechend der Kategorie der Maßnahmen ist in folgender Tabelle dargestellt. Auch hier gilt, dass die genaue Zuständigkeit im Detail geprüft werden muss. Maßnahmen an Bundesstraßen sind nicht vorgesehen.

Mängelkategorie	Land	Kreis	Stadt	Über- greifend	Summe
Sofortmaßnahme	-	-	66.300	28.100	94.400
Netzlücke - Baumaßnahme	-	-	1.081.500	225.000	1.306.500
Netzlücke - Markierungs- maßnahme	14.700	-	1.600		16.300
Umbaumaßnahme	10.000	-	640.500	160.000	810.500
Querungsdefizit	-	-	148.000		148.000
Oberflächenmangel	-	-	985.500		985.500
umwegige/unkomfortable Führung	-	-	169.400		169.400
unzureichende Breite	209.300	42.100	6.500		257.900
Ausstattungs-mangel	-	-	45.000		45.000
<b>Summe</b>	234.000	42.100	3.144.300	413.100	3.833.500

Tabelle 2: Differenzierung der Kosten nach Mängelkategorie und Baulastträger [EURO]

Bei Realisierung aller Maßnahmen ist mit Kosten von ca. 3,8 Mio. EURO zu rechnen. Davon würden nach erster Schätzung rund 3,1 Mio. auf die Stadt Wendlingen entfallen. Die genaue Aufteilung auf die Baulastträger erfolgt im Einzelfall. Etwaige Förderungen durch Landes- oder Bundesprogramme sind nicht eingerechnet. Sie können die Aufwendungen für die Stadt Wendlingen erheblich reduzieren.

### 5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Netzbedeutung/Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt.

#### ***Netzbedeutung / Potenzial***

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

#### ***Verkehrssicherheit***

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

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

#### ***Ausbauqualität***

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/ oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von

## Radverkehrskonzept

Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der *Ausbauqualität* berücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

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

## Radverkehrskonzept

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

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

In der Maßnahmenkonzeption sind enthalten:

- 46 *Sofortmaßnahmen*
- 5 Maßnahmen mit *hoher Dringlichkeit*
- 30 Maßnahmen mit *mittlerer Dringlichkeit*
- 15 Maßnahmen mit *niedriger Dringlichkeit*

Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter und gemeindlicher Belange angepasst werden. Maßnahmen mit niedriger Dringlichkeit und geringem Aufwand oder solche, die im Rahmen städtebaulicher Belange anstehen, können vorgezogen werden.

Demnach empfiehlt sich für die Stadt eine Umsetzung der Maßnahmen in dieser Reihenfolge:

1. Maßnahmen zur Beseitigung besonderer Gefahrenstellen und kleine, schnell umsetzbare Maßnahmen (Sofortmaßnahmen)
2. Maßnahmen auf innerörtlichen und überörtlichen Radverkehrsachsen
3. Alle weiteren flächendeckenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der jeweiligen Dringlichkeiten

PLAN 4.1-2 Die Maßnahmen auf überörtlichen und innerörtlichen Radverkehrsachsen sind in den Plänen 4.1 und 4.2 dargestellt.

Darüber hinaus sollten ergänzend die Maßnahmen aus den kreisweiten Planungen und dem landesweiten RadNETZ Baden-Württemberg umgesetzt werden.

### 5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs

#### Integration des Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem

Neben dem Ausbau der Radinfrastruktur ist zur Förderung des Radverkehrs die Integration des Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem erforderlich, um den Radverkehr als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr zu etablieren, die gewünschte Wegeverlagerung zu erreichen und intermodale Wegeketten zu ermöglichen bzw. zu stärken. Zugangshemmnisse zum Radverkehrssystem sind abzubauen und Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Die Einrichtung von Mobilitätspunkten an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs fördert den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln. Neben Taxi- und Car-Sharingplätzen, Mobilitätsinformation und Ladestationen für Pedelecs und E-Bikes gehören diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Verleihsysteme sowie Serviceangebote für Wartung und Reparatur zur notwendigen Ausstattung von Mobilitätspunkten. Zur Attraktivierung der Nutzung dieser Angebote sind Kombinationen mit ÖPNV-Tickets notwendig, wie sie derzeit mit der Polygo-Card angeboten werden. Eine Integration in das Verleihsystem RegioRad Stuttgart bietet sich an. Ein solches Leihangebot vor Ort ermöglicht Bürgerinnen und Bürgern der Stadt diese Art der Mobilität kennenzulernen, gleichzeitig kann ein solches regionales Angebot Mobilitätsketten schließen und umweltfreundliche Verkehrsträger ideal vernetzen.

Als geeigneter Standort für die Anordnung eines Mobilitätspunkts wird der Bahnhof mit Anbindung an den Zentralen Omnibusbahnhof angesehen. Der südliche Bereich des ZOBs ist bereits mit Sitzmöglichkeiten, öffentlichen Toiletten, sowie Informationen zum Mobilitätsangebot im Öffentlichen Verkehr und zu den überregionalen Radwegen ausgestattet. Dieser Standort könnte durch zusätzliche Mobilitätsangebote erweitert und zum Mobilitätspunkt ausgebaut werden.

Ein solcher Mobilitätspunkt am ZOB Wendlingen könnte wie folgt ausgestattet sein:

- Fahrradstadtplan
- Liniennetzplan und VVS bzw. Stadt- und Bürgerbus-Tarifinformation
- Radservicepunkt (Luftpumpe, Reparaturset, Schlauchautomat, ...)
- Trinkwasserspender
- Radabstellanlage (min. 5 Fahrradbügel)
- E-Bike-Verleih-Station mit Lademöglichkeit
- Car-Sharing-Standort

### **Ausweitung von Fahrradabstellmöglichkeiten**

Um den spezifischen Nutzeransprüchen gerecht zu werden, wird die Anlage weiterer bedarfsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten angeregt. Insbesondere am Verknüpfungspunkt Bahnhof wird die Erweiterung der Kapazität durch abschließbare Fahrradboxen empfohlen.

In Abstimmung mit den Eigentümern ist auch eine Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten an Dienstleistungs- und Einkaufsstandorten, wie der Alb- und Weberstraße, in unmittelbaren Zugangsbereichen zu empfehlen.

Grundsätzlich sollten im gesamten Stadtgebiet bestehende Fahrradabstellanlagen in Form von Vorderradbügeln durch Anlehnbügel ersetzt werden, um ein diebstahlsicheres Abschließen zu ermöglichen.

### **Anlage von Servicepunkten und Raststationen**

Servicepunkte ermöglichen es den Radfahrerinnen und Radfahrern selbstständig Reparaturen durchzuführen. Ein solches Angebot wird beispielsweise vom ADFC mit dem Rad-Notfallkoffer zur Verfügung gestellt. Dieser soll Radfahrerinnen und Radfahrern die Möglichkeit geben, unterwegs Schäden und Mängel am Rad zu beheben. Der Rad-Notfallkoffer sollte auch außerhalb der Öffnungszeiten von Unternehmen oder Geschäften verfügbar und zugänglich sein. Mit der Hinterlegung von Pfand kann dieser an ausgewählten Standorten entgegengenommen werden. In diesem Rad-Notfallkoffer sind Werkzeuge wie Zangen, Schraubenzieher, Isolierband etc. verfügbar. Ebenfalls sind eine Luftpumpe und Flickutensilien sowie Ersatzschläuche

vorhanden. Informationen über die nächstgelegene Fahrradwerkstatt werden zudem angegeben.<sup>2</sup>



Abbildung 1: Utensilien eines Rad-Notfallkoffers

Die Einrichtung eines Servicepunkts wird z.B. am Bahnhof Wendlingen als Bestandteil des Mobilitätspunktes empfohlen.

Raststationen bieten insbesondere dem Freizeitradverkehr die Möglichkeit, sich auszuruhen. Diese Anlagen sind in Zusammenhang mit dem Neckartal-bzw. dem Lauter-Alb-Lindach-Radweg sinnvoll. Zudem kann hier dem Radverkehr in Verbindung mit einem Servicepunkt auch die Möglichkeit geboten werden, selbstständige Reparaturen durchzuführen.

Darüber hinaus führen die nachfolgend gelisteten Maßnahmen zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation in Wendlingen:

- Einführung der Fahrradmitnahme in den Stadtbussen außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten
- Fahrrad-Codierung zur Diebstahlsicherung
- Aktive, kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Marketing im Rahmen von Presseveröffentlichungen, Falt- und Informationsblättern zur Erhöhung des Bewusstseins für den Radverkehr
- Integration und Vermarktung des Radverkehrsangebots in zentraler Position auf der städtischen Homepage
- Mobilitätsberatung im Bürgeramt

---

<sup>2</sup> Homepage des Informationsportals zur Radverkehrsförderung durch das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg und RadKULTUR Baden-Württemberg: <https://www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/service/aalen-rad-notfallkoffer/>

### Radverkehrskonzept

- Events und Fahrradaktionstage sowohl für Einheimische als auch für Touristen, z. Bsp. „Wendlinger Radelsonntag“, „Stadtradeln“, etc.
- Bildung von Radfahr-Gemeinschaften zur Schule (mit Begleitung durch Erwachsene)
- Einstellung oder Ernennung eines städtischen Radverkehrsbeauftragten (m/w/d)
- Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW e.V.)

### 6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Wendlingen am Neckar möchte den Radverkehr entscheidend fördern und hat im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Dieses soll das bestehende Radverkehrsangebot darstellen, dessen Mängel aufzeigen, umfassende Maßnahmen zur Behebung der Mängel aufnehmen und es wesentlich weiterentwickeln.

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und geringen Entfernungen zu den umliegenden Kommunen sind gute Voraussetzungen für den Alltagsradverkehr gegeben. Viele Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten bieten die Grundlage für ein sicheres Befahren im Mischverkehr. Mit einem gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der Behebung von Mängeln gilt es den Radverkehr zu fördern und die Radverkehrsanlagen weiterzuentwickeln – sowohl für den Freizeit- als auch den Alltagsverkehr. In Anbetracht neuer Entwicklungen wie der E-Mobilität stellt auch eine anspruchsvolle Topografie dabei kein Hindernis mehr dar.

Der Neckartal-Radweg und der Lauter-Alb-Lindach-Radweg eine große Bedeutung für den touristischen Radverkehr.

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Wendlingen ist verbesserungswürdig und ausbaufähig. Im gesamten Stadtgebiet fehlen Angebote für den Radverkehr. Insbesondere die Radverkehrsführung auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen weist Netzlücken auf und entspricht oft nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden 96 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung wird zwischen Hauptverbindungen 1. Ordnung (RadNETZ Baden-Württemberg, überregionale Landesradfernwege, Kreisnetz Esslingen) und 2.

### Radverkehrskonzept

Ordnung (Anbindung an wichtige Quell-Ziel-Verbindungen) und dem Nebennetz unterschieden.

Ferner wurden wichtige überörtliche und innerörtliche Radverkehrsachsen und zugehörige Maßnahmen dargestellt, die vordergründig umgesetzt werden sollen.

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

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

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

Radverkehrskonzept

Aufgestellt: Aalen, Mai 2019

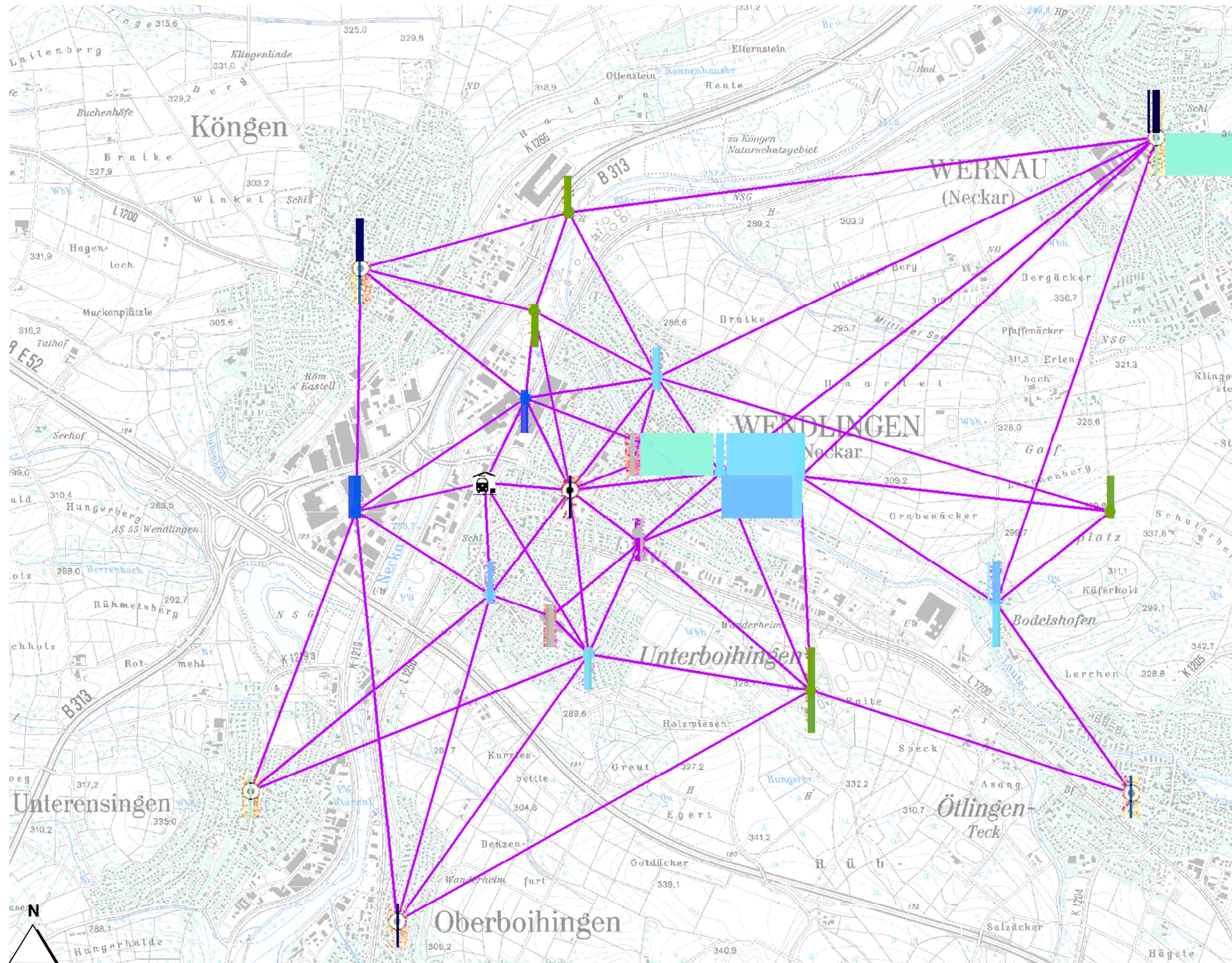
brenner BERNARD ingenieure GmbH

ppa.  
Dipl.-Geogr. Dirk Kopperschläger  
Fachbereichsleiter Verkehrsplanung

i.V.  
Dipl.-Ing. Alexander Goth  
Projektleiter

i.A.  
Lisa-Maria Schor, M.Eng.  
Projektingenieurin

**PLÄNE**



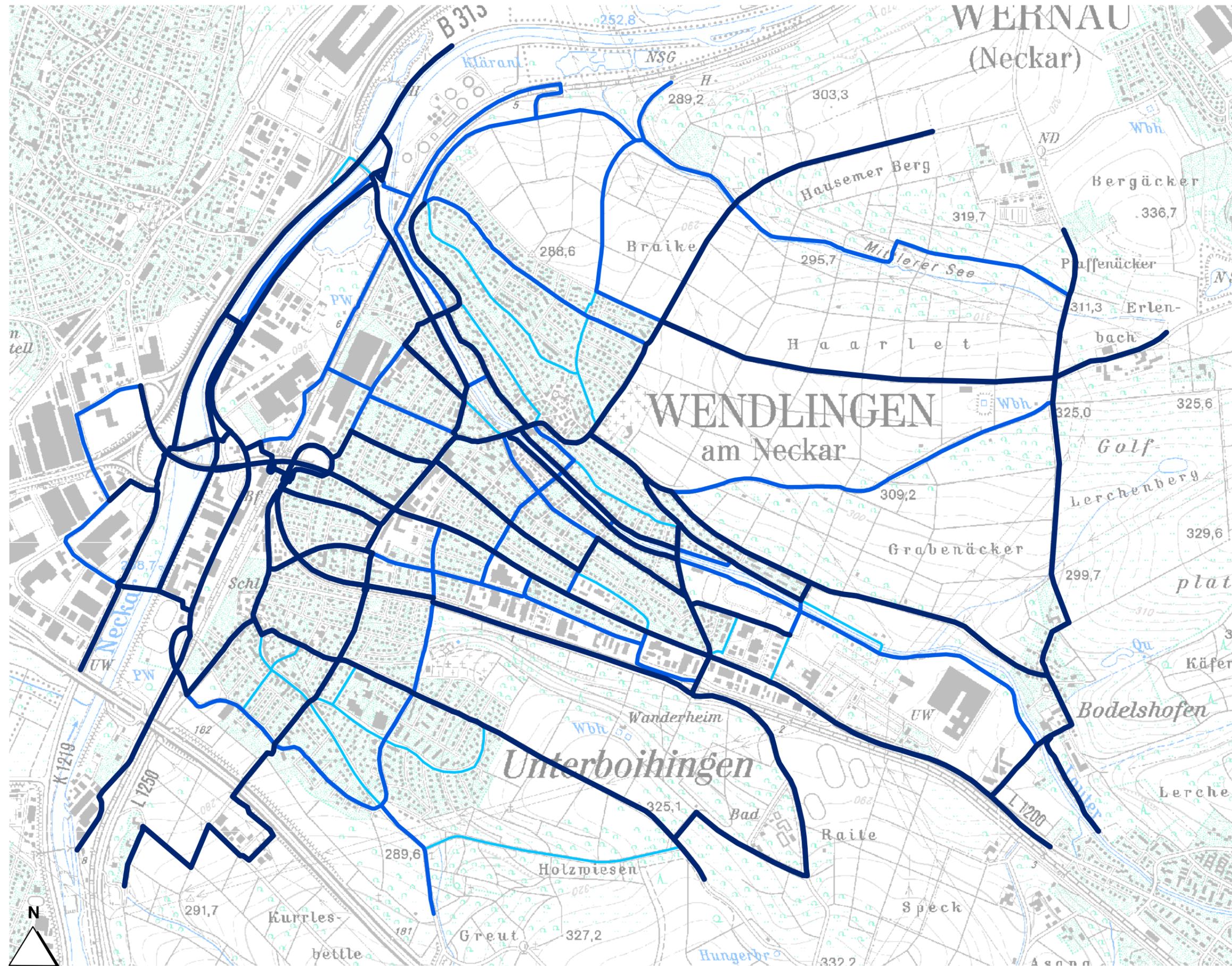
### Wunschlinien des Radverkehrs

- Wunschlinie
- Quellen und Ziele**
- Kernstadt
- Wohngebiet
- 🚆 Bahnhof
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Schule
- Freizeiteinrichtung
- Nachbarkommune

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.

