

50 Beiträge zur Stadtentwicklung Rottenburg am Neckar

Copyright: Angela Hammer, Landratsamt Tübingen



Klimaschutzteilkonzept –
Mobilitätskonzept für den Radverkehr
für die Stadt Rottenburg am Neckar

Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Stadt Rottenburg am Neckar

Beiträge zur Stadtentwicklung Rottenburg am Neckar

Klimaschutzteilkonzept – Mobilitätskonzept für den Radverkehr für die Stadt Rottenburg am Neckar

Bericht

BERNARD Gruppe ZT GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Impressum

Auftraggeber

Stadt Rottenburg am Neckar
Stadtverwaltung Rottenburg am Neckar
Obere Gasse 31
72108 Rottenburg am Neckar

Auftragnehmer

BERNARD Gruppe ZT 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.bernard-gruppe.com
info@bernard-gruppe.com

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Dr. Silvia Körntgen

Aalen, Juli 2020

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Grundlagen der Bearbeitung	2
1.3	Ausgangssituation zum Radverkehr in Rottenburg am Neckar	3
2	NETZKONZEPTION	5
2.1	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	5
2.2	Wunschliniennetz des Radverkehrs	5
2.3	Radverkehrsnetz	6
3	UNFALLANALYSE	7
4	MÄNGELANALYSE	10
5	MASSNAHMENKONZEPTION	11
5.1	Maßnahmenkataster	11
5.1.1	Inhalte des Katasters	11
5.1.2	Aufwand der Maßnahmen	12
5.1.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	13
5.2	Kernelemente der Radinfrastruktur in Rottenburg am Neckar	15
5.3	Maßnahmen zur Sicherung des Schülerverkehrs	17
5.4	Weitere Hinweise	18
5.5	Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	18
5.6	Realisierungskonzept	21
6	FAHRRADABSTELLANLAGEN, LADE- UND VERLEIHSTATIONEN	22
6.1	Fahrradparken an weiterführenden Schulen	26
6.2	Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltepunkten	27
6.3	Fahrradparken im Innenstadtbereich	27
6.4	Privates Fahrradparken	29
6.5	Weitere Standorte	30
6.6	Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes	31
6.7	Pedelec-Verleihsystem	32

7	BETEILIGUNG VON AKTEUREN UND ÖFFENTLICHKEIT	33
	7.1 Angebotsanalyse und Mängelerfassung	33
	7.2 Netzkonzeption	33
	7.3 Bürgerwerkstatt	34
	7.4 Online-Beteiligung	36
	7.5 Zusammenfassung	36
8	KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE	38
9	LEUCHTTURMPROJEKTE	42
10	ENERGIE- UND TREIBHAUSGASBILANZ	45
11	POTENZIALANALYSE	48
12	VERSTETIGUNGSSTRATEGIE	53
13	CONTROLLING-KONZEPT	54

ANLAGEN UND PLÄNE

Anlage 1	Priorisierung der Maßnahmen für das Radinfrastrukturkonzept der Stadt Rottenburg am Neckar
Anlage 2	Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bürgerwerkstatt (11.02.2020) und schriftlich (bis 31.03.2020)
Anlage 3	Maßnahmenkataster
Plan 1	Wunschlinien des Radverkehrs
Plan 2.1 - 2.2	Radverkehrsnetz Zielkonzeption
Plan 3.1 - 3.3	Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
Plan 4.0 - 4.5	Maßnahmenkonzeption
Plan 5	Fahrradstraßen

1 AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Rottenburg am Neckar strebt eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split an. Durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder in Kombination mit einem adäquaten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ergeben sich völlig neue Chancen für topografisch bewegte Kommunen - auch als Beitrag zur Luftreinhaltung. Die Stadt möchte daher das Radverkehrsnetz weiter ausbauen und den Radverkehr mit begleitenden Maßnahmen fördern. Hierzu wird ein Mobilitätskonzept für den Radverkehr erstellt.

Die Aufgabenstellung umfasst:

- die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr, unter Berücksichtigung der Routen des RadNETZ Baden-Württemberg;
- die Analyse von bestehenden Mängeln des Radverkehrsnetzes und die Erarbeitung von Maßnahmen zur Behebung dieser;
- die Erarbeitung von Empfehlungen zu Radabstellanlagen im öffentlichen Raum und von Hinweisen zum privaten Fahrradparken (Stellplatzsatzung);
- die Ausarbeitung einer Kommunikationsstrategie zur systematischen Öffentlichkeitsarbeit;
- die Abschätzung der Potenziale zur Steigerung der Fahrradmobilität und - daraus abgeleitet - die Erstellung einer Treibhausgasbilanz;
- die Erarbeitung einer Verstetigungsstrategie und eines Controlling-Konzeptes um eine dauerhafte Einbindung der Fahrradmobilität und eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung zu sichern.

Das Mobilitätskonzept für den Radverkehr bildet den Orientierungs- und Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten acht bis zehn Jahre in der Gesamtstadt von Rottenburg am Neckar und berücksichtigt begleitende Maßnahmen und Strategien.

1.2 Grundlagen der Bearbeitung

Mit den StVO-Novellen zum Radverkehr aus den Jahren 2009, 2013 und 2017 sowie der aktuellen Fassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007
- FGSV 2012: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Köln, 2012

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- ALRUTZ, D./BOHLE, W./BUSEK, S. 2015: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 261, Bergisch Gladbach.
- ALRUTZ, D. et al. 2015: sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart 2016.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart 2016.

- SVK, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Projektabschlussbericht. Aachen, München 2014.

1.3 Ausgangssituation zum Radverkehr in Rottenburg am Neckar

In der Stadt Rottenburg am Neckar wird in Alltag- und Freizeit geradelt. Der Freizeitradverkehr spielt eine bedeutsame Rolle: Neckartal- und Hohenzollernradweg queren die Kernstadt. Die Bedeutung für den Rad-Wander-Tourismus zeigt sich auch daran, dass es in Rottenburg am Neckar in der Kernstadt, in Dettingen und in Bieringen insgesamt acht Gastbetriebe gibt, die das Zertifikat „Bett+Bike“ tragen (fünf Gasthöfe/Hotels, zwei Standorte mit Ferienwohnungen und der Campingplatz). Die Beherbergungsbetriebe müssen ein bestimmtes Angebot für Radfahrende bereithalten, um Bett+Bike-Betrieb zu werden¹.