Maßstab: 1: 20.000  
0 125 250 500m





**Radverkehrsnetz**

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

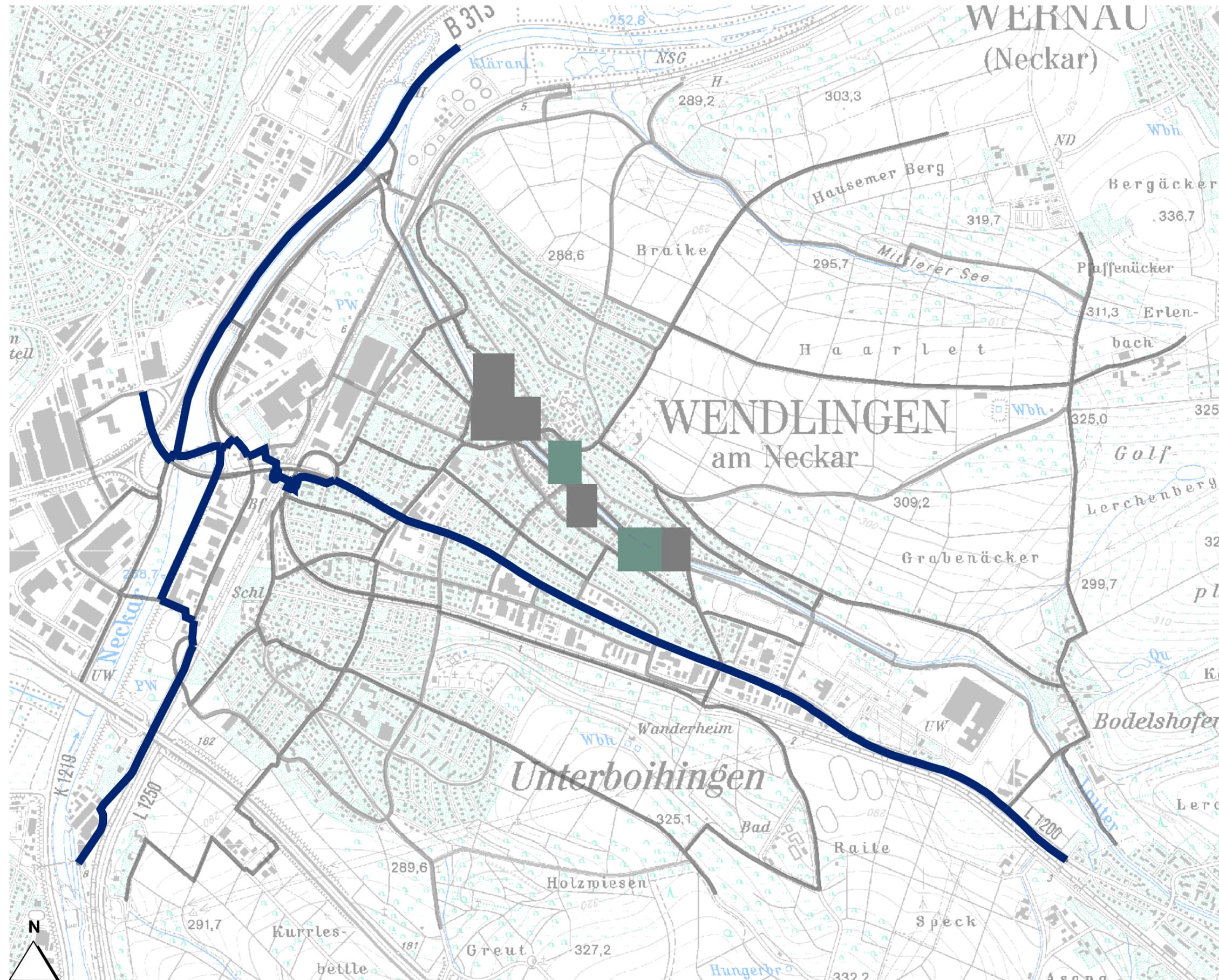
Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.

Maßstab: 1: 13.000



**Plan 2.1**





**Überörtliche Radwegeachsen**

■ Überörtliche Radwegeachse

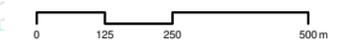
**Radverkehrsnetz**

— Hauptverbindung 1. Ordnung

— Hauptverbindung 2. Ordnung

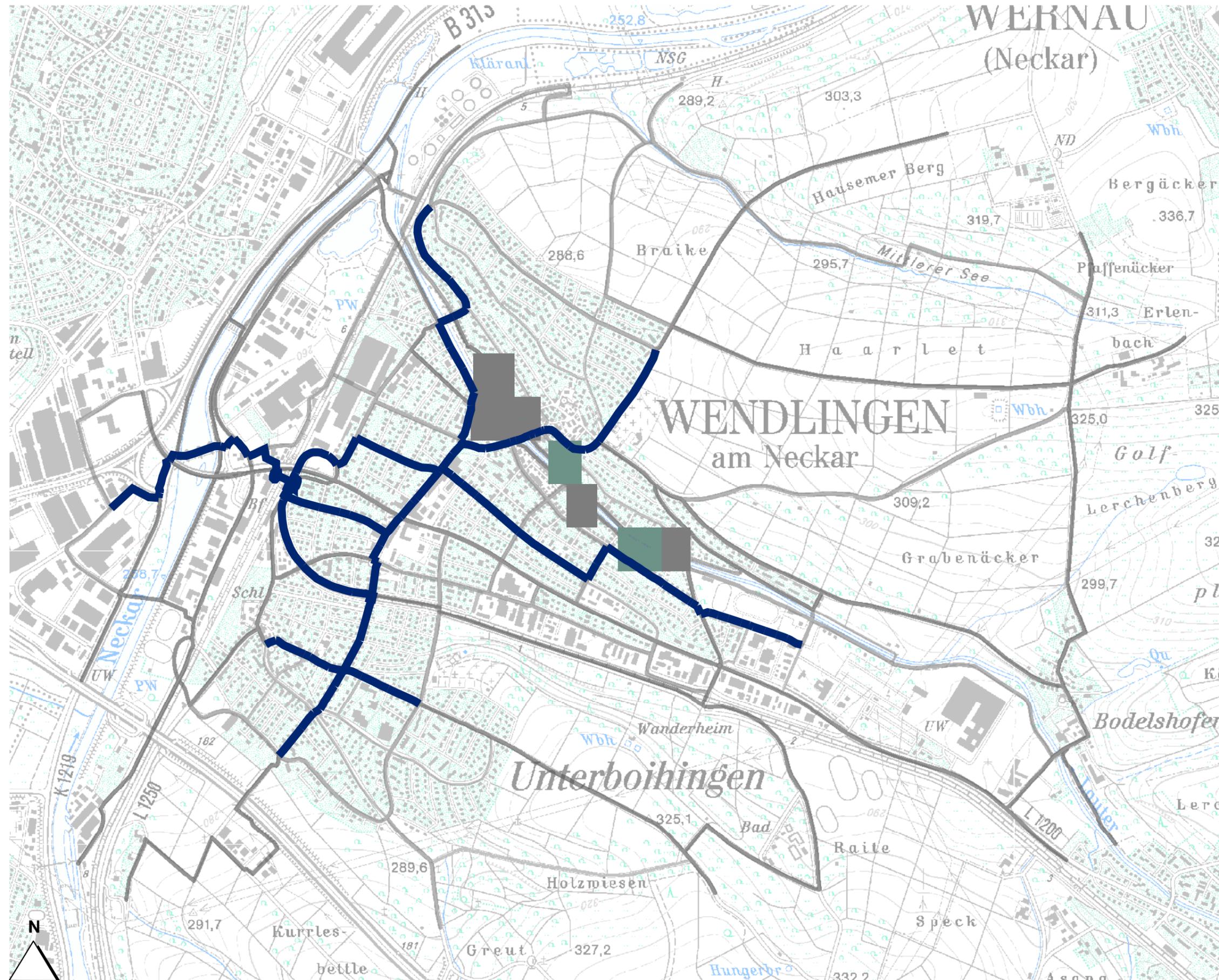
— Nebenverbindung

Maßstab: 1: 13.000



Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.





**Innerörtliche Radwegeachsen**

■ Innerörtliche Radwegeachse

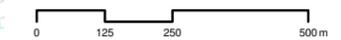
**Radverkehrsnetz**

— Hauptverbindung 1. Ordnung

— Hauptverbindung 2. Ordnung

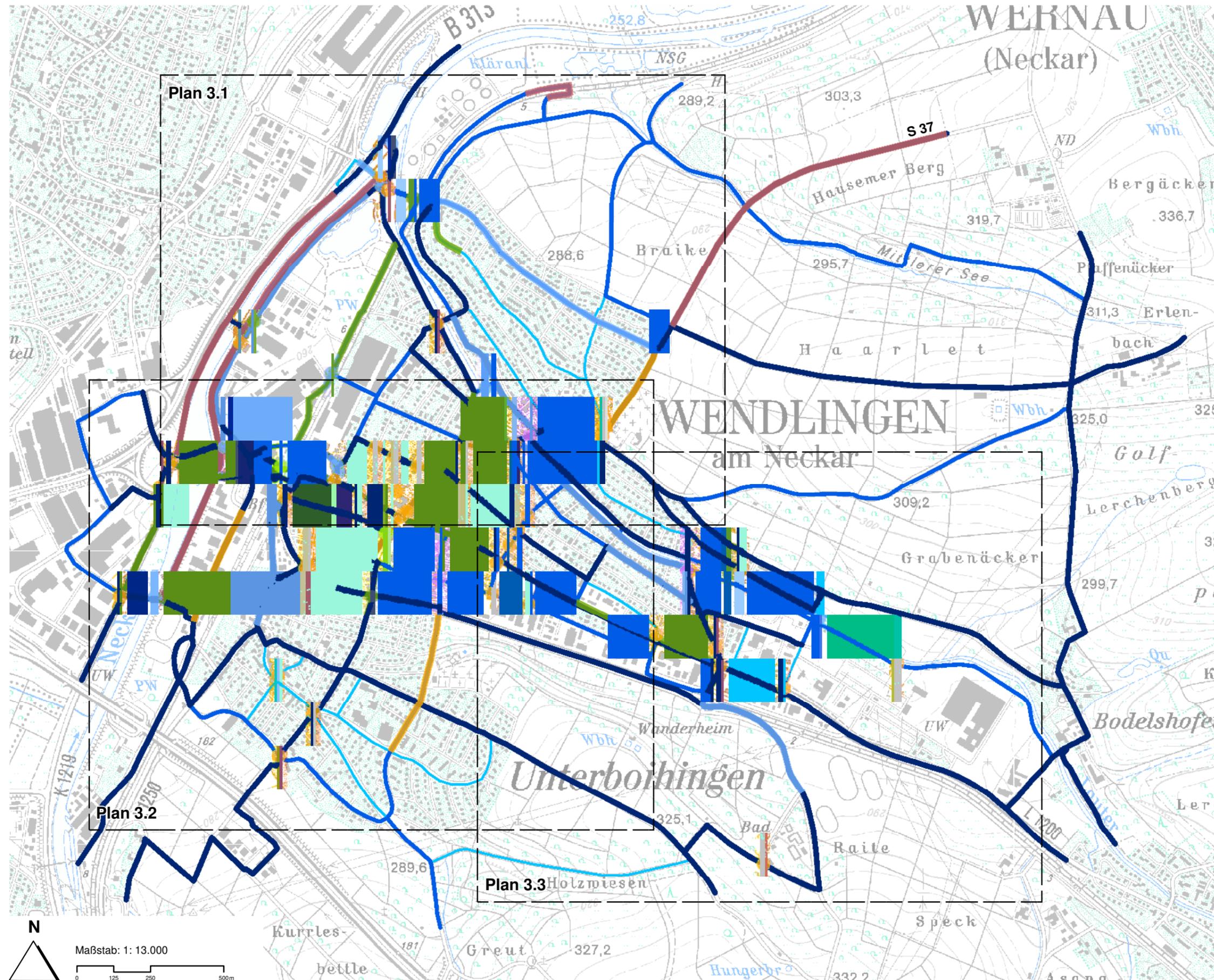
— Nebenverbindung

Maßstab: 1: 13.000



Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.





### Mängel im Radverkehrsnetz

#### Übersicht

#### Punktfehler (60)

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Beschilderungsmangel
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel

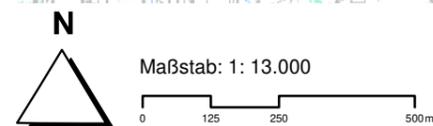
#### Streckenmangel (36)

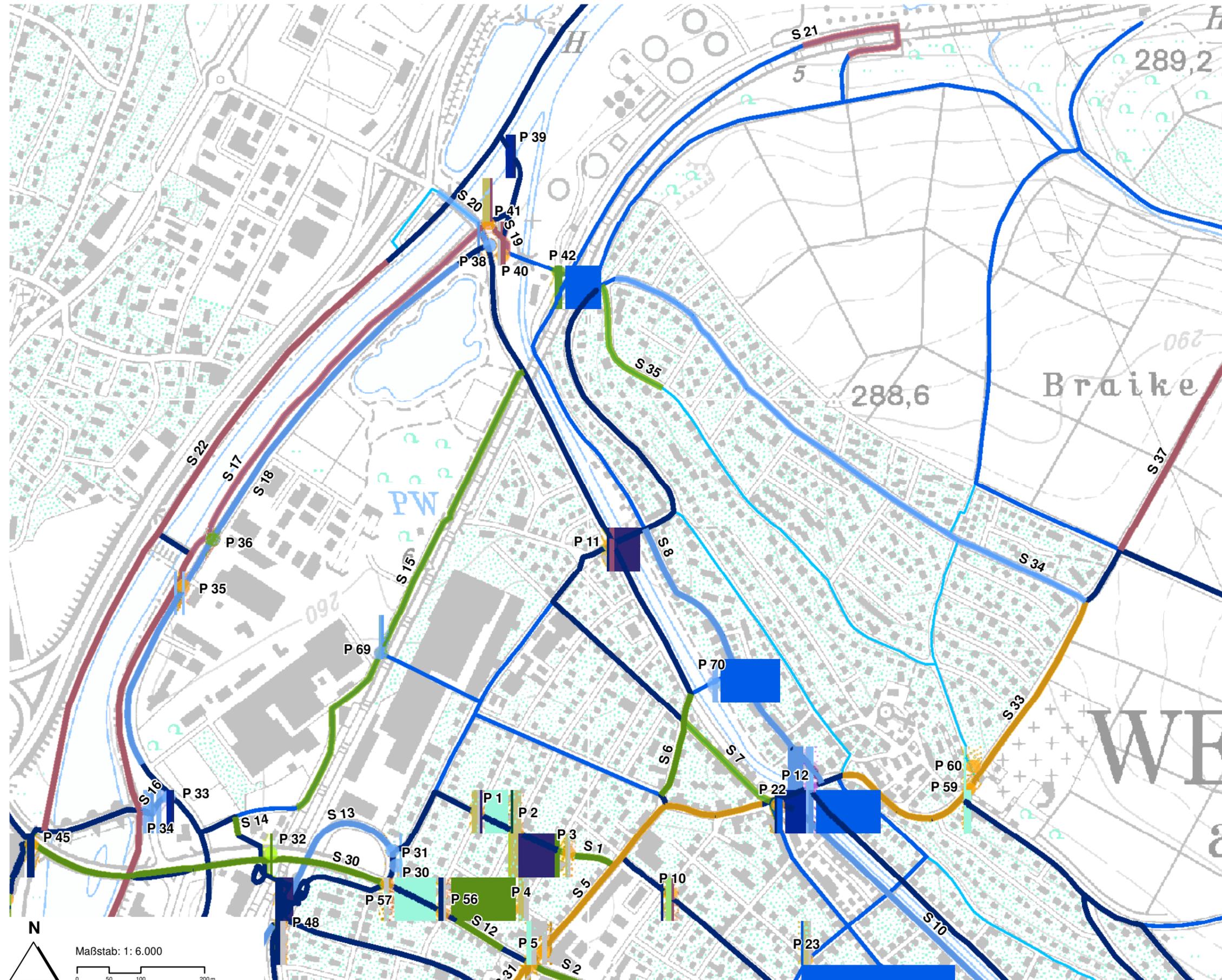
- ▬ Gefahrenstrecke
- ▬ Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- ▬ Netzlücke - Baumaßnahme
- ▬ Umbaumaßnahme
- ▬ Oberflächenmangel
- ▬ umwegige/unkomfortable Führung
- ▬ unzureichende Breite

#### Radverkehrsnetz

- ▬ Hauptverbindung 1. Ordnung
- ▬ Hauptverbindung 2. Ordnung
- ▬ Nebenverbindung

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.





## Mängel im Radverkehrsnetz

Detail

### Punktfehler (60)

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Beschilderungsmangel
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel

### Streckenfehler (36)

- Gefahrenstrecke
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/uncomfortable Führung
- unzureichende Breite

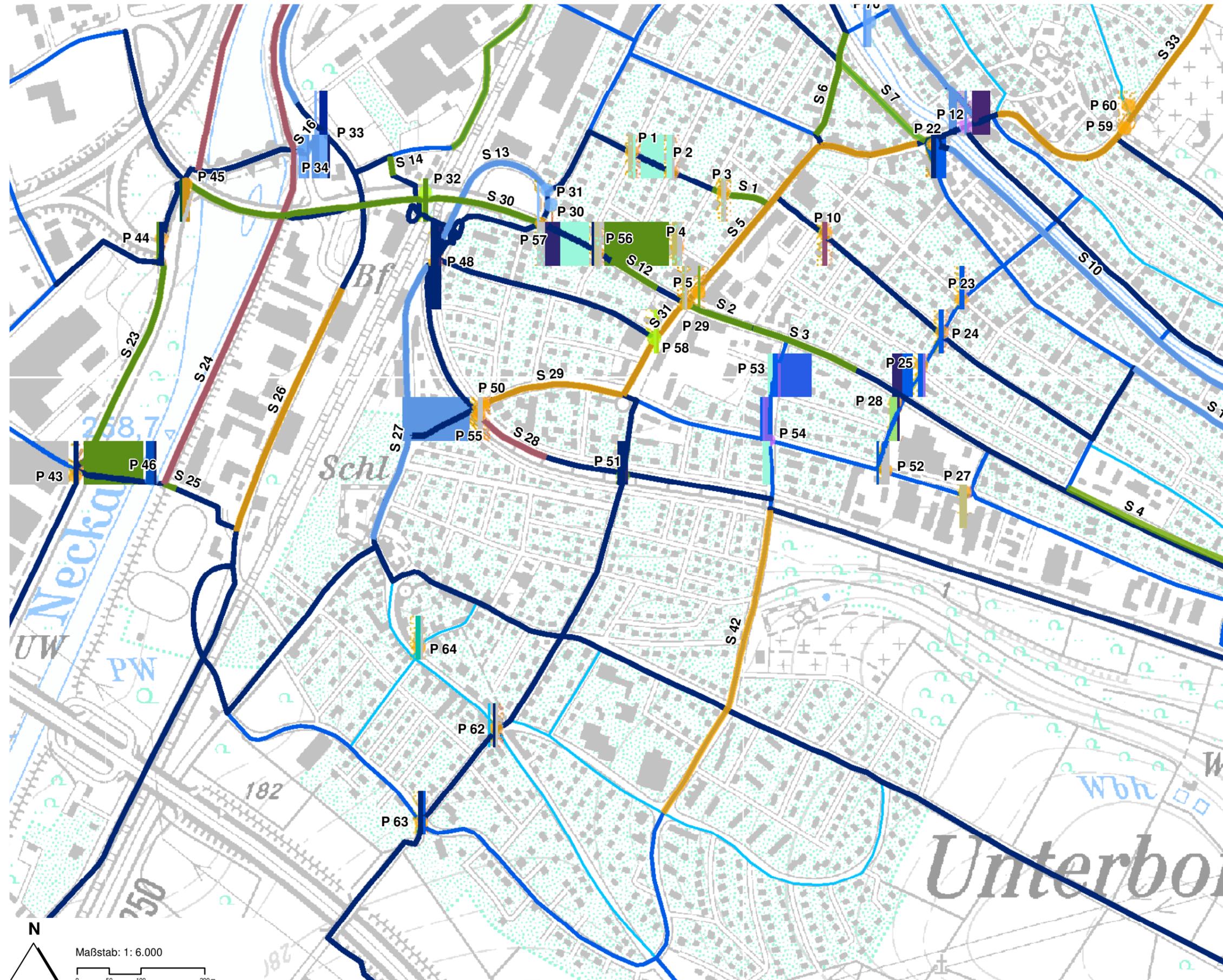
### Radverkehrsnetz

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.

Plan 3.1





## Mängel im Radverkehrsnetz

### Detail

#### Punktfehler (60)

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Beschilderungsmangel
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel

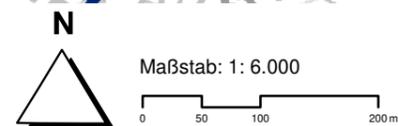
#### Streckenfehler (36)

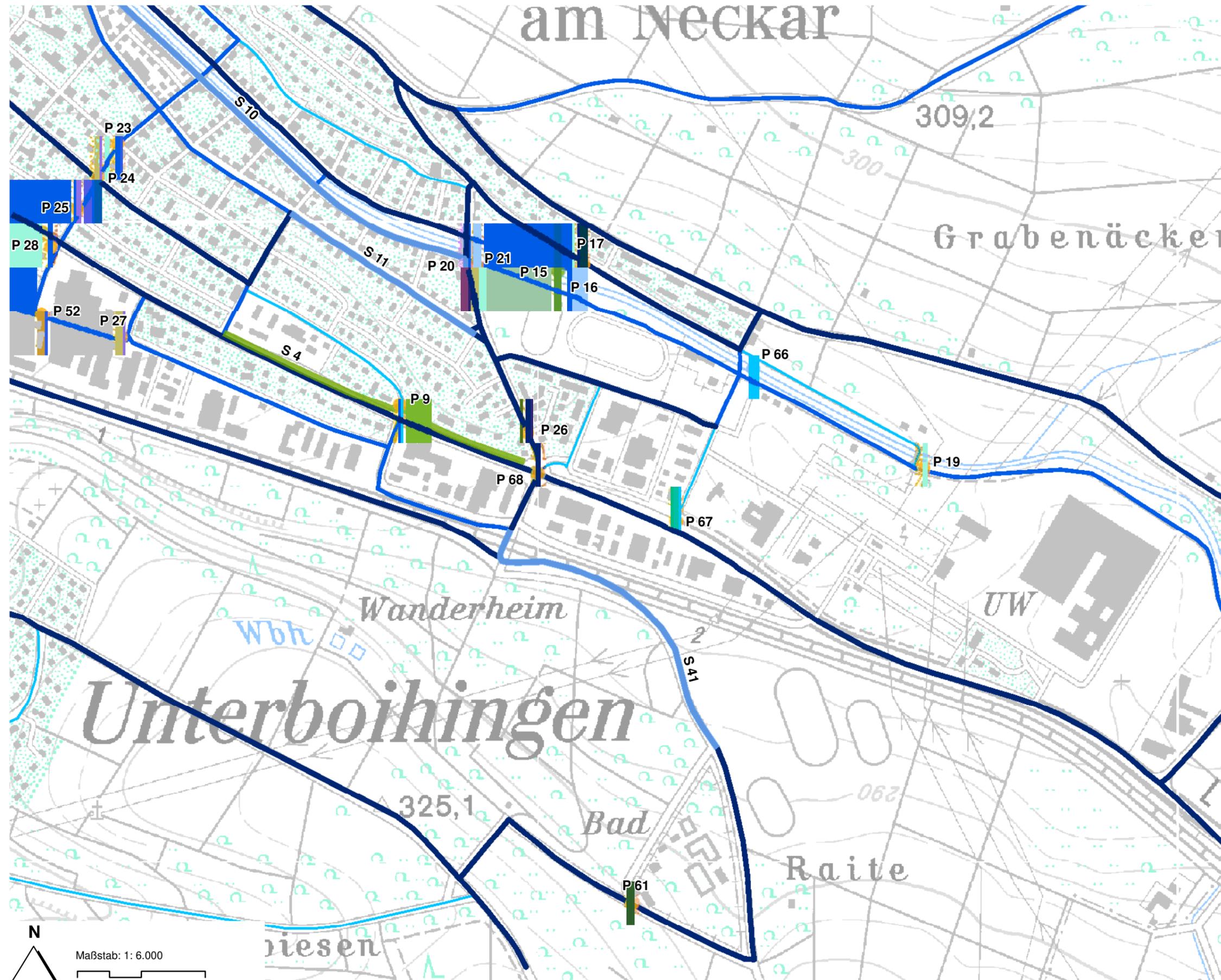
- Gefahrenstrecke
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/unkomfortable Führung
- unzureichende Breite

#### Radverkehrsnetz

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.





### Mängel im Radverkehrsnetz

#### Detail

#### Punktfehler (60)

- besondere Gefahrenstelle
- unzureichende Sichtverhältnisse
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung
- Beschilderungsmangel
- Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- unzureichende Breite
- Ausstattungsmangel

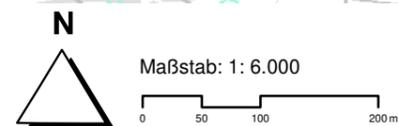
#### Streckenmangel (36)

- Gefahrenstrecke
- Netzlücke - Markierungsmaßnahme
- Netzlücke - Baumaßnahme
- Umbaumaßnahme
- Oberflächenmangel
- umwegige/unkomfortable Führung
- unzureichende Breite

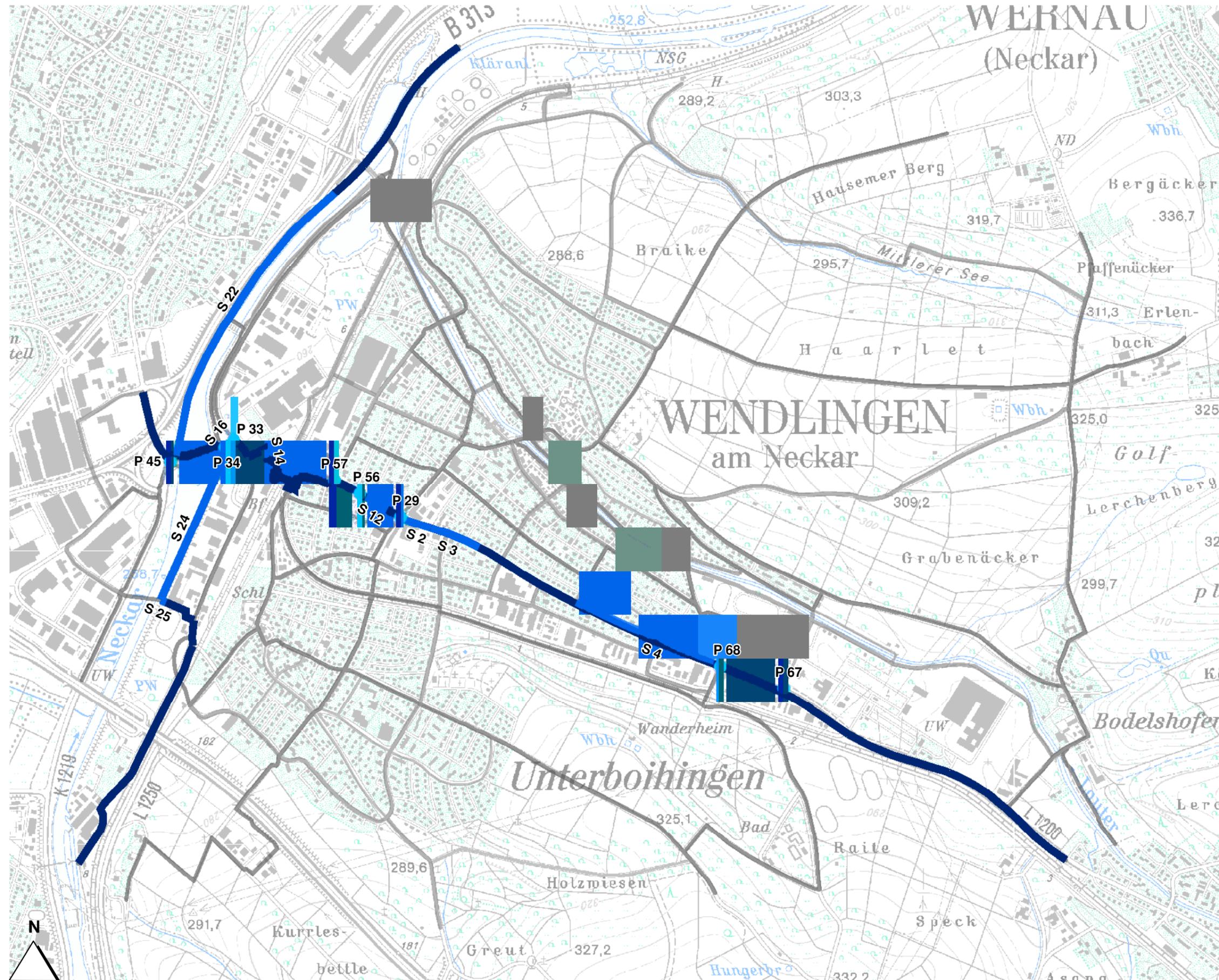
#### Radverkehrsnetz

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.



**MÄNGEL- UND MASSNAHMENKATASTER  
ÜBERÖRTLICHE RADACHSEN**



### Maßnahmen auf überörtlichen Radwegeachsen

- Überörtliche Radwegeachse
- Punktmaßnahme (8)
- Streckenmaßnahme (9)

### Radverkehrsnetz

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Maßstab: 1:13.000  
0 125 250 500m

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.



**Nr.: P 29** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Germaniakreuzung			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht ausreichend berücksichtigt			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (hoher Aufwand) Markierung von vorgezogenen Haltelinien mit aufgeweitetem Aufstellbereich für den Radverkehr	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>8.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösung 4.4-3
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 33** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b> Heinrich-Otto-Straße/Rampe L1200			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht berücksichtigt, sehr breiter Straßenquerschnitt			



<b>Maßnahme</b> Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (hoher Aufwand)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>150.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b> In Verbindung mit der baulichen Umgestaltung des Knotenpunktes sind auch die Maßnahmen P 34 und S 16 zu beachten.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 34** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>			
Rampe L1200/Ulrichbrücke			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	< 4.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt, Barriere			
Keine bauliche Aufleitung oder markierungstechnische Kennzeichnung zu überregional bedeutsamen Radweg (Neckartal-Radweg)			



<b>Maßnahme</b>			
Aufleitung Radverkehr			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>10.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 9.5		
<b>Bemerkungen</b>			
Die bauliche Aufleitung auf den Gehweg bewirkt einen sicheren und komfortablen Übergang zum anknüpfenden Neckartal-Radweg. Die Aufleitung ist in Verbindung mit Maßnahme P 33 und S 16 zu sehen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 45** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b> L1200/K1219			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Land/Kreis	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Konfliktträchtige Situationen zwischen entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung von Richtungspfeilen auf den Querunginseln	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Entzerrung des entgegenkommenden Rad- und Fußverkehrs durch eine bessere Orientierung. Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens.	

\* kann im Einzelfall abweichen

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

**Lage**  
Steinitzweg/Stuttgarter Straße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Gefahrenstelle  
 Von rechts einbiegende Fußgänger und Radfahrer sind spät erkennbar



**Maßnahme**  
 Markierung eines Radfahrerpiktogramms

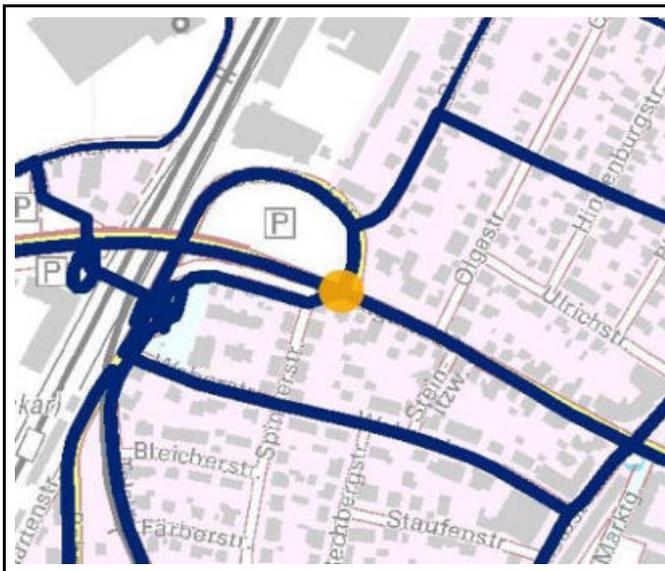
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>300</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-1

**Bemerkungen**  
 Durch die Markierung eines Piktogramms soll der Rad- und Fußgängerverkehr zu hoher Achtsamkeit hingewiesen werden. Diese wird aufgrund in den Gehweg einmündenden, spät erkennbaren Rad- und Fußverkehr gefordert.