Vor allem für den Alltagsradverkehr ist wichtig, dass die Stadt Rottenburg am Neckar an wichtigen Hauptverkehrsstraßen Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert hat, teils auch als angepasste Lösung nur einseitig bergauf. Zahlreiche Knotenpunkte sind bereits zu Kreisverkehren umgebaut worden. Große Teile der Fußgängerzone dürfen mit dem Rad befahren werden. Die zentrale Neckarbrücke ist nur für den Rad- und Fußverkehr freigegeben. Im Innenstadtbereich gibt es Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten.

Als Verbindung zu und zwischen den Teilorten gibt es ein gut ausgebautes Netz an Wirtschaftswegen und straßenbegleitenden Wegen, von denen einige mit reflektierenden Randmarkierungen ausgestattet sind. Auch die Wegweisung ist auf einem aktuellen Stand.

Einige der bislang umgesetzten Maßnahmen genügen nicht mehr den aktuellen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Als sicherheitsrelevante Probleme sind v. a. zu nennen:

¹ Homepage des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zur Zertifizierung von Bett+Bike-Betrieben: <http://www.bettund-bike.de/bett-bike/bett-bike-betrieb-werden/> - Abruf vom 13.Juli 2020

- Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr, z. B. in der Gartenstraße,
- untermaßige (sonstige) Radwege im Seitenraum, z. B. in der Tübinger Straße,
- Kreisverkehre, die mit fehlendem Innenring und breiter Kreisfahrbahn so gestaltet sind, dass der Kfz-Verkehr schnell durchfahren kann und Radfahrer überholt und geschnitten werden, z.B. Tübinger Straße/Sprollstraße,
- ungeeignete oder fehlende Radverkehrsführung im Bereich von engen und stark belasteten Ortsdurchfahrten, z. B. in Wurmlingen,
- fehlende Querungshilfen, z. B. zur Querung der Hohenzollernstraße in Weiler im Verlauf des Landesradfernweges.

2 NETZKONZEPTION

2.1 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

An das Radverkehrsnetz der Stadt Rottenburg am Neckar werden folgende Anforderungen gestellt:

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

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb der Stadt und in den Teilorten ermittelt:

- Altstadt (Einkauf, Freizeit)
- weiterführende Schulen
- Arbeitsplatzschwerpunkte
- Bahnhöfe
- Einkaufs- und Versorgungsschwerpunkte
- Freizeiteinrichtungen

Radverkehrsquellen sind die Wohnstandorte (Stadtteile, Nachbarkommunen).

2.2 Wunschliniennetz des Radverkehrs

PLAN 1 Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das *Wunschliniennetz* alle stadtweit relevanten Verbindungen als Luftlinie (vgl. Plan 1) und stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar.

2.3 Radverkehrsnetz

Im nächsten Bearbeitungsschritt wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt d.h. jeder Achse wurde eine tatsächliche Route zugeordnet.

Das Radverkehrsnetz der Stadt Rottenburg am Neckar wurde in ein Hauptnetz 1. und 2. Ordnung und ein Ergänzungsnetz untergliedert sowie Freizeitrouten aufgenommen. Im Hauptnetz 1. Ordnung enthalten sind die überregional bedeutsamen Strecken des RadNETZ Baden-Württemberg, die Verbindungen zwischen allen Stadtteilen und der Kernstadt sowie Verbindungen zwischen den Stadtteilen untereinander und zu Nachbarorten. Dargestellt ist auch der Verlauf der möglichen Rad-schnellverbindung Rottenburg - Tübingen.

Das Hauptnetz stellt die wichtigsten Quell-Ziel-Verbindungen dar. Dabei sollen die genannten Anforderungen, insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit, erfüllt werden. Weiterhin werden eine möglichst direkte Führung und ein hoher Fahrkomfort angestrebt.

Die Hauptrouten werden durch das Ergänzungsnetz, also die Anbindung an weniger bedeutsame Ziele, verdichtet. Teilweise handelt es sich auch um alternative, etwas umwegige Routen, die insbesondere besorgte Radfahrende ansprechen. Dabei werden insbesondere Straßen und Wege in Betracht gezogen, die ein geringes Verkehrsaufkommen und niedrige Kfz-Fahrgeschwindigkeiten aufweisen.

PLAN 2.1-2.2 Das entwickelte Netz wurde mit der Stadt Rottenburg am Neckar abgestimmt, ergänzt und mit dem Rad befahren. Plan 2.1 zeigt das Netz für die Gesamtstadt, in Plan 2.2 ist die Kernstadt dargestellt.

3 UNFALLANALYSE

Die polizeilich aufgenommenen Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden in den Jahren 2015 bis 2017 wurden analysiert. In diesem Dreijahreszeitraum wurden insgesamt 127 Unfälle von der Polizei erfasst, 104 der Unfälle passierten innerorts. Es gab 19 Schwer- und 94 Leichtverletzte. Ein gutes Viertel waren Alleinunfälle. Gut 30 % der Unfälle waren Zusammenstöße mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen. Knapp 20 % der Unfälle innerorts ereigneten sich auf Gefällstrecken, außerorts spielen Kurvenbereiche eine dominierende Rolle. Der Großteil der Unfälle ereignet sich tagsüber und bei trockenen Straßenverhältnissen, also wenn auch das Radverkehrsaufkommen am höchsten ist. Bei Unfällen mit mehreren Beteiligten waren innerorts zu 72 % Kfz-Lenker die Unfallverursacher.

PLAN 3.1-3.3 Plan 3.1 zeigt die Verteilung der Unfälle im gesamten Stadtgebiet. Für die Kernstadt (Plan 3.2) und Ergenzingen (Plan 3.3) erfolgte eine Detaildarstellung.

Im Folgenden sind Unfallhäufungsstellen und -strecken beschrieben.

Kernstadt (Plan 3.2)

Gartenstraße: Von den insgesamt fünf Unfällen waren drei Alleinunfälle (davon einer mit schweren Verletzungen, der aber nicht näher beschrieben ist). Einer dieser Unfälle fand am Wochenende statt. Des Weiteren gab es einen vom Pkw verursachten Unfall beim Einbiegen im Bereich der Pfeiferstraße und einen vom Radler durch falsche Fahrbahnnutzung verursachten Zusammenstoß mit einem Fußgänger.