\* kann im Einzelfall abweichen

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

<b>Lage</b>			
Stuttgarter Straße/Bahnhofstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			



<b>Maßnahme</b>		
Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller bzw. Poller sichern (Warnmarkierung) Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 67** **fehlende/unzureichende Furtmarkierung**

<b>Lage</b>			
Ulmer Straße/Ohmstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Furtmarkierung ist unzureichend (zu schmal, fehlende Piktogramme)			

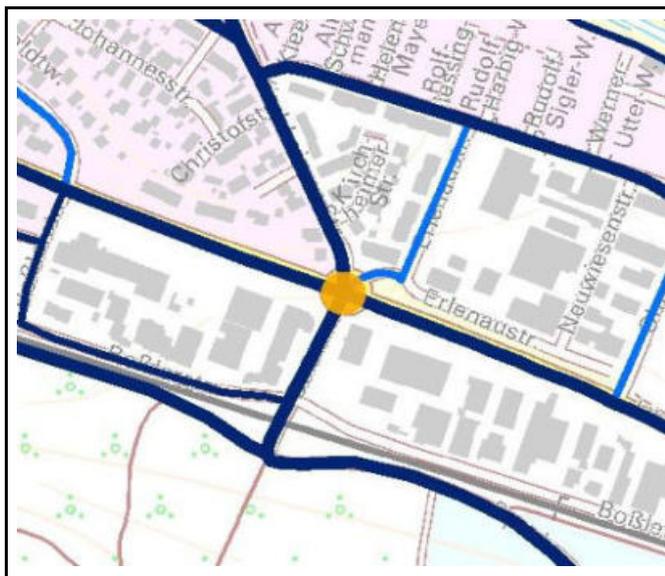


<b>Maßnahme</b>	
StVO konforme Furt herstellen	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>1.500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Standardlösungen für Furtmarkierungen
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 68** **fehlende/unzureichende Furtmarkierung**

<b>Lage</b>			
Ulmer Straße/ Kirchheimer-/Boßlerstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Kreisparallele Führung mit mangelhafter Furtgestaltung			



<b>Maßnahme</b>	
StVO konforme Furten an allen Zufahrten herstellen	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>12.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 4.5-2
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt erhöht die Aufmerksamkeit ein- und ausfahrender Kfz auf den Radverkehr und trägt somit zu einer Verbesserung der Situation bei.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 2** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Ulmer Straße	Unterboihinger Straße	Traubenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermäßig (ca. 2,40 m Breite)			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>13.300</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 3** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Ulmer Straße	Traubenstraße	Küfer- und Friedrichstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermäßig (ca. 2,40 m Breite)			
Kein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn vorhanden			



**Maßnahme**  
 Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)

<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>5 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **21.100**

**Realisierungshilfe** Musterlösungen 3.6.1

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 4** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Ulmer Straße	Alleen- und Schillerplatz	Kirchheimer Straße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,40 m Breite)			
Fehlende Furtmarkierungen (ohne Roteinfärbung) an den Grundstückszu- und ausfahrten, Belag ist abschnittsweise mangelhaft			

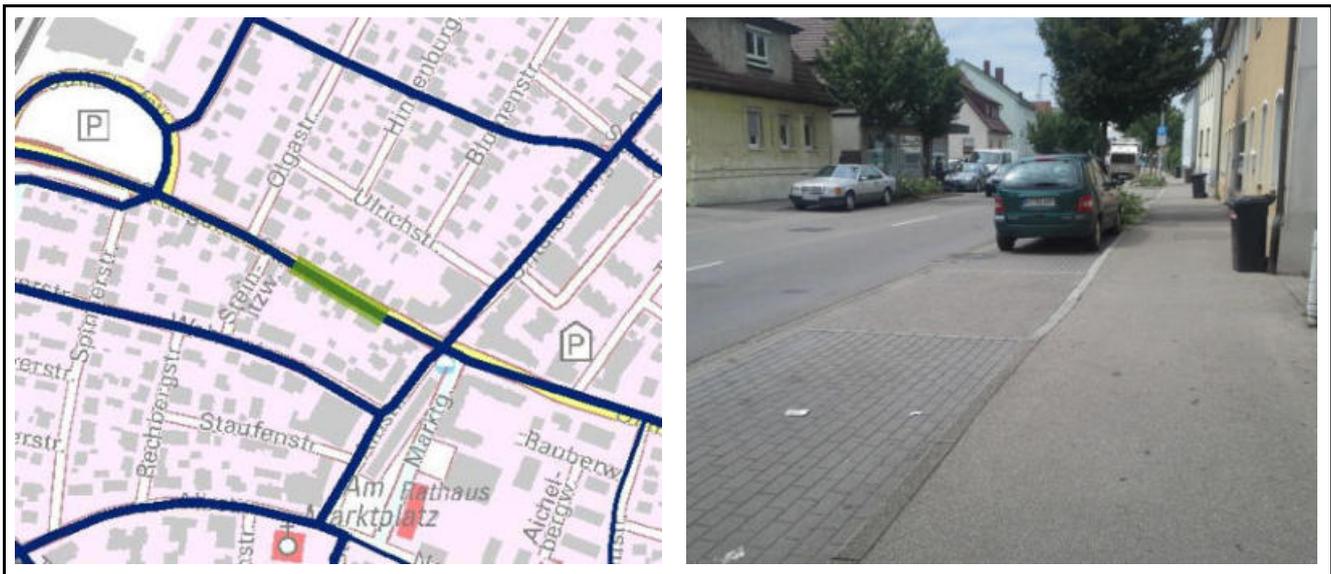


<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts); Belag nach Qualitätsstandard ersetzen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) <b>3 Punkte</b>
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) <b>1 Punkte</b>
			Ausbauqualität (max. 2) <b>1 Punkte</b>
			<b>Gesamt (max. 8) 5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>164.800</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 12** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Stuttgarter Straße	Germaniakreuzung	Steinitzweg	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermäßig (ca. 2,10 m Breite)			
Beidseitig parkende Autos erhöhen die Kollisionsgefahr mit aussteigenden Mitfahrern und Radfahrern			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ff9900; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #666; border: 1px solid #000;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	<b>10.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 14** **umwegige/unkomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Grünpfad	Parkplatz Bahnhof	Schwanenweg	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Radfahrer nutzen Grünfläche zur Vermeidung hoher Umwegigkeit			



<b>Maßnahme</b>			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>7.500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 16** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Rampe zur L1200 Nord	Schäferhauser Straße	Ulrichbrücke	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	< 4.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Stark belasteter Knotenpunkt einhergehend mit einem Anstieg zum weiterführenden Neckartal-Radweg			



<b>Maßnahme</b>			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Markierung an der nördlichen Straßenseite (bergwärts)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>7 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>800</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.2		
<b>Bemerkungen</b>			
Der Gehweg zur Ulrichsbrücke ist für den Radverkehr nicht geöffnet. Die unmarkierte Führung des Radverkehrs auf der Rampe schränkt das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer ein. Die Maßnahme wirkt diesem entgegen und kann auch die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf den Radverkehr erhöhen. Die Markierung muss in Zusammenhang mit den Maßnahmen P 33 und P 34 betrachtet werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 22** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Neckartal-Radweg	Zufahrt Neckartal-Radweg Nord	Ulrichbrücke	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,20 m Breite); Belag ist mangelhaft			
Unzureichende Breite des Neckartal-Radweges, grobkörnige wassergebundene Tragschicht			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts); Belag nach Qualitätsstandard ersetzen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>341.400</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 9.2		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 24** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Östlicher Geh- und Radweg Neckar	Ulrichbrücke	Heinrich-Otto-Straße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 1,80 m Breite); Belag ist mangelhaft			
Grobkörnige wassergebundene Tragschicht teilweise mit fehlendem Belag			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts); Belag nach Qualitätsstandard ersetzen Auftrag einer grobkörnigen wassergebundene Tragschicht, Verdichtung der Tragschicht			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>181.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 25** **unzureichende Breite**

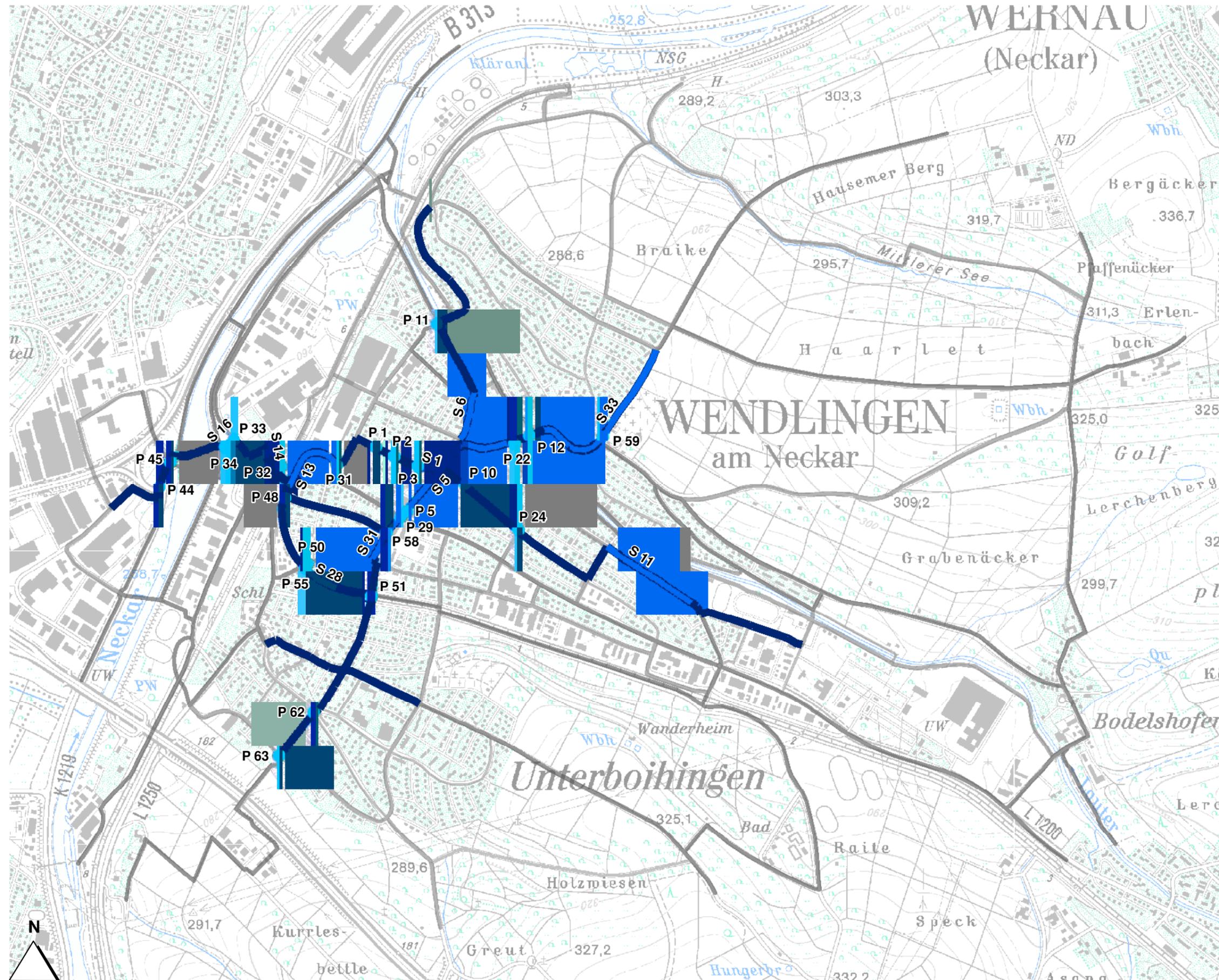
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Heinrich-Otto-Straße	Geh- und Radweg Neckar	Parkplatz Glaubrecht Stingel	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 1,50 m Breite)			
Zusätzliche Verschmälerung durch Vegetation			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts), regelmäßiger Vegetationsschnitt			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>2.500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			
Der Ausbau des bestehenden Weges muss in Zusammenhang mit dem Herstellen der Direktverbindung zur Wertstraße über den Neckar (siehe Maßnahme P 46) erfolgen.			
Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**MÄNGEL- UND MASSNAHMENKATASTER  
INNERÖRTLICHE RADACHSEN**



**Maßnahmen auf innerörtlichen Radwegeachsen**

- Innerörtliche Radwegeachse
- Punktmaßnahme (24)
- ▬ Streckenmaßnahme (10)

**Radverkehrsnetz**

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung

Maßstab: 1: 13.000  
0 125 250 500m

Kartengrundlage:  
Stadt Wendlingen  
AZ-Nr.



**Nr.: P 1** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Behrwegle/Olgastraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk			
Querende Radfahrer werden von Kfz-Fahrern erst spät erkannt, hohe Kollisionsgefahr			



<b>Maßnahme</b>	
Herstellung des Sichtfeldes, Markierungstechnische Maßnahme, Ergänzung eines StVO-Zeichens Installation eines Spiegels und Markierung einer Wartelinie auf dem gem. Geh- und Radweg, Ergänzung verkleinertes StVO-Zeichen 205 für Radfahrer	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Durch eine Wartelinie wird der Radfahrer auf kreuzende Kfz-Fahrzeuge aufmerksam gemacht und eine Geschwindigkeitsreduzierung herbeigeführt.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 2** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Behrwegle/ Hindenburgstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk und Vegetation			
Querende Radfahrer werden von Kfz-Fahrern erst spät erkannt, hohe Kollisionsgefahr			



<b>Maßnahme</b>	
Ausbau vorgezogener Seitenräume, Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Herstellung beidseitiger Gehwegnasen, Ergänzung verkleinertes StVO-Zeichen 205 für Radfahrer	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.600</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Durch den Ausbau vorgezogener Seitenräume auf beiden Straßenseiten im Zuge des gem. Geh- und Radweges erscheinen querende Radfahrer im Sichtfeld der Kfz-Führer. Zudem werden die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gemindert.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 3** **besondere Gefahrenstelle**

**Lage**  
Behrwegle

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Drängelgitter ist schwer und nicht für alle Fahrräder befahrbar



**Maßnahme**  
 Abstand vergrößern bzw. auf Drängelgitter verzichten

<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>

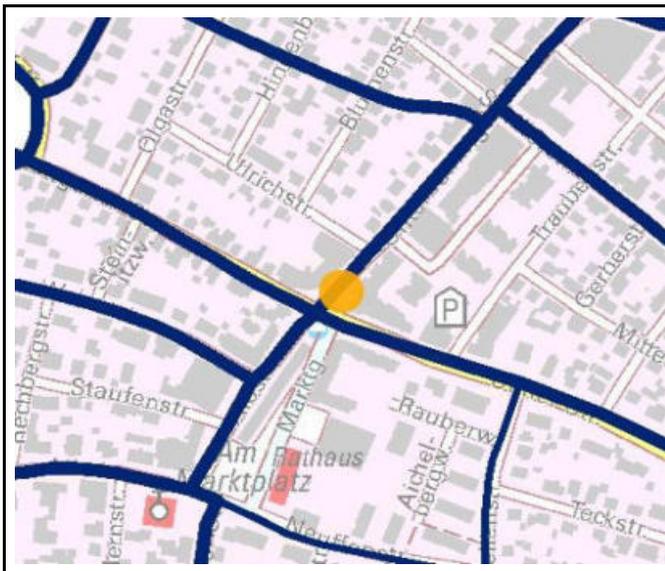
**Realisierungshilfe**

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

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 5** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Germaniakreuzung			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			

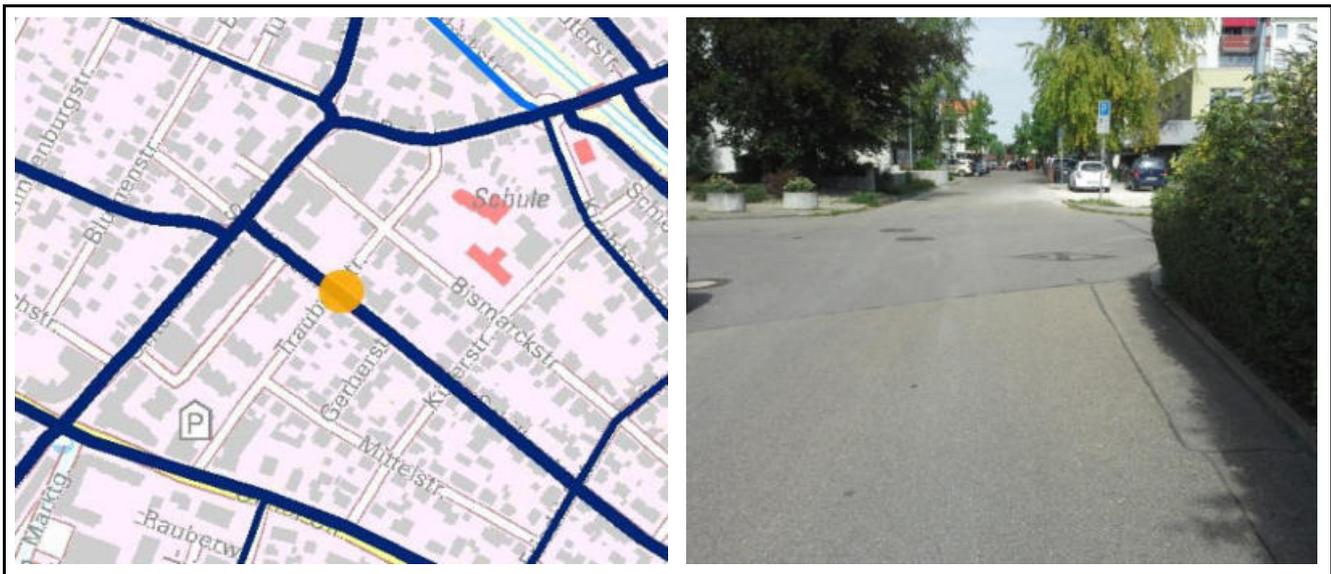


<b>Maßnahme</b>		
Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 10** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Traubenstraße/Schillerstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen		30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Vegetation			



<b>Maßnahme</b>		
Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig), Markierungstechnische Maßnahme, Ergänzung eines StVO-Zeichens Vegetationsschnitt durchführen, Markierung einer Wartelinie, Ergänzung StVO-Zeichen 102		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>2.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Die Eigentumsverhältnisse (Hecke) sind zu berücksichtigen/ zu prüfen. Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 11** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Behrstraße/Neckarstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt aufgrund abknickender Vorfahrtsregelung und breiten Fahrbahnen			



<b>Maßnahme</b>			
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (hoher Aufwand)			
z.B. Mini-Kreisverkehr. Kurzfristig: Markierungstechnische Maßnahmen am Knoten			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) <b>3 Punkte</b>
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) <b>0 Punkte</b>
			Ausbauqualität (max. 2) <b>1 Punkte</b>
			<b>Gesamt (max. 8) <b>4 Punkte</b></b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>150.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen Nr. 4.4		
<b>Bemerkungen</b>			
Die Umgestaltung des Knotenpunktes bewirkt eine deutliche Flächenreduzierung. Ebenfalls können sichere Querungs- und Abbiegevorgänge des Radverkehrs gewährleistet werden. Kurzfristig wird eine vorgezogene Haltefläche an der Geradeaus-Fahrbahn empfohlen.			

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: P 12** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

<b>Lage</b>			
Jakobstraße/Brückenstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit			
Nahestehende LSA für Fußgänger und Radverkehr wird aufgrund hoher Umwegigkeit nicht genutzt			



<b>Maßnahme</b>			
Anlage einer Querungshilfe (mittlerer Aufwand)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>6 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>40.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen Nr. 9.4-3		
<b>Bemerkungen</b>			
Die Anlage der Querungshilfe sollte mit der Vorstadtstraße und der Jakobstraße in Verbindung gebracht werden, so dass ein geradliniger und direkter Übergang ermöglicht wird. Es ist zu prüfen, ob eine Aufweitung der Fahrbahn zu Gunsten einer Mittelinsel möglich ist.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 22** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Kreisverkehr Brückenstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			



<b>Maßnahme</b>		
Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller bzw. Poller sichern (Warnmarkierung) Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 24** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Friedrichstraße/Schillerstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Aufgrund der Einbahnstraßeregelung rechnen querende Kfz-Fahrer nicht mit von rechts kommenden Verkehr. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr geöffnet, wodurch Radfahrer für den Kfz-Verkehr oft überraschend auftauchen.			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung einer Wartelinie und des StVO-Zeichen 138 auf der Kfz-Fahrbahn	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung einer Wartelinie und des StVO-Zeichen 138 auf der Kfz-Fahrbahn erzielt eine aufmerksamkeitssteigernde Wirkung für kreuzenden Radverkehr im Kfz-Verkehr	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 29** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Germaniakreuzung			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht ausreichend berücksichtigt			

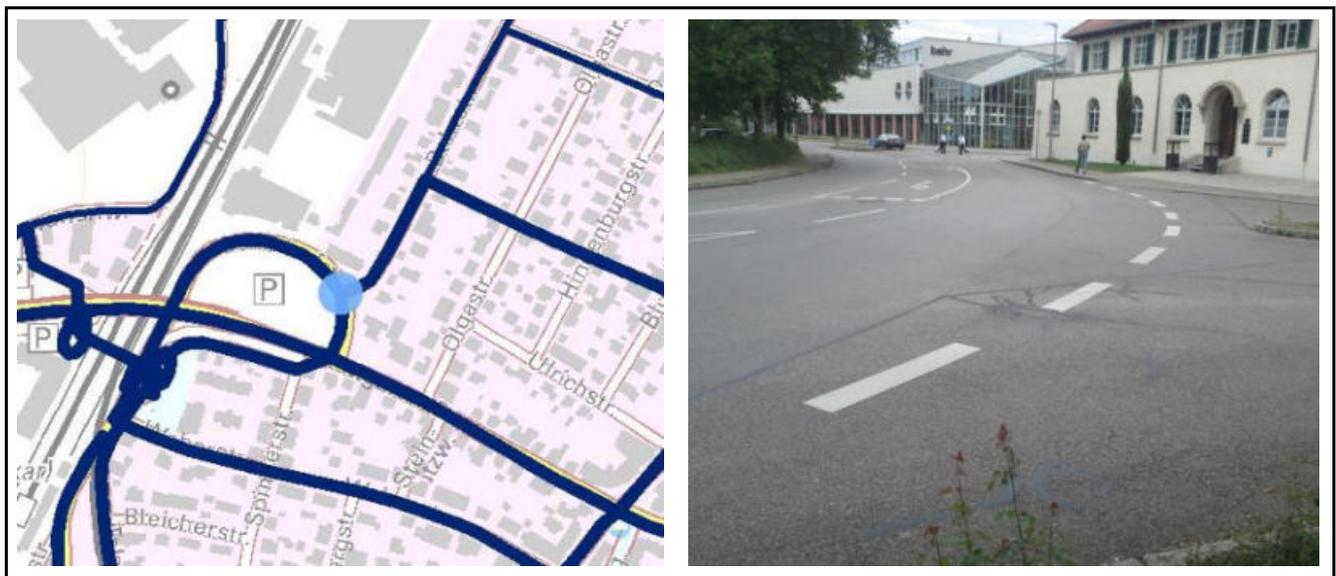


<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (hoher Aufwand) Markierung von vorgezogenen Haltelinien mit aufgeweitetem Aufstellbereich für den Radverkehr	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>8.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösung 4.4-3
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 31** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>			
Bahnhofstraße/Behrstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt mit breiten Straßenquerschnitten			



<b>Maßnahme</b>			
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (hoher Aufwand)			
Kurzfristig: Markierungstechnische Maßnahme am Knoten			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>150.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen Nr. 4.4		
<b>Bemerkungen</b>			
Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes können sichere Querungs- und Abbiegevorgänge des Radverkehrs gewährleistet werden. Kurzfristig wird eine vorgezogene Haltefläche an der Linksabbiege-Fahrbahn empfohlen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 32** **Ausstattungsmangel**

<b>Lage</b>			
Unterführung Bahnhof			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Fahrradabstellanlagen unzureichend			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend, keine Diebstahl sicheren Abstellmöglichkeiten am Verknüpfungspunkt vorhanden			



<b>Maßnahme</b>			
Installation einer Radabstellanlage (z.B. 50 Anlehnbügel, 20 Fahrradboxen) mit Überdachung			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) <b>3 Punkte</b>
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) <b>0 Punkte</b>
			Ausbauqualität (max. 2) <b>0 Punkte</b>
			<b>Gesamt (max. 8) <b>3 Punkte</b></b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>35.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die bestehenden Radabstellanlagen sollen durch weitere Radabstellanlagen erweitert werden. Zudem soll die Möglichkeit einer Diebstahl sicheren Unterbringung über Nacht bzw. das Abstellen teurerer Fahrräder, wie Pedelecs, eröffnet werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 33** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b> Heinrich-Otto-Straße/Rampe L1200			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht berücksichtigt, sehr breiter Straßenquerschnitt			



<b>Maßnahme</b>			
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (hoher Aufwand)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>150.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
In Verbindung mit der baulichen Umgestaltung des Knotenpunktes sind auch die Maßnahmen P 34 und S 16 zu beachten.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 34** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>			
Rampe L1200/Ulrichbrücke			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	< 4.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt, Barriere			
Keine bauliche Aufleitung oder markierungstechnische Kennzeichnung zu überregional bedeutsamen Radweg (Neckartal-Radweg)			



<b>Maßnahme</b>			
Aufleitung Radverkehr			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>10.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 9.5		
<b>Bemerkungen</b>			
Die bauliche Aufleitung auf den Gehweg bewirkt einen sicheren und komfortablen Übergang zum anknüpfenden Neckartal-Radweg. Die Aufleitung ist in Verbindung mit Maßnahme P 33 und S 16 zu sehen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 44** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b> B313/K1219			
<b>Ortslage</b> außerorts	<b>Baulast*</b> Bund/Kreis	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b> > 10.000	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b> 50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Konfliktträchtige Situationen zwischen entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern			

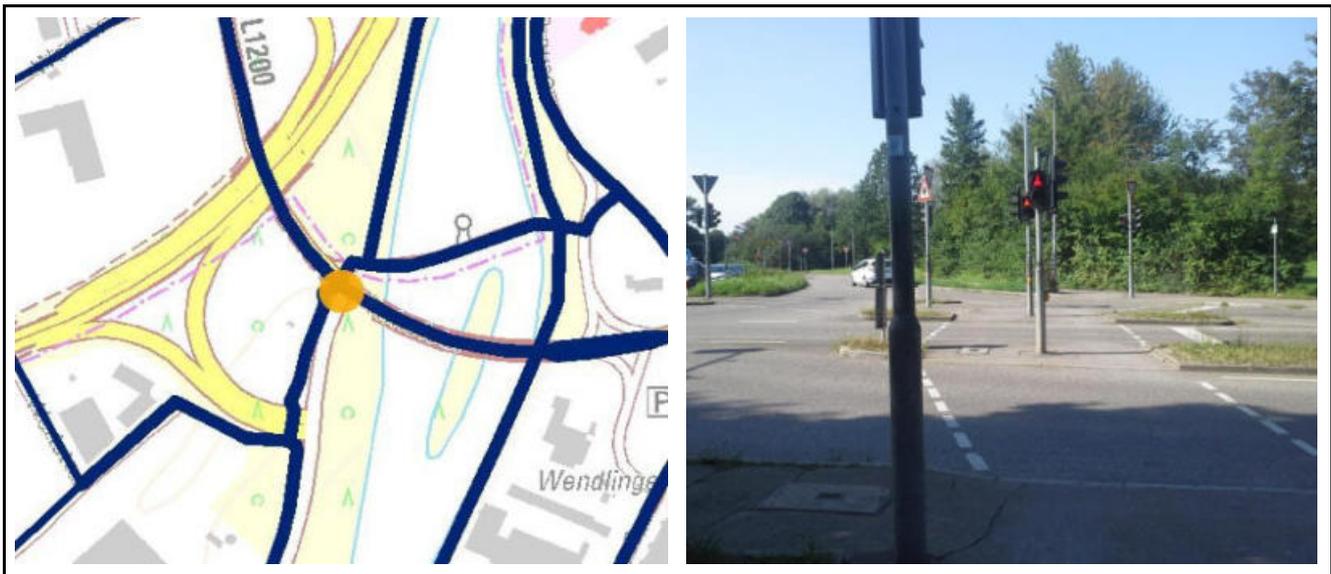


<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung von Richtungspfeilen auf den Querunginseln	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Entzerrung des entgegenkommenden Rad- und Fußverkehrs durch eine bessere Orientierung. Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 45** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b> L1200/K1219			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Land/Kreis	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Konfliktträchtige Situationen zwischen entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung von Richtungspfeilen auf den Querunginseln	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Entzerrung des entgegenkommenden Rad- und Fußverkehrs durch eine bessere Orientierung. Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 48** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Weberstraße/Gem. Geh- und Radweg Bahnlinie			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Land	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			



<b>Maßnahme</b>		
Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 50** **besondere Gefahrenstelle**

**Lage**  
 Albstraße/ Gem. Geh- und Radweg Bahnlinie

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Poller ungesichert



**Maßnahme**  
 Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller  
 Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.

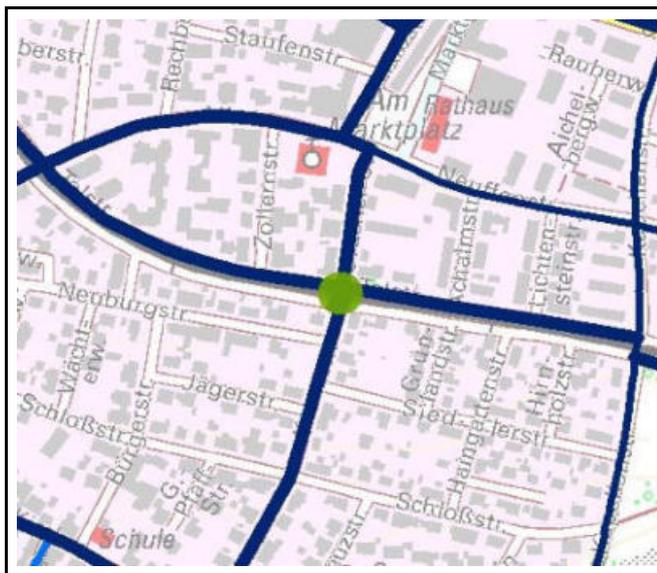
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3

**Bemerkungen**  
 Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar. Zudem wird im Bereich der Grünflächen eine Verbesserung des Oberflächenbelags empfohlen (siehe Maßnahme MS028).

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 51** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>			
Uracher Straße/Kreuzstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen		30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle, Barriere			
Engstelle (Breite der Querungshilfe = 1,30 m) mit einhergehenden Konflikten zwischen entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern			



<b>Maßnahme</b>			
Abbau der Barriere, Markierungstechnische Maßnahme			
Abbau des Pollers und Markierung von Richtungspfeilen zu Beginn und am Ende der Querungsstelle			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	<b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Langfristig wird die bauliche Verbreiterung der Bahnquerung empfohlen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 55** **besondere Gefahrenstelle**

**Lage**  
 Abstraße/Talstraße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Gefahrenstelle  
 Engstelle aufgrund eines hereinragenden Andreaskreuzes und der Absperreinrichtung



**Maßnahme**  
 Prüfung des Standortes des Verkehrszeichens bzw. des Mastes  
 Vergrößerung des Abstandes zwischen der Absperreinrichtung und dem Andreaskreuz

<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

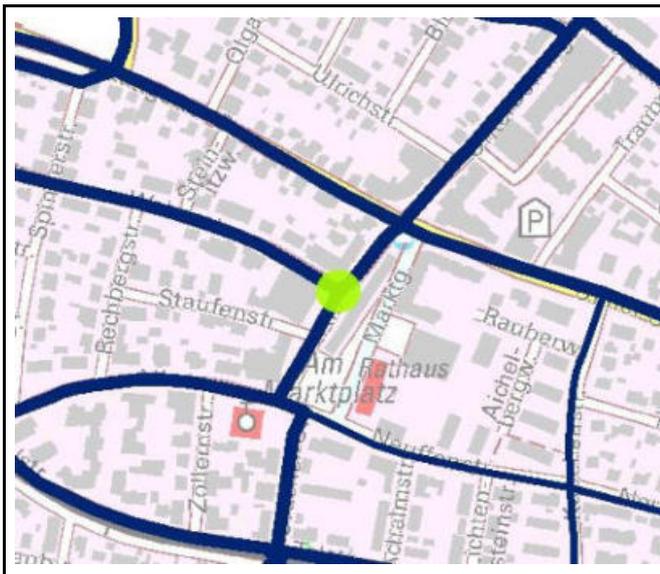
**Nr.: P 58** **Ausstattungs-mangel**

**Lage**  
Weberstraße/Albstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung    
 Hauptverbindung 2. Ordnung    
 Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Fahrradabstellanlagen unzureichend  
 Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend und Art des Fahrradständers ist unzureichend



**Maßnahme**  
 Abbau der bestehenden Radabstellanlage, Installation einer Radabstellanlage (z.B. 30 Anlehnbügel) mit Überdachung  
 Kapazitätserweiterung und Schaffung einer attraktiveren Form der bestehenden Radabstellmöglichkeiten durch teilweise Überdachung

Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)		
Dringlichkeit	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></div> </div>			
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
			Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>3 Punkte</b>	

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **10.000**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**  
 Die Überdachung der Radabstellmöglichkeiten soll den Radfahrern die Möglichkeit geben, bei plötzlich veränderten Witterungsbedingungen ihr Fahrrad möglichst witterungsgeschützt während ihrer Rast abstellen zu können.