Graf-Wolfegg-Straße, nördlicher Bereich Sofien- bis Sülchenstraße: Bei sechs der acht Unfälle handelte es sich um Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (darunter ein Alleinunfall). Es gab insgesamt sechs Unfälle mit Zusammenstößen zwischen Pkw und Rad, in fünf Fällen durch die Pkw verursacht. Drei dieser Zusammenstöße fanden im Bereich der Einmündung in die Sülchenstraße statt, bei einem wurde der Radler schwer verletzt. In diesem Bereich wurde 2018 die Furt neu markiert und rot eingefärbt. Es ist anhand der Unfallzahlen in den kommenden Jahren zu prüfen, ob diese Maßnahme zur Reduzierung der Radverkehrsunfälle beigetragen hat.

Seebronner Straße: Die sechs Unfälle sind räumlich verteilt. Neben einem Alleinunfall wurden fünf Unfälle von Pkw-Lenkern verursacht. In Höhe des St.-Meinrad-Gymnasiums wurde ein Radler schwer verletzt. Hauptursache war hier die nicht angepasste Geschwindigkeit des Pkw, aber auch die verbotswidrige Wegenutzung des Radfahrers wurde von der Polizei festgestellt.

Sprollstraße: Es gab einen von einem Pkw verursachten Unfall im Längsverkehr im Kreuzungsbereich mit der Gartenstraße. Weitere fünf Unfälle konzentrieren sich im Bereich zwischen Sofienstraße und Eugen-Bolz-Platz. Neben zwei nicht näher beschriebenen Alleinunfällen handelte es sich um durch Pkw verursachte Unfälle, um Zusammenstöße mit in die gleiche Richtung fahrenden Radlern. Einer dieser Unfälle fand im Kreisverkehr statt.

Tübinger Straße: Im Verlauf der Tübinger Straße gab es zehn Unfälle, davon einen Alleinunfall. Die Unfälle sind verteilt mit einem Schwerpunkt im Bereich des Kreisverkehrs. Acht Zusammenstöße - alle beim Ein- oder Abbiegen - fanden mit Beteiligung von Pkw statt, in allen Fällen wurde dieser als Hauptverursacher eingestuft. Zweimal wurde als zusätzliche Ursache eine verbotswidrige Nutzung von Wegen seitens der Radler erfasst, davon einmal bei der Ausfahrt der Agip-Tankstelle. Ein Radler wurde im Bereich des Kreisverkehrs / Poststraße schwer verletzt, weil ein Pkw die Vorfahrt missachtete.

L 370/begleitender Radweg: Unter den fünf Unfällen gab es einen Alleinunfall. Bei einem Zusammenstoß mit einem Pkw im Knoten K 6921 wurde dem Radler (schwer verletzt) ein Rotverstoß zur Last gelegt. Auf dem Begleitweg kam es zu drei Zusammenstößen mit entgegenkommenden landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Zweimal wurde dem Radler die Hauptschuld zugewiesen: Missachtung des Rechtsfahrgebots bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit. In beiden Fällen trugen die Radler schwere Verletzungen davon.

Ergänzungen (Plan 3.3)

Im nördlichen Bereich der **Mercedesstraße** gab es drei Unfälle, jeweils Zusammenstöße zwischen Rad und Pkw, in zwei Fällen war der Pkw Verursacher.

Besonderer Handlungsbedarf

Zahlreiche Unfälle innerorts ereigneten sich im Hauptstraßennetz, fehlende oder ungeeignete Radverkehrsinfrastruktur macht das Radfahren hier unsicher. Radwege und Schutzstreifen in angemessener Breite (mit Sicherheitstrennstreifen) und Furtmarkierungen, die an sicherheitsrelevanten Einmündungen und Zufahrten zusätzlich rot eingefärbt werden, können zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit im Hauptstraßennetz beitragen.

4 MÄNGELANALYSE

Zur Mängelerfassung wurden alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren. Die Erfassung erfolgte per Tablet. Mithilfe einer speziell entwickelten App wurden Strecken und Knoten im Netz auf Mängel hin analysiert. Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst:

Streckenmängel

- (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
- untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
- unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
- schlechter Belag bzw. Oberfläche
- gefährliches Gefälle
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Punktuelle Mängel

- fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
- eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
- kritische Engstelle
- Barriere
- mangelhafte Markierung bzw. fehlende/fehlerhafte StVO-Beschilderung
- fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
- fehlende bzw. unzureichende Fahrradabstellmöglichkeit

Mängel am Knotenpunkt

- ungenügende Verkehrssicherheit
- umwegige bzw. unkomfortable Führung
- unklare Radverkehrsführung

Zusätzlich wurde jeder erfasste Mangel fotodokumentiert.

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

5 MASSNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmenkataster

5.1.1 Inhalte des Katasters

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse (Befahrung) für das zu realisierende Netz. Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Insgesamt wurden 251 Maßnahmen hieraus abgeleitet: 127 Streckenmaßnahmen, 82 punktuelle Maßnahmen und 42 Maßnahmen zum Fahrradparken.

PLAN 4.0-4.5 In den Plänen 4.1 bis 4.5 sind die vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt.

Für jede Maßnahme wurde zur besseren Übersicht und Dokumentation ein Blatt entwickelt. Darin enthalten sind:

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

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

5.1.2 Aufwand der Maßnahmen

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

Eine Differenzierung der Kosten der Baulastträger entsprechend der Kategorie der Maßnahmen ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Bund	Bahn	Bahn/ Land	Land	Land/ Landkreis	Landkreis	Land/ Rottenburg a. N.	Landkreis/ Rottenburg a. N.	Rottenburg am Neckar	Diözese Rottenburg-S.	staatliches Hoch- bauamt	privat	Summe
Barriere, Furt	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	38.000 €	0 €	0 €	0 €	38.000 €
Neubau	0 €	1.600.000 €	3.000.000 €	350.000 €	0 €	1.569.600 €	0 €	0 €	2.533.900 €	0 €	0 €	0 €	9.053.500 €
Um-/Ausbau	0 €	2.000 €	0 €	236.200 €	500.000 €	96.400 €	0 €	0 €	868.900 €	0 €	0 €	0 €	1.703.500 €
Radweg- anfang/ -ende	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4.000 €	0 €	0 €	0 €	4.000 €
Markierung	5.000 €	8.000 €	0 €	6.400 €	0 €	3.800 €	11.900 €	1.000 €	123.300 €	0 €	0 €	0 €	159.400 €
Belag, Bord	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	33.200 €	0 €	0 €	519.500 €	0 €	0 €	0 €	552.700 €
Licht, Rand- markierung	0 €	0 €	0 €	1.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	356.150 €	0 €	0 €	0 €	357.650 €
StVO- Beschild- erung	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	12.600 €	0 €	0 €	0 €	12.600 €
Radparken	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	7.000 €	0 €	0 €	1.101.600 €	57.800 €	126.200 €	181.600 €	1.474.200 €
Sonstige	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.000 €	0 €	0 €	0 €	2.000 €
Summe	5.000 €	1.610.000 €	3.000.000 €	594.100 €	500.000 €	1.710.000 €	11.900 €	1.000 €	5.559.950 €	57.800 €	126.200 €	181.600 €	13.357.550 €

Tabelle 5-1: Differenzierung der Kosten nach Baulastträger

5.1.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden drei Kriterien herangezogen (vgl. Anlage 1) und mit Punkten bewertet.