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 59** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Steinbacher Straße/Pfauhäuser Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Mittelinsel und parkende Kfz schränken den Radius für die Umfahrung ein, hohe Geschwindigkeiten im Radverkehr (bedingt durch Gefälle)			



<b>Maßnahme</b>		
Umbaumaßnahme Reduzierung des Straßenquerschnitts durch den Ausbau vorgezogener Seitenräume		
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>	
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>10.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Kurzfristig ist ein Parkverbot auf einer Länge von 25 m vor der Mittelinsel im Gefälle zu empfehlen (entspricht der Länge von ca. 4 PKWs). Zudem sollten regelmäßige Verkehrskontrollen für die Einhaltung von Tempo 30 durchgeführt werden.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 62** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Steigäckerstraße/Hauptstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Sichtbehinderung durch Bauwerke, enges Überholen des Kfz-Verkehrs			

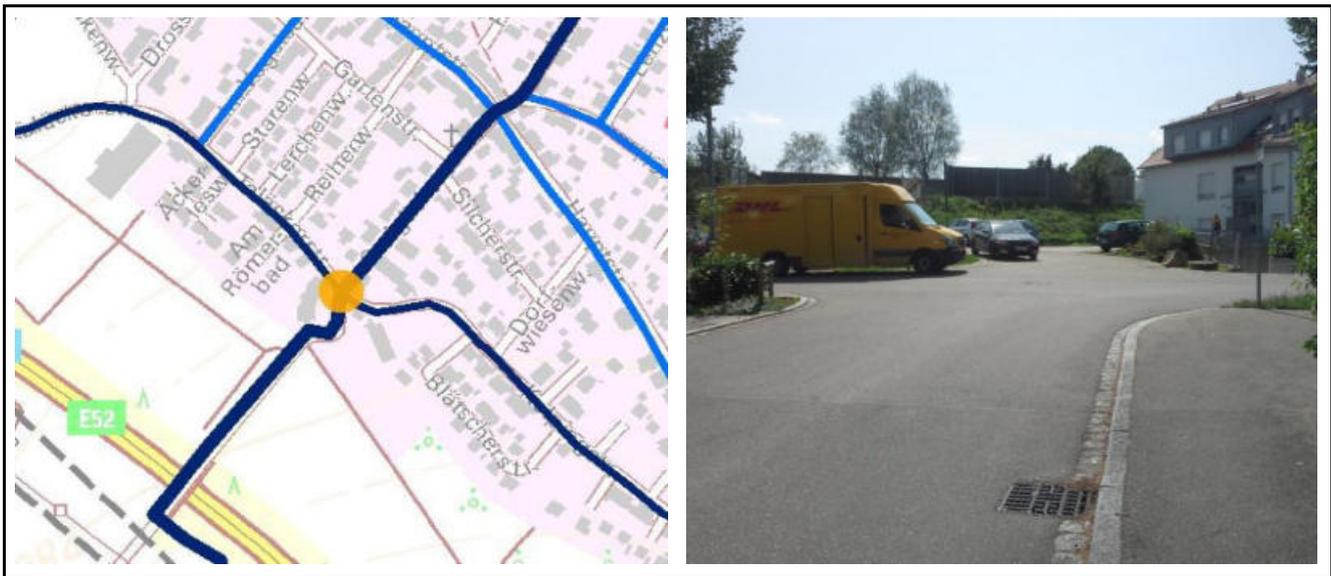


<b>Maßnahme</b>	
Herstellung des Sichtfeldes, Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Installation eines Spiegels und Anbringen des StVO-Zeichens 138 mit dem Zusatzzeichen 1000-32	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>1.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Das StVO-Zeichen 138 mit Zusatzzeichen 1000-32 erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf Radverkehr aus beiden Richtungen.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 63** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Steigäckerstraße/Taläckerstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk und Vegetation			

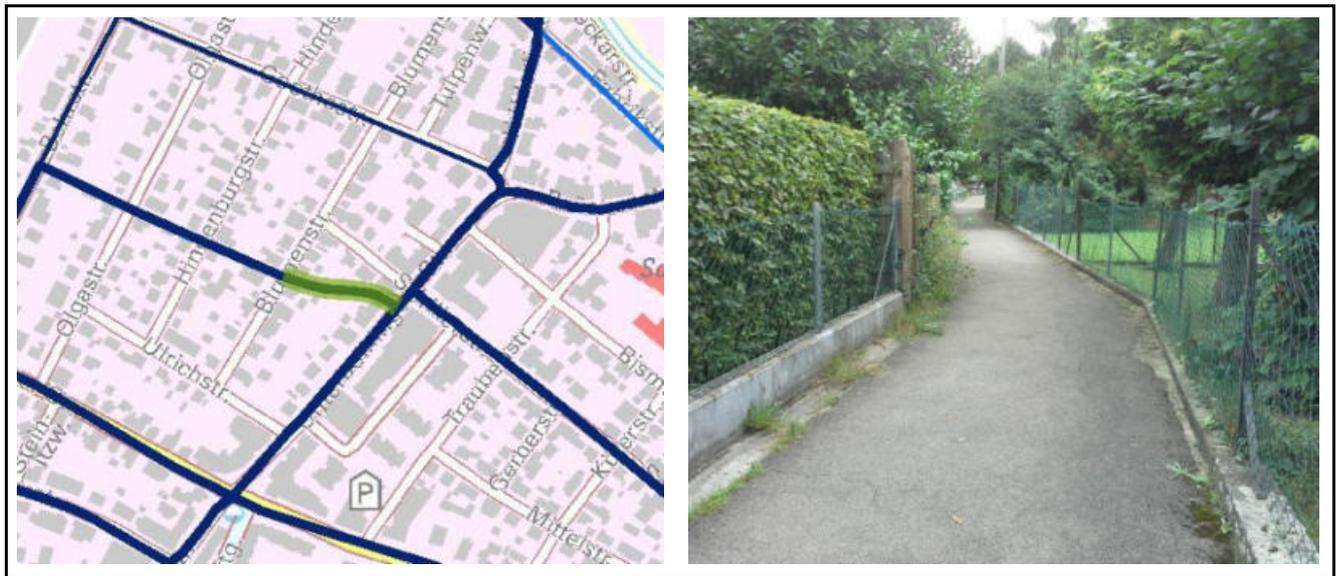


<b>Maßnahme</b>	
Herstellung des Sichtfeldes, Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Installation eines Spiegels und Anbringen des StVO-Zeichens 138 mit dem Zusatzzeichen 1000-32, regelmäßigen Vegetationsschnitt durchführen	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>1.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Das StVO-Zeichen 138 mit Zusatzzeichen 1000-32 erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf Radverkehr aus beiden Richtungen. Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 1** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Behrwegle	Blumenstraße	Unterboihinger Straße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,00 m Breite)			
Gem. Geh- und Radweg ist aufgrund von angrenzenden Grundstücken untermaßig			



<b>Maßnahme</b>			
Markierungstechnische Maßnahme Markierung von Piktogrammen mit Richtungspfeilen und Trennlinien in Kurvenbereichen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>2 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Langfristig wird ein Ausbau nach Qualitätsstandard (Breite = 2,50 m) empfohlen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 5** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Unterboihinger Straße	Ulmer Straße	Fabrikstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstellen entlang der Strecke			
Gefahr durch Längsparker (Ein- und Ausparkmanöver)			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme Markierung von Piktogrammen entlang der Längsparkstände	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung von Piktogrammen soll die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf Radfahrer erhöhen.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 6** **umwegige/uncomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Hölderlinstraße	Goethestraße	Neckarstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Einbahnstraße ist für den Radverkehr nicht geöffnet			
Hohe Umwegigkeit für den Radverkehr			



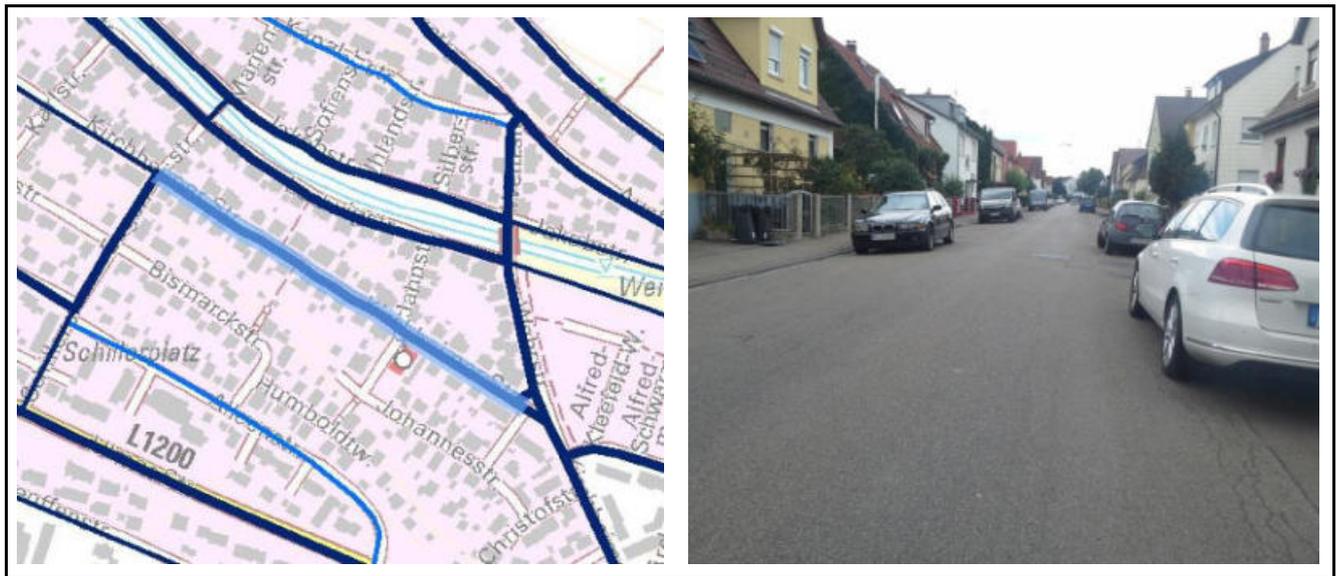
<b>Maßnahme</b>			
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>1.200</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Durch das Öffnen der Einbahnstraße für den Radverkehr wird eine Erhöhung der Direktheit zwischen der Kernstadt und den außerörtlichen Radwegen erreicht.			

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 11** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kirchheimer Straße	Eugenstraße	Wehrstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt			
Breiter Straßenquerschnitt ermöglicht beidseitiges Parken, knappes Überholen des Radfahrers durch Kfz-Verkehr			

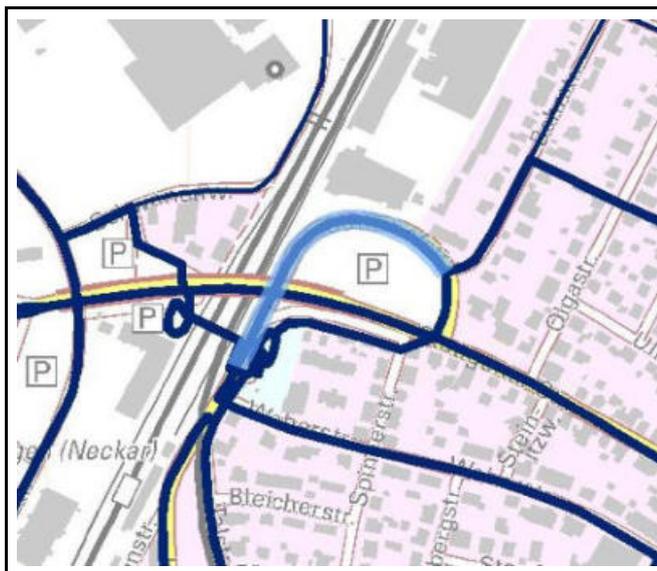


<b>Maßnahme</b>			
Umbaumaßnahme, Markierungstechnische Maßnahme			
Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus, Markierung von Piktogrammen entlang der Längsparkstände			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die Markierung von Piktogrammen soll die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf Radfahrer erhöhen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 13** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Bahnhofstraße	Behrstraße	Zebrastrifen Busbahnhof	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Hohe Verkehrsstärke und hohe Kfz-Geschwindigkeiten, stark frquentierte Einmündung zum Parkplatz eines Supermarktes			



<b>Maßnahme</b>			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Markierung an der östlichen Straßenseite mit Furtmarkierungen im Einmündungsbereich der Behrstraße und der Zufahrt zum Supermarkt			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>7 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>4.900</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.2		
<b>Bemerkungen</b>			
Der Beginn des Schutzstreifens ist in Verbindung mit der Ausleitung auf die Kfz-Fahrbahn (siehe Maßnahme P 30) und dem Umbau des Knotenpunktes (siehe Maßnahme P 31) umzusetzen. Am Zebrastrifen beim Busbahnhof ist eine bauliche Aufleitung auf den Gehweg herzustellen. Zugleich soll der Schutzstreifen in Maßnahme S 27 weitergeführt werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 14** **umwegige/unkomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Grünpfad	Parkplatz Bahnhof	Schwanenweg	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Radfahrer nutzen Grünfläche zur Vermeidung hoher Umwegigkeit			



<b>Maßnahme</b>			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>7.500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 16** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Rampe zur L1200 Nord	Schäferhauser Straße	Ulrichbrücke	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	< 4.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Stark belasteter Knotenpunkt einhergehend mit einem Anstieg zum weiterführenden Neckartal-Radweg			



<b>Maßnahme</b>			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Markierung an der nördlichen Straßenseite (bergwärts)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>7 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>800</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.2		
<b>Bemerkungen</b>			
Der Gehweg zur Ulrichsbrücke ist für den Radverkehr nicht geöffnet. Die unmarkierte Führung des Radverkehrs auf der Rampe schränkt das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer ein. Die Maßnahme wirkt diesem entgegen und kann auch die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf den Radverkehr erhöhen. Die Markierung muss in Zusammenhang mit den Maßnahmen P 33 und P 34 betrachtet werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 28** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Talstraße	Albstraße	Zollernstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
Nebenverbindung <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft			
Grobkörnige wassergebundene Tragschicht teilweise mit Grasbewuchs			



<b>Maßnahme</b>			
Belag nach Qualitätsstandard ersetzen			
Auftrag einer grobkörnigen wassergebundene Tragschicht, Verdichtung der Tragschicht			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>27.800</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 31** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Albstraße	Stuttgarter Straße	Neuffenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstellen entlang der Strecke			
Gefahr durch Längsparker (Ein- und Ausparkmanöver)			



<b>Maßnahme</b>		
Umbaumaßnahme Straßenräumliche Umgestaltung mit Verkehrsberuhigung im Geschäftsbereich		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Die Aufenthaltsqualität im Geschäftsbereich soll erhöht werden.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 33** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Pfauhauser Straße	Schulstraße	Max-Eyth-Straße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Steigung/ Gefälle der Strecke sind problematisch			
Starke Steigung der Straße, Überschreitung der zulässigen Kfz-Geschwindigkeiten			



<b>Maßnahme</b>	
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Markierung an der östlichen Straßenseite (bergwärts)	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>11.800</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.2
<b>Bemerkungen</b>	
Bei der Markierung eines einseitigen Schutzstreifen ist Parken nicht mehr möglich.	

\* kann im Einzelfall abweichen

# **MÄNGEL- UND MASSNAHMENKATASTER**

**SONSTIGE**

**Nr.: P 4** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Ulrichstraße/Blumenstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			



<b>Maßnahme</b>		
Städtebauliche Gestaltung Die vorhandenen Poller sollen entfernt und durch eine städtebauliche Umgestaltung ersetzt werden.		
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>	
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Das Öffnen der Ulrichstraße ermöglicht das Umfahren der Germaniakreuzung und zieht Durchgangsverkehr ins Wohngebiet. Ein Öffnen der Ulrichstraße für den Kfz-Verkehr wird folglich nicht empfohlen. Die vorhandenen Poller sollen durch eine städtebauliche Umgestaltung, die das Einfahren von Kraftfahrzeugen verhindert, ersetzt werden. Dieser Umbau stellt eine allgemeine städtebauliche Maßnahme dar und wird daher in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 9** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Alleenstraße/Ulmer Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Wegeführung und Vegetation			



<b>Maßnahme</b>	
Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig) Vegetationsschnitt durchführen	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Eigentumsverhältnisse (Hecke) sind zu berücksichtigen/ zu prüfen. Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 15** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>			
Jakobstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Verschmälerung des Radweges durch Vegetation			

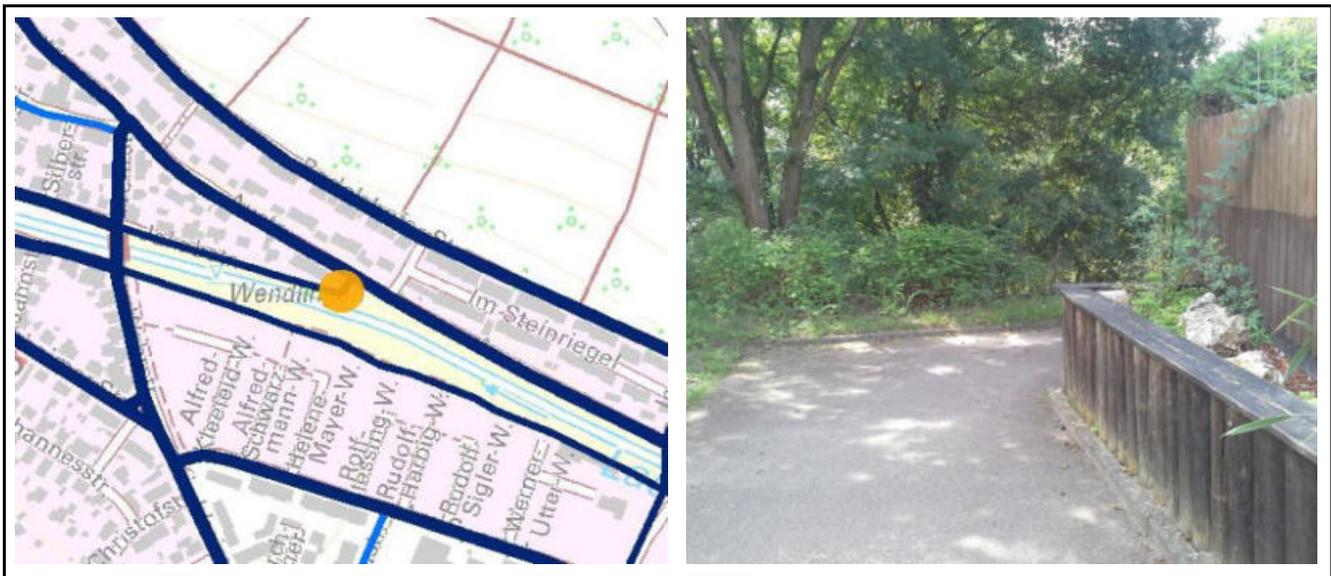


<b>Maßnahme</b>			
Herstellung der Durchfahrtsbreite (regelmäßig)			
Vegetationsschnitt durchführen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>2 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 16** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Jakobstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk und Wegeführung			



<b>Maßnahme</b>		
Herstellung des Sichtfeldes, Markierungstechnische Maßnahme, Ergänzung eines StVO-Zeichens Installation eines Spiegels und Markierung von Richtungspfeilen oder einer Trennlinie, Ergänzung eines verkleinerten StVO-Zeichens 101		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>3.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 17** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Jakobstraße/ Austraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk, Barriere			
Vom Radweg auf die Fahrbahn einbiegende Radfahrer sind für den Kfz-Verkehr nicht erkennbar, hohe Bordsteinkante			



<b>Maßnahme</b>		
Bordabsenkung (einseitig), Markierungstechnische Maßnahme, Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Öffnen des Weges mit dem StVO-Zeichen 240; Absenkung des Bordsteines und Markierung des StVO-Zeichens 138 auf die Kfz-Fahrbahn		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>3.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Die Einmündung vom noch nicht für Radfahrer freigegebenen Weg führt in eine Erschließungsstraße (Austraße) und in eine Tempo-30-Zone, so dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Aufgrund dessen ist eine Bordsteinabsenkung eine sichere und komfortable Lösung für die Überleitung auf die Kfz-Fahrbahn. Mit der Markierung des StVO-Zeichens 138 wird auf einbiegende Radfahrer aufmerksam gemacht.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 19** **besondere Gefahrenstelle**

**Lage**  
 Gem. Geh- und Radweg Ötlinger Straße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Poller/ Schild ungesichert



**Maßnahme**  
 Poller/ Schild sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht oder Verlegung des Schildes  
 Der vorhandene Schild soll entfernt bzw. an den Rand des Weges verlegt werden. Bei Erhalt soll das Schild mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.

<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3

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

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 20** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Gem. Geh- und Radweg Neubaugebiet			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Drängelgitter ist schwer und nicht für alle Fahrräder befahrbar			



<b>Maßnahme</b>	
Abstand vergrößern bzw. auf Drängelgitter verzichten	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Der Verzicht bzw. die Anpassung des Abstandes der Drängelgitter trägt zu einer Verbesserung des Fahrkomforts (auch für Lastenräder, Fahrradanhänger etc.) bei.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 21** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

<b>Lage</b>			
Ludwigstraße/Wehrstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Querungsdefizit			
Keine Querungshilfe am Radwegende vorhanden			



<b>Maßnahme</b>			
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (hoher Aufwand)			
Markierung einer Querungsstelle mit Bevorrechtigung des Radverkehrs			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>8.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösung 10.2-1		
<b>Bemerkungen</b>			
Die Anlage der Radverkehrsfurt sollte mit der Ludwigstraße und dem gem. Geh- und Radweges in Verbindung gebracht werden, so dass ein geradliniger und direkter Übergang ermöglicht wird.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 23** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Friedrichstraße/Bismarkstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Aufgrund der Einbahnstraßeregelung rechnen querende Kfz-Fahrer nicht mit von rechts kommenden Verkehr. Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr geöffnet, wodurch Radfahrer für den Kfz-Verkehr oft überraschend auftauchen.			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung einer Wartelinie und des StVO-Zeichen 138 auf der Kfz-Fahrbahn	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>3.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung einer Wartelinie und des StVO-Zeichen 138 auf der Kfz-Fahrbahn erzielt eine aufmerksamkeitssteigernde Wirkung für kreuzenden Radverkehr im Kfz-Verkehr	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 25** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Friedrichstraße/Mittelstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mangel am Knotenpunkt			
Kritisches Abbiegen von der Fahrbahn auf den gem. Geh- und Radweg			



<b>Maßnahme</b>		
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr, Aufheben der Benutzungspflicht des gem. Geh-/ Radweges		
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>	
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 26** **Beschilderungsmangel**

<b>Lage</b>			
Kirchheimer Straße vor dem Kreisverkehr			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschilderung			
Fehlende Öffnung des Gehweges mit einhergehender baulicher/ markierungstechnischer Aufleitung			



<b>Maßnahme</b>		
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Anordnung StVO-Zeichen 240 zu Beginn des gem. Geh-/ Radweges nach Aufleitung		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 27** **Beschildermangel**

<b>Lage</b> Neuffenstraße/Ludwig-Uhland-Schule			
<b>Ortslage</b> innerorts	<b>Baulast*</b> Stadt Wendlingen	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
StVO-Beschildering			
StVO-Zeichen 250 gilt für alle Verkehrsmittel, Durchlässigkeit der Sackgasse für Fuß- und Radverkehr nicht erkennbar			



<b>Maßnahme</b>		
Ergänzung bzw. Ersatz von StVO-Zeichen Ersatz des vorhandenen StVO-Zeichens 250 mit dem StVO-Zeichen 260, Ersatz des vorhandenen StVO-Zeichens 357 mit dem StVO-Zeichen 357-60		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>200</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 28** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Friedrichstraße/Ulmer Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			

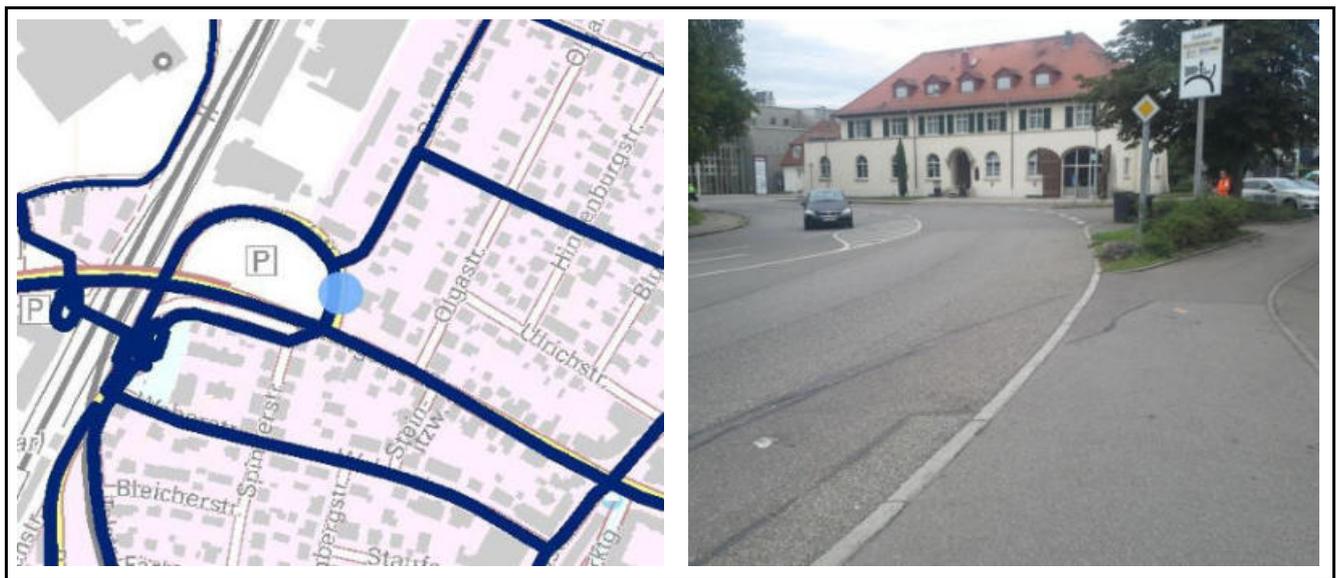


<b>Maßnahme</b>		
Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller bzw. Poller sichern (Warnmarkierung) Der vorhandene Poller soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt soll der Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 30** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b> Bahnhofstraße/Behrstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Fehlende Ausleitung auf Kfz-Fahrbahn			



<b>Maßnahme</b> Ausleitung für Radverkehr schaffen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) 3 Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) 1 Punkte
			Ausbauqualität (max. 2) 1 Punkte
			<b>Gesamt (max. 8) 5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>10.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Im Hinblick auf den anzubringenden Schutzstreifen (siehe Maßnahme S 13) dient die bauliche Ausleitung einem sicheren und komfortablen Übergang.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 35** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Neckarbrücke Schäferhauser Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk und Wegeführung			



<b>Maßnahme</b>		
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Anordnung verkleinertes StVO-Zeichen 125		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 36** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>			
Neckarbrücke Schäferhauser Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Engstelle durch Steine			



<b>Maßnahme</b>	
Abbau der Barriere Verbreiterung der Einmündung in den Radweg	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Ebenfalls wird eine Belagsverbesserung durch Entfernen der Grünfläche empfohlen.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 38** **Umbaumaßnahme**

**Lage**  
Schäferhauser Straße/Seebrücke

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Mangel am Knotenpunkt  
 Kritisches Abbiegen oder Queren am Knotenpunkt mit schlechter Erkennbarkeit des Radfahrers für den nach rechts abbiegenden Kfz-Verkehr



**Maßnahme**  
 Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (hoher Aufwand)

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte	
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
					Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>4 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **150.000**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 39** **Netzlücke - Baumaßnahme**

<b>Lage</b>			
Neckarbrücke Lautereinmündung			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Neckar stellt eine Barriere zwischen dem Neckartal-Radweg/ Gewerbegebiet und dem nördlichen Wohngebiet dar, bestehende Neckarstraße ist durch den Kfz-Verkehr hochbelastet			



<b>Maßnahme</b>			
Bau einer Brücke (Spannweite ca. 55 m), Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage ≥ 2,50 m Verbindung des Neckartal-Radweges und des Gewerbegebiets mit dem nördlichen Wohngebiet			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>320.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Im Zuge der Brückenbaumaßnahme muss ein geeigneter Anschluss an das Radverkehrsnetz hergestellt werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 40** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Fuß- und Radwegbrücke Einmündung Lauter			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Poller ungesichert			



<b>Maßnahme</b>		
Prüfung auf Verzicht oder Ersatz der Poller bzw. Poller sichern (Warnmarkierung) Die vorhandenen Poller sollen entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Erhalt sollen die Poller mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.		
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 11.1-3	
<b>Bemerkungen</b>		
Feste Barrieren, wie beispielsweise Poller, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 41** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Gem. Geh- und Radweg Seebrücke			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Vegetation und Wegeführung			



<b>Maßnahme</b>	
Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig) Vegetationsschnitt durchführen	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 42** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>			
Fuß- und Radwegbrücke Einmündung Lauter			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Engstelle durch Stein			



<b>Maßnahme</b>	
Abbau bzw. Ersatz der Barriere Der vorhandene Stein soll entfernt bzw. durch ein elastisches Element ersetzt werden. Bei Ersatz durch ein elastisches Element muss dieses mit einer Warnmarkierung und ggf. Richtungspfeilen gesichert werden.	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Feste Barrieren, wie beispielsweise Pollern und Steine, stellen ein erhöhtes Unfallrisiko (Sturzgefahr) dar.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 43** **unzureichende Sichtverhältnisse**

**Lage**  
Wertstraße/K1219

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen/Kreis	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
Sichtbehinderung durch Vegetation und Wegeführung, StVO-Beschilderung



**Maßnahme**  
Herstellung des Sichtfeldes (regelmäßig), Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens  
regelmäßigen Vegetationsschnitt im Kurvenbereich durchführen, Anordnung eines verkleinerten StVO-Zeichens 205 an der Querungshilfe am Kreisverkehr

<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 4.5-4

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

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 46** **Netzlücke - Baumaßnahme**

**Lage**  
Neckar/Heinrich-Otto-Straße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen/Kreis	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Neckar stellt eine Barriere zwischen dem Gewerbegebiet und dem südlichen Wohngebiet (Unterboihingen) dar



**Maßnahme**  
 Bau einer Brücke (Spannweite ca. 45 m)  
 Verbindung des Ortsteiles Unterboihingen mit dem Gewerbegebiet Wert

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte	
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
					Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>5 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **225.000**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**  
 Die Maßnahme bietet die Möglichkeit mit alternativen Verkehrsmitteln (Rad und Fuß) einen kurzen Weg zurückzulegen, insbesondere im Berufs- und Einkaufsverkehr. Die nächstmögliche Überquerung des Neckars ist über die Stuttgarter Straße möglich.

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: P 52** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Neuffenstraße/Ludwig-Uhland-Schule			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen		
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Drängelgitter ist schwer und nicht für alle Fahrräder befahrbar			



<b>Maßnahme</b>	
Abstand vergrößern bzw. auf Drängelgitter verzichten	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Der Verzicht bzw. die Anpassung des Abstandes der Drängelgitter trägt zu einer Verbesserung des Fahrkomforts (auch für Lastenräder, Fahrradanhänger etc.) bei.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 53** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

<b>Lage</b>			
Rauberweg/Kapellenstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Gefahr für von rechts kommende Radfahrer (einseitiger Zweirichtungsradweg)			



<b>Maßnahme</b>			
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittlerer Aufwand)			
Rückbau des Einmündungstrichters, Anhebung der Fußgänger- und Radverkehrsfurt			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>50.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die Anhebung und Reduktion des Einmündungstrichters bewirkt eine langsame Annäherung der Kfz-Fahrer an die Einmündung und verringert somit die Gefahr, von rechts kommende Radfahrer zu übersehen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 54** **Querungsdefizit - mittlerer baulicher Aufwand**

<b>Lage</b>			
Neuffenstraße/Kapellenstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Gefahr für von rechts kommende Radfahrer (einseitiger Zweirichtungsradweg)			



<b>Maßnahme</b>			
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittlerer Aufwand)			
Rückbau des Einmündungstrichters, Anhebung der Fußgänger- und Radverkehrsfurt			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>50.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die Anhebung und Reduktion des Einmündungstrichters bewirkt eine langsame Annäherung der Kfz-Fahrer an die Einmündung und verringert somit die Gefahr, von rechts kommende Radfahrer zu übersehen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

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

<b>Lage</b>			
Pfarrgartenstraße/Pfauhäuser Straße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Barriere			
Drängelgitter ist schwer und nicht für alle Fahrräder befahrbar, hohe Bordsteinkante			



<b>Maßnahme</b>		
Abstand vergrößern bzw. auf Drängelgitter verzichten Absenkung des Bordsteins zur Überleitung des Radverkehrs auf die Kfz-Fahrbahn		
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>	
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>		
Der Verzicht bzw. die Anpassung des Abstandes der Drängelgitter trägt zu einer Verbesserung des Fahrkomforts (auch für Lastenräder, Fahrradanhänger etc.) bei.		

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 61** **unzureichende Sichtverhältnisse**

<b>Lage</b>			
Speckweg/Landwirtschaftlicher Weg			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstelle			
Unzureichende Sichtverhältnisse zwischen herabfahrenden Radfahrern und vom Freibad kommendem Kfz-Verkehr			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme Markierung einer Leitlinie und des StVO-Zeichens 138	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung einer Leitlinie soll die Unterordnung des Radverkehrs an dieser Stelle verdeutlichen.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 64** **besondere Gefahrenstelle**

<b>Lage</b>			
Lindengasse/Hauptstraße			
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Sichtbehinderung durch Bauwerk und ruhenden Verkehr			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme Markierung einer parallelen Mittellinie für eine gelenkte Führung des Radverkehrs	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: P 66** **Netzlücke - Baumaßnahme**

**Lage**  
Lauter/Ohmstraße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Lauter stellt eine Barriere zwischen den Wohngebieten dar, insbesondere in Bezug auf die neu geplanten Wohngebiete Steinriegel I und II



**Maßnahme**  
 Bau einer Brücke (hoher Aufwand)  
 Verbindung des südlichen und nördlichen Wohngebietes (Verlängerung der Ohmstraße)

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte	
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
					Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>4 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **0**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**  
 Die Maßnahme bietet die Möglichkeit, mit alternativen Verkehrsmitteln (Rad und Fuß) einen kurzen Weg zurückzulegen, insbesondere im Einkaufsverkehr. Bezüglich den Aufsiedlungsflächen Steinriegel I und II kann eine attraktive Wegeverbindung erschaffen werden um die Nutzung des Fahrrads attraktiver zu gestalten. Da die Kosten für die Verlängerung der Ohmstraße in Zusammenhang mit der Erschließung der Baugebiete zu sehen sind, werden diese in der Grobkostenschätzung des Radverkehrskonzepts nicht berücksichtigt.

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: P 69** **Netzlücke - Baumaßnahme**

**Lage**  
Anbindung HOS-Areal/ Behrstraße

<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**

Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**

Barriere

Neckar-Alb-Bahn stellt eine Barriere zwischen dem HOS-Areal und den Wohngebieten/ Innenstadt dar



**Maßnahme**

Bau einer Querungsmöglichkeit  
Querungsmöglichkeit Neckar-Alb-Bahn mit Anschluss an das Radwegenetz

<b>Priorisierung</b>				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte	
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
					Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
					<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>4 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **655.000**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

Die Maßnahme bietet die Möglichkeit, mit alternativen Verkehrsmitteln (Rad und Fuß) einen kurzen Weg zurückzulegen. Mit der zukünftigen Neugestaltung des HOS-Areals gewinnt die direkte Anbindung an das Radwegenetz zunehmend an Bedeutung.