Netzbedeutung/Potenzial

Dieses Kriterium enthält die Netzkategorie, auf der die Maßnahme umgesetzt werden soll (Hauptnetz, Ergänzungsnetz oder touristisches Netz). Eine Maßnahme kann nach diesem Kriterium zwischen 0 (außerhalb des Netzes, keine Dringlichkeitsstufe) bis 3 (Hauptnetz 1. Ordnung, 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 (beispielsweise innerorts bei Tempo 50 und mehr als 10.000 Kfz pro Tag), die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage vor Ort (z. B. kritische Sichtverhältnisse) festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

Ausbauqualität

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

Die höchste Dringlichkeit (2 Punkte) besteht bei einem *Neubau*. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr. Bei *Belagssanierungen* (1 Punkt) existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem *Radwegeausbau* besteht ebenfalls bereits ein Angebot für den Radverkehr, lediglich die Maße entsprechen nicht den ERA-Standards. Dessen Dringlichkeit wird als nachrangig bewertet.

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

- Ausstattungsmangel (Ausnahme sind die Fahrradabstellanlagen, die nicht priorisiert worden sind),
- 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)

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 oder -strecke,
- Beschilderungsmangel und
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung.

In begründeten Einzelfällen wird von dieser Einordnung der Kategorien als Sofortmaßnahme abgewichen.

Die Maßnahmen zum Fahrradparken werden nicht priorisiert.

In der Maßnahmenkonzeption sind 99 *Sofortmaßnahmen* enthalten. 37 Maßnahmen weisen eine *hohe Priorität* auf und sind aus diesem Grund vorrangig zu realisieren. Eine *mittlere Dringlichkeit* wurde für 33 Maßnahmen ermittelt. 38 Maßnahmen wurden mit einer niedrigen und damit einer nachrangigen Dringlichkeit bewertet und können damit zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Zwei Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass einige dieser Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel schnell und mit geringem Kostenaufwand bzw. im Zusammenhang mit anstehenden Aufgaben zeitnah umsetzbar sind.

Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter/gemeindlicher Belange angepasst werden.

5.2 Kernelemente der Radinfrastruktur in Rottenburg am Neckar

Die Stadt Rottenburg am Neckar hat bereits in vielen Straßen **Schutzstreifen** markiert, zum Teil auch als an besondere örtliche Gegebenheiten angepasste Lösung (einseitige Schutzstreifen bergauf, Schutzstreifen in Tempo 30 Strecken bei hohem Schülerverkehrsanteil). Das Schutzstreifenangebot ist zu erweitern und zu verbessern. Die Regelbreite beträgt 1,50 m (bergauf oder bei hohem Radverkehrsaufkommen ggf. breiter), neben Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen zu diesen von 0,75 m erforderlich. Zur Verdeutlichung sind Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile einzusetzen. Furten an konflikträchtigen Stellen sind rot einzufärben. In T-30-Zonen sind Schutzstreifen nicht zulässig, nur auf T-30-Strecken.

➔ Musterlösungen 3.2

Radfahrstreifen sind in Rottenburg am Neckar an einzelnen Straßenzügen vorhanden. Als Mindestbreite (inklusive Markierung) sind 1,85 m anzusetzen (und ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu Parkständen).

➔ Musterlösungen 3.3

Furtmarkierungen kommen im Zuge von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwegen im Verlauf vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten zum Einsatz, um die Vorfahrt des Radverkehrs zu verdeutlichen. Sie sollen an konflikträchtigen Knoten und Zufahrten rot eingefärbt werden.

➔ Musterlösungen 3.2 und 3.3

Kreisverkehre stellen - regelkonform ausgebildet - eine sichere Knotenpunktform dar. Ein Teil der bestehenden Kreisverkehre in Rottenburg am Neckar ist so gestaltet, dass der zufahrende Verkehr nur gering abgelenkt wird. Damit werden relativ hohe Geschwindigkeiten rechts abbiegender und geradeaus fahrender Fahrzeuge ermöglicht. Eine großzügige Breite der Kreisfahrbahn wie auch der Zu- und Ausfahrten erlaubt zudem ein Überholen von Radfahrern. Beides kann den Radverkehr gefährden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Kreisverkehre wie folgt zu gestalten:

- die Knotenpunktzu- und ausfahrten sollen möglichst senkrecht auf die Kreisfahrbahn geführt werden,
- die Kreisfahrbahn soll möglichst schmal sein,
- der Innenring soll breit und gegenüber der Fahrbahn um 5 cm aufgehört sein,
- die Zufahrten und Ausfahrten sind - gemäß fahrdynamischer Schleppkurvenprüfung - so schmal wie möglich zu gestalten.

➔ Musterlösungen 4.5

Weitere **Einbahnstraßen** sollen für den Radverkehr freigegeben werden, um Netzlücken zu schließen und Umwege zu vermeiden. Bei Gefällstrecken ist der Radverkehr zu sichern.

➔ Musterlösung 7.2-1

Fahrradstraßen sind vorrangig für den Radverkehr vorgesehen, andere Fahrzeuge können durch Zusatzzeichen erlaubt werden. Fahrradstraßen sollen als neues Element in Rottenburg am Neckar eingerichtet werden, beispielsweise im Bereich von Schulen.

➔ Musterlösungen 6.3

Die Stadtteile sind bereits über ein gut ausgebautes Netz an Wirtschaftswegen und straßenbegleitenden Wegen untereinander und mit der Kernstadt verknüpft. Zum Teil sind die Strecken bereits mit einer **Randmarkierung** ausgestattet. Diese erhöht die Sicherheit insbesondere bei Gefälle, Kurven und Blendefahr. Weitere unbeleuchtete

Routen, die Bestandteile des Hauptnetzes sind, sind mit einer Randmarkierung auszustatten.