\* kann im Einzelfall abweichen



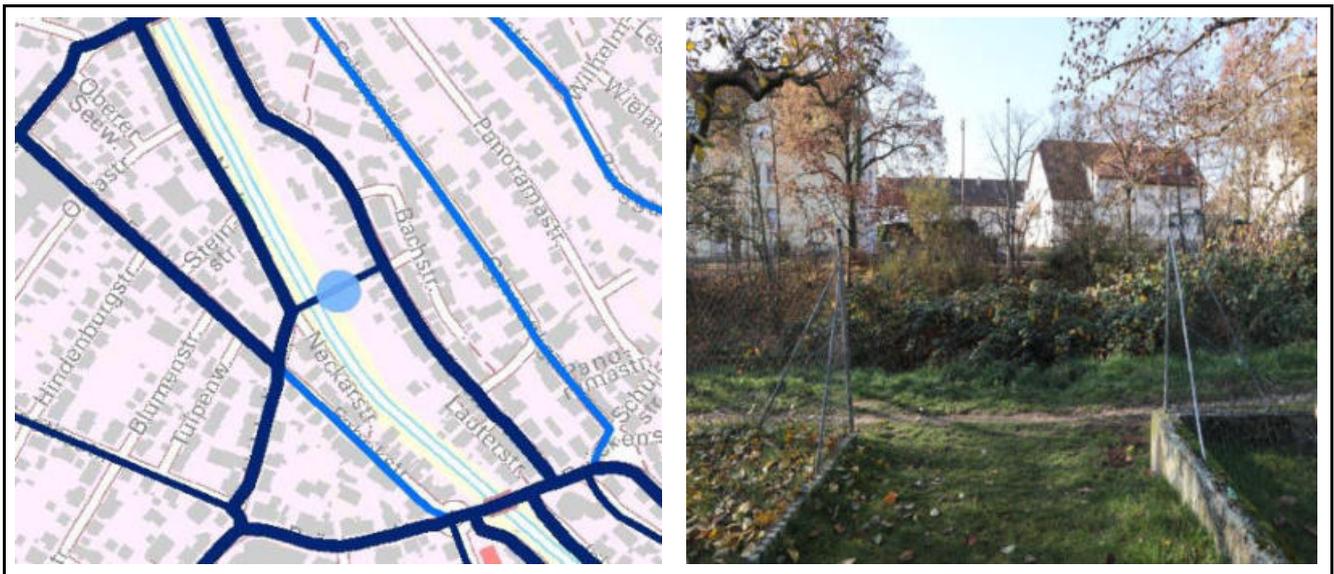
**Nr.: P 70** **Netzlücke - Baumaßnahme**

**Lage**  
Lauter/ Neckarstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V <sub>zul</sub> [km/h]
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/

**Routenbestandteil**  
 Hauptverbindung 1. Ordnung  Hauptverbindung 2. Ordnung  Nebenverbindung

**Mangel/Problem**  
 Barriere  
 Lauter stellt eine Barriere zwischen dem Wohngebiet und der Innenstadt dar



**Maßnahme**  
 Bau einer Brücke (Spannweite ca. 20 m)  
 Verbindung der Vorstadtstraße mit der Neckar- bzw. Hölderlinstraße

Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
Dringlichkeit			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
	gering (1-3)	mittel (4-5)	Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
	hoch (6-8)		<b>Gesamt (max. 8)</b>	2 Punkte
				<b>4 Punkte</b>

<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>100.000</b>
----------------------------	----------------	----------------

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**  
 In Verbindung mit der Attraktivierung der Vorstadtstraße (siehe Maßnahme S 8) und der Öffnung der Einbahnstraße Hölderlinstraße (siehe Maßnahme S 6) begünstigt eine direkte Verbindung das Radfahren und Zufußgehen in Richtung Innenstadt und Bahnhof.  
 Die Maßnahme wird im Zuge der Untersuchung "Konzept zur Anbindung des Lauter-Alb-Lindach Radweges an den Neckartalradweg auf Wendlinger Gemarkung" detaillierter geplant.

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 7** **umwegige/unkomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Fabrikstraße	Brückenstraße	Hölderlinstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 2.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Einbahnstraße ist für den Radverkehr nicht geöffnet			
Hohe Umwegigkeit für den Radverkehr			



<b>Maßnahme</b>			
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>1 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>1.200</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Durch das Öffnen der Einbahnstraße für den Radverkehr wird eine Erhöhung der Direktheit zwischen der Kernstadt und den außerörtlichen Radwegen erreicht. Insbesondere wird hierdurch eine direkte Weiterführung von der Neckarstraße in die Ludwigstraße (siehe Maßnahme MS010) gegeben.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 8** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Vorstadtstraße	Behrstraße	Pfauhauser Straße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt			
Fehlendes durchgängiges Radwegenetz parallel zur stark belasteten Ulmer Straße			



<b>Maßnahme</b>			
Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die Attraktivierung der Vorstadtstraße und der Ludwigstraße (siehe Maßnahme S 10) hat den Effekt, den Radverkehr von der Ulmer Straße parallel auf die attraktivere und weniger belastete Vorstadtstraße und Ludwigstraße zu verlagern.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 10** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Ludwigstraße	Brückenstraße	Wehrstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt			



<b>Maßnahme</b>			
Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
In Zusammenhang mit der geplanten Bürgerwerkstatt „Lauter erlebbar machen“ und die parallele Verlagerung des Radverkehrs von der Ulmer Straße auf die Ludwig- und Vorstadtstraße (siehe Maßnahme S 8) zu sehen. Außerdem begünstigt die Maßnahme eine direkte Verbindung der geplanten Wohngebiete Steinriegel I und II in die Kernstadt.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 15** **umwegige/unkomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Seestraße	Schwanenweg	Neckarstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Privat	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
Nebenverbindung <input type="checkbox"/>			
<b>Mangel/Problem</b>			
Privatweg, nicht für Radverkehr freigegeben			
Mangelhafter Belag auf dem nördlichen Abschnitt			



**Maßnahme**  
 Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens, Belag nach Qualitätsstandard ersetzen  
 Öffnung des Weges für den Radverkehr mit entsprechender Belagerneuerung, Vegetationsschnitt durchführen

<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>2 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **158.300**

**Realisierungshilfe**

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

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 17** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Östlicher Geh- und Radweg Neckar	Ulrichbrücke	Seebrücke	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,30 m Breite); Belag ist mangelhaft			
Grobkörnige wassergebundene Tragschicht			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts); Belag nach Qualitätsstandard ersetzen Auftrag einer grobkörnigen wassergebundene Tragschicht, Verdichtung der Tragschicht			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
			Bedeutung/Potenzial (max. 3) 3 Punkte
			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) 0 Punkte
			Ausbauqualität (max. 2) 1 Punkte
			<b>Gesamt (max. 8) 4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>383.400</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 18** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Schäferhauser Straße	Rampe zur L1200 Nord	Neckarstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Unmarkierte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei hohen Verkehrsstärken und Kfz-Geschwindigkeiten			



<b>Maßnahme</b>			
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens, StVO konforme Furt herstellen			
Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in nördliche Richtung durch das StVO-Zusatzzeichen 1022-10, Markierung einer deutlich sichtbaren (roten) Furt an den Grundstücksein- und ausfahrten.			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>7 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>1.600</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6		
<b>Bemerkungen</b>			
Langfristig wird ein Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (Breite = 2,50 m) und die Umwidmung in gemeinsamen Geh-/ Radweg empfohlen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 19** **Netzlücke - Baumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Grünpfad	Schäferhauser Straße	Östlicher Geh- und Radweg Ne	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/	/
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Umwegige Verknüpfung des Radwegenetzes			



<b>Maßnahme</b>			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>6.500</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			
Schließen der Netzlücke und Umgehung der umwegigen Führung über die Neckarstraße			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 20** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Seebrücke	Schäferhauser Straße	Zufahrt Neckartal-Radweg	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Sehr hohe Verkehrsstärke und unmarkierte Führung auf der Fahrbahn			



<b>Maßnahme</b>			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50$ m			
Einrichtung eines gem. Geh- und Radweges $\geq 2,50$ m (Zweirichtungsverkehr) auf Bordsteinniveau auf der südlichen Straßenseite			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>23.300</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Durch den Bau der Neckabrücke nördlich der Lautermündung (siehe Maßnahme P 39) wird dem Radverkehr eine alternative Überquerung des Neckars ermöglicht.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 21** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Landwirtschaftlicher Weg	Kompostieranlage	Wirtschaftsweg	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft			
Grobkörnige wassergebundene Tragschicht			



**Maßnahme**

Belag nach Qualitätsstandard ersetzen  
 Auftrag einer grobkörnigen wassergebundene Tragschicht, Verdichtung der Tragschicht

<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)    mittel (4-5)    hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>3 Punkte</b>

**Grobkostenschätzung** ca. netto EURO **51.800**

**Realisierungshilfe**

**Bemerkungen**

\* kann im Einzelfall abweichen



**Nr.: S 23** **unzureichende Breite**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
K1219	B313	Wertstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Kreis	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig (ca. 2,20 m Breite)			
Zusätzliche Verschmälerung durch Vegetation			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts), regelmäßiger Vegetationsschnitt			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ff9900; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #666; border: 1px solid #000;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	<b>42.100</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			
Da der regelmäßige Vegetationsschnitt keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellt, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 26** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Heinrich-Otto-Straße	Firma Glaubrecht Stingel	Rampe L1200 Süd	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radwegeparken auf gem. Geh-/ Radweg			
Beidseitiges Radwegeparken entlang der gesamten Strecke			



<b>Maßnahme</b>	Verkehrskontrollen	
<b>Priorisierung</b>		<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO	<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>		
<b>Bemerkungen</b>	Durch die Durchführung von regelmäßigen Verkehrskontrollen kann dem Parken auf dem Radweg entgegen gewirkt werden. Da regelmäßige Verkehrskontrollen keine Investitionskosten, sondern laufende Kosten darstellen, werden diese in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 27** **Netzlücke - Markierungsmaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Nürtinger/ Bahnhofstraße	Taläcker Straße	Weberstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	4.000 bis 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Unmarkierte Führung auf der Fahrbahn mit parkenden Fahrzeugen als Hindernis			

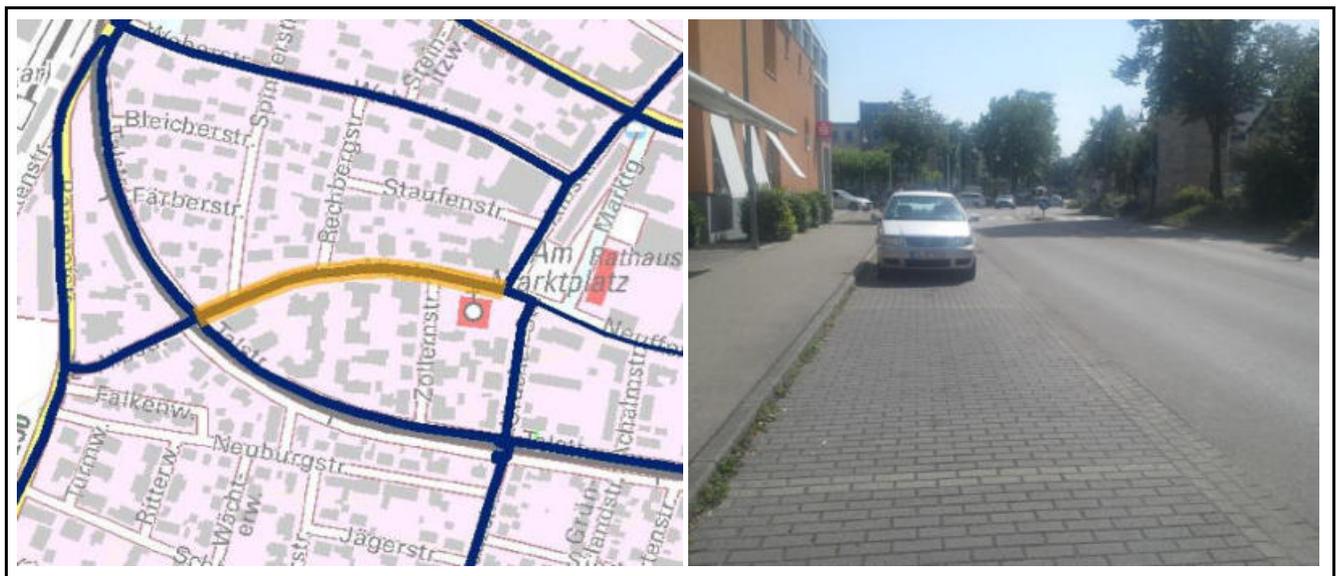


<b>Maßnahme</b>			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Markierung an der westlichen Straßenseite			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>5 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>9.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.2		
<b>Bemerkungen</b>			
Anschluss an den neu zu markierenden Schutzstreifen in der Bahnhofstraße (siehe Maßnahme S 13)			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 29** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Albstraße	Übergang Bahnlinie	Neuffenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	4.000 bis 10.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Gefahrenstellen entlang der Strecke			
Gefahr durch Längsparker (Ein- und Ausparkmanöver)			



<b>Maßnahme</b>	
Markierungstechnische Maßnahme Markierung von Piktogrammen entlang der Längsparkstände	
<b>Priorisierung</b>	<b>Sofortmaßnahme</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO <b>2.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	
<b>Bemerkungen</b>	
Die Markierung von Piktogrammen soll die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf Radfahrer bei Ein- und Ausparkvorgängen erhöhen.	

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 30** **umwegige/unkomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Stuttgarter Straße	Bahnhofstraße	K1219	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Land	> 10.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Streckenführung nicht erkennbar			
Radfahrer nutzen die Fußgänger-LSA nicht zum Queren der Stuttgarter Straße und fahren als Geisterfahrer weiter			



<b>Maßnahme</b>			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ff9900; border: 1px solid #000;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #666; border: 1px solid #000;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
		<b>Gesamt (max. 8)</b>	<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 34** **Umbaumaßnahme**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Max-Eyth-Straße	Pfauhauser Straße	Weinhaldenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Mehrere Gefahrensituationen entlang der Strecke			
Sehr breiter Straßenquerschnitt (mit Längsparkstellen) hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr			



<b>Maßnahme</b>			
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Verkehrskontrollen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>50.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Durch das Einrichten geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Verbindung mit regelmäßigen Verkehrskontrollen können die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gesenkt und die Sicherheit der Radfahrer erhöht werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 35** **umwegige/uncomfortable Führung**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Burggartenstraße	Eichendorffstraße	Weinhaldenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Einbahnstraße ist für den Radverkehr nicht geöffnet			
Hohe Umwegigkeit für den Radverkehr			



<b>Maßnahme</b>			
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr			
<b>Priorisierung</b>		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	1 Punkte
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #008000; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #666666; border: 1px solid black;"></div> </div>		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
<b>Gesamt (max. 8)</b>			<b>1 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>		ca. netto EURO	<b>1.200</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 37** **Oberflächenmangel**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Betonweg	Hermann-Löns-Straße	Berghof	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
außerorts	Stadt Wendlingen	/ /	
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Belag ist mangelhaft			
Betonplatten teilweise mit Rissen, unkomfortabler Übergang zwischen den Platten			



<b>Maßnahme</b>			
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung), Randmarkierung herstellen			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>4 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>0</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Der vorhandene Straßenbelag soll erneuert und eine Randmarkierung angebracht werden. Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 41** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Speckweg	Boßlerstraße	Freibad	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	50
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			
Steigung der Strecke ist problematisch, unmarkierte Führung auf der Fahrbahn			



<b>Maßnahme</b>			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)			
<b>Priorisierung</b>			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>6 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>65.200</b>
<b>Realisierungshilfe</b>	Musterlösungen 3.6.1		
<b>Bemerkungen</b>			
Beginn und Ende der Radverkehrsanlage sind entsprechend zu sichern. Die separierte Führung des Radverkehrs erhöht insbesondere bei sensiblen Radfahrern (Schüler, Familien mit Kindern etc.) das subjektive Sicherheitsempfinden. Zudem ist eine alternative Führung über die Tennisplätze zu prüfen.			

\* kann im Einzelfall abweichen

**Nr.: S 42** **Gefahrenstrecke**

<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Kapellenstraße	Talstraße	Höhenstraße	
<b>Ortslage</b>	<b>Baulast*</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V<sub>zul</sub> [km/h]</b>
innerorts	Stadt Wendlingen	< 4.000	30
<b>Routenbestandteil</b>			
Hauptverbindung 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>	Hauptverbindung 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Nebenverbindung	<input type="checkbox"/>
<b>Mangel/Problem</b>			
Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt			
Steigung der Strecke ist problematisch, unmarkierte Führung auf der Fahrbahn			



<b>Maßnahme</b>			
Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Verkehrskontrollen			
<b>Priorisierung</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgray;"></div> </div>		
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	<b>Gesamt (max. 8)</b>		<b>3 Punkte</b>
<b>Grobkostenschätzung</b>	ca. netto EURO		<b>50.000</b>
<b>Realisierungshilfe</b>			
<b>Bemerkungen</b>			
Die Kapellenstraße ist vor allem stark durch den sensiblen Schülerverkehr belastet. Diesen gilt es besonders zu schützen. Durch das Einrichten geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in Verbindung mit regelmäßigen Verkehrskontrollen können die Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr gesenkt und das Sicherheitsempfinden der Schüler erhöht werden.			

\* kann im Einzelfall abweichen