→ Musterlösung 9.2-1

5.3 Maßnahmen zur Sicherung des Schülerverkehrs

- PLAN 5 **Fahrradstraßen** sollen für mehrere Straßenzüge als neues Element in Rottenburg am Neckar - vor allem zur Sicherung des Schülerverkehrs - eingerichtet werden:
- Wegentalstraße: Anbindung Schulen
 - Jahnstraße: Anbindung Schul- und Sportgelände, Bestandteil des Hohenzollernradweges
 - Mechthildstraße: Anbindung Schule und Nord-Süd-Verbindung
 - Schuhstraße: Anbindung Schule und ggf. Entlastung der Gartenstraße
 - Grasiger Weg: Verbindung wichtiger Hauptnetzstrecken, Anknüpfung an die mögliche Radschnellverbindung
 - Dätzweg: Hauptnetzstrecken, Anknüpfung an die mögliche Radschnellverbindung
 - Nördlicher Bereich der Bahnhofstraße zur Attraktivierung der Nord-Süd-Achse Altstadt – Bahnhof
 - Schadenweilerstraße und Schadenweiler Hof zur Anbindung der Hochschule für Forstwirtschaft

Im September 2017 wurde erstmalig vom Ordnungsamt in Zusammenarbeit mit der Verkehrsschule des Landkreises Tübingen, den Schulen, der Stadt, der Stabsstelle für Umwelt und Klimaschutz sowie der Radwegegruppe ein Informationstag rund um die **Fahrradverkehrssicherheit** durchgeführt. Dieser soll regelmäßig mit Radchecks und Beleuchtungsaktionen stattfinden.

Die Gefährdung der Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, durch die sogenannten „**Eltern-Taxis**“ soll reduziert werden. Dazu können Elternhaltestellen in einigem Abstand zu den Schulen eingerichtet werden, von dort aus sollen die Kinder den verbleibenden Weg zu Fuß zurücklegen. Hierzu gibt es die ACE Aktion "Goodbye Eltern-Taxi", die vom Verkehrsministerium unterstützt wird.

<https://www.ace.de/autoclub/der-club/clubaktion/>

5.4 Weitere Hinweise

Bei der Führung an **Baustellen** ist der Radverkehr angemessen zu berücksichtigen.

Schlecht sitzende **Schacht- und Gullideckel** sind ein von Radfahrenden in Rottenburg häufig bemängeltes Problem.

An Lichtsignalanlagen können **Haltegriffe** für Radfahrende an vorhandenen Pfosten angebracht werden, um eine komfortable Warteposition während der Rotphase zu ermöglichen. Im Rahmen der Aktion STADTRADELN 2019 wurde ein solcher „Ampelgriff“ für den Bereich der Einmündung der Tübinger Straße in die L 370 vorgeschlagen.

Die Vergrößerung, der in der ERA 2010 genannten Mindestradien und -breiten aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit und stärkeren Verbreitung von **Pedelecs**, die rechtlich als Fahrrad gelten, ist zu beachten.

5.5 Ergänzende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Finanzielle Anreize zur Beschaffung eines E-Bikes oder Pedelecs

Finanzielle Anreize können sowohl von der Stadt Rottenburg am Neckar für die Bevölkerung als auch von Unternehmen für ihre Mitarbeiter angeboten werden.

Mehrere Kommunen haben bereits eine „Abwrackprämie“ bei Anschaffung eines E-Bikes oder Pedelecs angeboten, die erste Stadt war Tübingen. Für die Abgabe eines Motorrollers oder Mofas kann ein Zuschuss von 200 bis 500 Euro für den Erwerb eines E-Bikes oder Pedelecs beantragt werden. Insgesamt stehen 25.000 Euro Fördermittel zur Verfügung.² Taxiunternehmen, die in Tübingen tätig sind, können bei der Anschaffung eines Fahrrad-Rikscha-Taxis (ohne oder mit Elektromotorisierung) mit 30 % städtischem Zuschuss rechnen.

² Homepage der Universitätsstadt Tübingen: <https://www.tuebingen.de/tuebingen-macht-blau/abwrackpraemie> - Abruf vom 31. Juli 2019

Die Stadt Rottenburg am Neckar und die Stadtwerke Rottenburg können den Kauf von E-Bikes oder Pedelecs finanziell mittels einer prozentualen Festlegung der Kostenübernahmen oder einem ausgewählten Kostensatz unterstützen. Hierzu können auch Absprachen mit ortsansässigen Fahrradhändlern getroffen werden.

Beschäftigte können Fahrräder und Pedelecs über ihren Arbeitgeber leasen. Hierbei wird über eine Gehaltsumwandlung die Leasingrate bezahlt. Weil der Abzug vom Bruttolohn erfolgt, sparen die Arbeitnehmer Steuern und Sozialabgaben. Die Fahrräder werden dabei individuell bei einem kooperierenden Händler ausgewählt und können auch privat eingesetzt werden. Die Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen für das Fahrrad-Leasing 2012 hat zu einem großen Boom des Leasings geführt. In Rottenburg am Neckar gibt es mit Leasingfirmen kooperierende Fahrradhändler.

Förderung von E-Lastenrädern

Gerade in Kernstadtbereichen ergeben sich durch den verbreiteten Einsatz von sogenannten leichten Nutzfahrzeugen bei kurzen Strecken und vielen Zwischenstopps sehr hohe CO₂-Emissionen. Ein nennenswerter Teil des innerstädtischen Warentransportes kann mit Lastenrädern abgewickelt werden. Hier sollte die Stadt Rottenburg am Neckar deren Einsatz fördern.

Zum einen sollte die Stadt als Vorbild bei Vergabe von geeigneten Transporten lokale Anbieter, die Fahrräder einsetzen, bevorzugen. Darüber hinaus sollte sie den Einsatz von Lastenrädern für die kommunalen Dienste prüfen (Posttransporte, Stadtreinigung, Grünflächenpflege, Infostände).

Zum anderen soll die Stadt über die Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern und die Förderungen informieren. Es gibt bereits eine finanzielle Förderung von E-Lastenrädern durch das Land Baden-Württemberg. Auch die Kurierdienste sind zunehmend an der Logistik mit Lastenrädern interessiert. So testet GLS ihren Einsatz u.a. in Kirchheim unter Teck. Möglicher Partner für ein Lastenradprojekt wäre auch die Firma VeloCARRIER (<https://www.velocarrier.de/>), die z. B. die Zustellung auf der „letzten Meile“ für Speditionen und Paketdienstleister übernimmt.

Pflege der Radverkehrsinfrastruktur

Die regelmäßige Pflege der Wege ist wichtig für die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs. So sollte Vegetation, die die Sicht und/ oder die Breite einschränkt, zurückgeschnitten werden und vor allem die landwirtschaftlichen Wege sollten gereinigt werden.

Für ein sicheres Radfahren im Winter ist vom Schnee freigeräumte Radverkehrsinfrastruktur wichtig. Auch ist darauf zu achten, dass von der Fahrbahn zur Seite geräumter Schnee nicht auf Radwegen oder Schutzstreifen liegt.

Flankierend: Parkraumbewirtschaftung

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung kann die Fahrradnutzung im Personen- und Wirtschaftsverkehr attraktiver machen und führt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Rad- und Fußverkehr. Darüber hinaus kann mit Falschparkeraktionen dafür sensibilisiert werden, dass nicht auf Schutzstreifen und Radwegen geparkt und gehalten wird.

5.6 Realisierungskonzept

Zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Rottenburg am Neckar sind Verbesserungen in der Radinfrastruktur erforderlich. Die entwickelten Punkt- und Streckenmaßnahmen sind im Maßnahmenkataster dargestellt und in ihrer Dringlichkeit priorisiert. Viele Maßnahmen lassen sich mit geringem Mitteleinsatz umsetzen, beispielsweise die Markierung von Radverkehrsfurten, und wurden entsprechend als Sofortmaßnahmen eingestuft.

Für die Maßnahmenumsetzung im Bereich der Infrastruktur wird folgende Reihenfolge empfohlen:

1. Sofortmaßnahmen
2. Maßnahmen zur Sicherung des Schülerverkehrs (Fahrradstraßen) und zur Entschärfung der Unfallschwerpunkte (z.B. Tübinger Straße)
3. Maßnahmen im Zuge des RadNETZ (vor allem auf dem Neckartalradweg)
4. Maßnahmen zur alltagsgerechten Verknüpfung der Stadtteile
5. Weitere Maßnahmen

Bei Realisierung einer Radschnellverbindung sollen die dafür erforderlichen Maßnahmen vorrangig behandelt werden. Neben den Maßnahmen für den fließenden Radverkehr sind auch Investitionen in das Fahrradparken (Kapitel 6) und die Umsetzung von nicht-investiven Maßnahmen, auf die in den Kapiteln 8, 12 und 13 eingegangen wird, zur Förderung der Fahrradmobilität erforderlich.

6 FAHRRADABSTELLANLAGEN, LADE- UND VERLEIHSTATIONEN

Die Nutzung von Fahrrädern - vor allem im Alltagsverkehr - hängt wesentlich von der Möglichkeit ab, diese diebstahlsicher abzustellen. Eine - an den Standort angepasste - Qualitätssteigerung der Abstellmöglichkeit führt zu höherer Akzeptanz und Frequenzierung. Daher sollten gezielt Angebote und Anreize zugunsten attraktiver, geeigneter Abstellmöglichkeiten in Rottenburg am Neckar geschaffen werden, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern. Die Installation von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖV oder im Zuge verkehrswichtiger Wege des Radverkehrs kann nach dem LGVFG³ vom Land Baden-Württemberg mit pauschalen Fördersätzen gefördert werden. Mit 40 % fördert das Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Fahrradstellplätze an Bahnhöfen. Die Deutsche Bahn unterstützt bei Planung und Flächen. Die Förderung im Rahmen dieser Bike+Ride-Offensive⁴ kann mit der Landesförderung kombiniert werden.

Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen der Verkehrsmittelverknüpfung und können somit den Umweltverbund stärken.

Die Stadt Rottenburg am Neckar hat bereits im Radwegekonzept 2001 das Thema Abstellanlagen behandelt. Es wurde auf den konsequenten Ausbau vor allem im Innenstadtbereich und die Planungen für eine Fahrradstation am Bahnhof verwiesen.

Die sichersten Abstellmöglichkeiten sind abschließbare Räume oder Boxen. Sie sind vor allem für hochwertige Räder bei längeren Abstellzeiten erforderlich, also zum Beispiel an Bahnhöfen und bei Arbeitgebern.

³ Homepage des Landesrechts Baden-Württemberg zur Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG), B III. (3): http://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/7us/page/bsbawueprod.psm/action/portlets.jw.MainAction?p1=2u&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=VVBW-VVBW000016940&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint – Abruf vom 28.10.2019

⁴ <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>

Die nach der Technischen Richtlinie TR6102-0911 des ADFC und nach der DIN 79008 Fahrradparksysteme geprüften Fahrradständer bieten Standsicherheit (das Rad kann nicht kippen oder wegrollen) und die Möglichkeit zum Anschließen des Rahmens und des Vorderrades (hierfür sind ausreichende Abstände zwischen den Einstellmöglichkeiten erforderlich). Sie können beispielsweise an Bahnhöfen (oder anderen Verknüpfungspunkten), Schulen und an Arbeitsplatzstandorten eingesetzt werden und sollten an diesen Standorten aufgrund der längeren Abstellzeit überdacht sein.



Abbildung 6-1: Bushaltestelle mit Fahrradständern in Bieringen

Für kurze Erledigungen oder Aufenthalte können Fahrradabstellmöglichkeiten ausreichen, an denen die Räder bequem angeschlossen werden können. Hier bieten sich Anlehnbügel und -geländer an.

Am Rottenburger Markplatz stehen Rundstahlbügel mit Unterholm zur Verfügung. Rundstahl ist gegenüber Flachstahl schonender für den Fahrradrahmen, der Unterholm bietet Anschliebmöglichkeiten für kleinere Räder und verhindert das Unterlaufen durch Personen mit Blindenstock.



Abbildung 6-2: Anlehnbügel auf dem Rottenburger Marktplatz

In der Landesbauordnung (Novellierung Stand 1.8.2019, § 37 Abs. 2) heißt es „Bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf (notwendige Fahrradstellplätze).“

In der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 werden zur Ermittlung dieser notwendigen Fahrradstellplätze Richtzahlen angegeben. Diese können auch für Bestandsnutzungen als Anhaltswerte dienen.

Einrichtung		Fahrradstellplätze
1.	Wohnheime	
1.1	Studierenden-, Schüler-, Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Plätze
1.2	Altenheime, Behindertenwohnheime	1 je 10 Plätze
1.3	Sonstige Wohnheime	1 je 2 Plätze
2.	Gebäude mit Büro- und Verwaltungs- und Praxisräumen	
2.1	mit Büronutzfläche	1 je 100 m ² Büronutzfläche ⁽¹⁾
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.)	1 je 70 m ² Nutzfläche ⁽⁴⁾
3.	Verkaufsstätten	1 je 50 m ² Verkaufsnutzfläche ⁽²⁾
4.	Versammlungsstätten	1 je 10 Besucherplätze
5.	Sportstätten	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m ² Sportfläche ⁽³⁾
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m ² Sportfläche ⁽³⁾
5.3	Sportstadien	1 je 10 Besucherplätze
5.4	Freibäder	1 je 100 m ² Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 Kleiderablagen
6.	Gaststätten	1 je 6-12 m ² Gastraum
7.	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 je 10 Betten
8.	Jugendherbergen	1 je 5 Betten
9.	Krankenhäuser, Kureinrichtungen	1 je 20 Betten
10.	Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche	
10.1	Allgemeinbildende Schulen	1 je 3 Schüler/-innen
10.2	Berufsschulen	1 je 5 Schüler/-innen
10.3	Hochschulen	1 je 5 Studierende
10.4	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	5 je Gruppenraum
10.5	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 3 Besucherplätze
11.	Handwerks- und Industriebetriebe,	1 je 225 m ² Nutzfläche ⁽⁴⁾
12.	Museen und Ausstellungsgebäude	1 je 100 m ² Nutzfläche ⁽⁴⁾

1 Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
2 Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.
3 Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.
4 Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.

Tabelle 6-1: Richtzahlen für Fahrradstellplätze

6.1 Fahrradparken an weiterführenden Schulen

Fahrradständer an Schulen sollen gut anfahrbar sein, auf geeignetem Grund und an Stellen mit sozialer Kontrolle stehen. Geeignet sind Fahrradständer, die dem Rad einen festen Stand bieten und an die der Rahmen auch mit einem Bügel- oder Faltschloss angeschlossen werden kann. Aufgrund der weitverbreiteten Federgabeln sind Modelle mit einem aufgeweiteten oder vorgezogenem Bügel geeignet. Komfortabel sind Ausführungen, in die das Rad eben eingeschoben werden kann. Bei einer solchen Einstellung in einer Ebene sind Mindestabstände von 0,70 m zwischen den Plätzen erforderlich. Platzsparend sind Modelle mit wechselnd hoher und tiefer Einstellung der Räder. Die Mindestabstände zwischen den Einstellplätzen betragen hier 0,50 m bei einem Höhenversatz von mindestens 0,20 m (gemäß DIN und Technischer Richtlinie). Die Abstellanlagen sollten überdacht sein.

In der Kernstadt von Rottenburg am Neckar gibt es mehrere Standorte von weiterführenden Schulen. Die Qualität der dort angebotenen Abstellanlagen variiert stark. Am Eugen-Bolz-Gymnasium stehen beispielsweise nur Felgenklemmer ohne Überdachung zur Verfügung. Die Mängel und Maßnahmen an den Schulen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert.

Auch für die Fahrräder des Lehrpersonals sind geeignete Abstellanlagen anzubieten und es ist zu berücksichtigen, dass Pedelecs auch zunehmend bei Kindern und Jugendlichen Verbreitung finden. Das Angebot von abschließbaren Anlagen zur Einzelnutzung als Fahrradboxen oder als „Sammelgarage“ mit definiertem Nutzerkreis ist zu prüfen.

Es werden regelmäßige Beobachtungen zur Auslastung der Abstellanlagen empfohlen, um bedarfsgerecht die Anlagen zu erweitern.

6.2 Fahrradparken an Bahnhöfen und Haltepunkten

Aufgrund der längeren Abstellzeiten müssen die Fahrräder an Bahnhöfen in besonderem Maße geschützt werden. Es bietet sich hier eine Kombination von Fahrradboxen und Fahrradständern gemäß DIN und Technischer Richtlinie an. Die Mindestabstände zwischen den Einstellplätzen betragen 0,50 m bei einem Höhenversatz von mindestens 0,20 m. Die Abstellanlagen sollten überdacht sein. Auch Sammelgaragen mit eingeschränktem Nutzerkreis und automatische Anlagen können zum Einsatz kommen.

Die Mängel und Maßnahmen an den ÖPNV-Haltepunkten sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert.

Bei Haltestellenumbauten ist immer das Thema Fahrradparken mit zu berücksichtigen.

6.3 Fahrradparken im Innenstadtbereich

Da überwiegend kurz geparkt wird und die Stadtbildverträglichkeit wichtig ist, werden Anlehnbügel und -geländer für den Innenstadtbereich empfohlen.

Die Bügel sollen wie folgt gestaltet sein (FGSV, 2012, S. 13-16):

- Achsabstand bei beidseitigem Anlehnen: 1,50 m (mindestens 1,00 - 1,20 m).
- Höhe: 0,80 m (mindestens 0,65 m)
- Länge: 0,80 m bis 1,30 m (mindestens 0,65 m)
- Die Bügel sollten in Rundstahl ausgeführt sein. Flachstahl kann zu Beschädigungen am Lack führen.
- Gut ist ein zusätzlicher Unterholm.
- Es gibt Bügel, die mit Bodenhülsen fixiert werden. Sie können leicht entfernt werden, wenn der Platz anders genutzt werden soll (z.B. Innenstadt für Feste).
- Anlehnbügel gibt es auch auf Querholmen montiert als Reihenanlagen. Dadurch muss nicht jeder Bügel an zwei Punkten befestigt werden, aber die Anlage wirkt massiver.

Gerade im Innenstadtbereich ist bei der Anordnung der Anlehnbügel zu berücksichtigen, dass auch Lastenräder, Anhänger, Tandems oder Liegeräder geparkt werden können.

Ein weiteres Element sind Anlehn geländer, die an Häusern oder Mauern befestigt werden können. Der Abstand zur Wand sollte aufgrund der gängigen Lenkerbreiten 0,35 m betragen.

Es wird empfohlen, regelmäßig die in und außerhalb der Anlagen abgestellten Räder zu erfassen, um weiteren Bedarf zu erkennen.

Die Mängel und Maßnahmen für den Innenstadtbereich sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert.

Für größere Veranstaltungen empfiehlt sich die Anschaffung von mobilen Fahrradständern.

In Zusammenarbeit mit Handel und Gewerbe in der Innenstadt können zusätzlich einheitliche mobile Anlehnbügel oder Fahrradständer mit Werbefläche als weitere Angebote zur Verfügung gestellt werden.

6.4 Privates Fahrradparken

Das Vorhandensein geeigneter, eingangsnaher Fahrradabstellplätze kann Mieter und Beschäftigte zum Fahrradfahren anregen. 2015 sind die Landesbauordnung (LBO) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV) in Kraft getreten, die für unterschiedliche Gebäudenutzungen die Anzahl der vorgeschriebenen Fahrradstellplätze festlegen und Anforderungen an die Qualität formulierten. Dies ist relevant bei Neubauten, Erweiterungen und Umnutzungen von Gebäuden. Nach der Novellierung der LBO 2019 im Rahmen der Wohnraumoffensive, wird die Zahl der Fahrradstellplätze für Wohnungen nicht mehr in der LBO starr festgelegt, sondern die unteren Baurechtsbehörden sollen dies nach Bedarf entscheiden.

Städte haben die Möglichkeit, über eine kommunale Kfz-Stellplatzsatzung noch weiter steuernd einzugreifen. So können sie z. B. auch für Wohngebäude festlegen, dass die notwendigen Kfz-Stellplatzzahlen reduziert werden können, wenn mobilitätsverbessernde Maßnahmen ergriffen werden. Das könnte dann beispielsweise die Errichtung von Fahrradabstellplätzen oder die Bereitstellung von gemeinschaftlich nutzbaren Lastenrädern oder Fahrradanhängern sein. Es besteht zudem die Möglichkeit, für Wohnanlagen, bereits im Bebauungsplan Standorte für Fahrradboxen und Fahrradgaragen festzulegen.

Für bestehende, dicht bebaute Gebiete können auch nachträglich Anlagen eingerichtet werden. Wenn dies nicht gebäudenah erfolgen kann, werden auch längere Wege zu sicheren Abstellanlagen akzeptiert. In Hamburg wurden solche Fahrradkleingaragen („Fahrradhäuschen“) für jeweils 12 Räder eingerichtet.

Neben dem langfristigen Abstellen ist auch zu berücksichtigen, dass Besucher und Bewohner Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum für kurzfristiges Parken benötigen.

6.5 Weitere Standorte

Im Rahmen der Bürgerwerkstatt und der Online-Beteiligung wurden zum Fahrradparken aufgrund der detaillierten Ortskenntnisse der Bürger*innen Hinweise zu fehlenden Abstellanlagen gegeben – zum Teil auch bei kleineren und bei privaten Einrichtungen. In der folgenden Tabelle sind diese Nennungen aufgeführt. Die Nummer in der rechten Spalte bezieht sich auf die Verwaltungsvorschrift (s.

Tabelle 6-1: Richtzahlen für Fahrradstellplätze).

Anregung Öffentlichkeitsbeteiligung	VwV Stellplätze, Nummer
Supermärkte	3
Bio-Supermarkt, Poststraße	3
neue Postfiliale am Ehinger Platz	3
Bahnhofs-Apotheke (weitere Auto-Parkplätze auflösen)	3
"Hallen"	4
Wurmlingen, Kelter	4
Seebronn, Feuerseeplatz	4
Gemeindehäuser der Kirchen	4
Quartiers-Treff Kreuzerfeld	4
Wendelsheim, Sporthalle und -gelände	5.2
Gewerbeneuansiedlungen	11
Künstlerhof, Klausenstraße	12
überdachte Abstellplätze an Bushaltestellen (zentrale Haltestelle in jedem Stadtteil)	
Wurmlingen, Bushaltestelle Rössle	
geplanter Bahnhalt beim DHL-Gelände	
Bad Niedernau, Kurpark	
Weilerburg, Pkw-Parkplatz	
Weiler, bei Pkw-Parkplatz	

Tabelle 6-2: Weitere Standorte für Abstellanlagen

6.6 Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes

Es bestehen folgende Lademöglichkeiten für Pedelec- und E-Bike-Akkus:

- Wirtschaft Tourismus Gastronomie Rottenburg am Neckar, Marktplatz: Im Vorraum befindet sich eine Ladestation mit 6 Schließfächern, um jeweils 2 Akkus laden zu können. Bedienung mit 1 & 2 € Münze als Pfand und Schlüssel.
- Forsthochschule Schadenweiler Hof: öffentliche Ladestation der Stadtwerke Rottenburg für E-Bikes und E-Autos. Das kostenlose Laden kann auch über ein Ladekabel erfolgen (Heimladegerät nicht erforderlich, funktioniert aber nicht für alle Modelle, vier Akkus können gleichzeitig geladen werden). Studierende haben diese Station im Rahmen einer Lehrveranstaltung entwickelt. In weiteren Projekten sollen Einsatz und Nutzerverhalten untersucht werden.
- Das Bad-Café in Bad Niedernau bewirbt in Anzeigen eine Lademöglichkeit.

Geplant sind:

- weitere Lade-Schließfächer vor der Stadtbibliothek
- Ladestationen am Bahnhof Ergenzingen

Empfehlenswerte weitere Standorte sind:

- Bahnhof (Alltags- und Freizeitradverkehr)
- Eugen-Bolz-Platz (Alltagsradverkehr, Hohenzollernradweg)
- Bahnhof Bad Niedernau (Neckartalradweg/Hohenzollernradweg)
- Freibad (Neckartalradweg)

An diesen Standorten für Lademöglichkeiten müssen auch attraktive Abstellmöglichkeiten und ggf. Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten vorhanden sein. An den vorgeschlagenen Standorten soll darüber hinaus eine Radreparaturstation installiert werden. Neben Luftpumpen für alle gängigen Ventilarten bietet diese mit Stahlleinen gesicherte Werkzeuge und eine Aufhängemöglichkeit des Fahrrades zur komfortablen Reparatur. Solche Stationen können beispielsweise über den ADFC Baden-Württemberg bezogen werden, der diese bereits flächendeckend im Landkreis Göppingen aufgestellt hat. Diese Stationen sind vandalismussicher gestaltet.

6.7 Pedelec-Verleihsystem

Pedelecs und E-Bikes bieten die Chance, große Steigungen und Entfernungen ohne Kraftaufwand sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu überwinden. Das macht sie für unterschiedliche Zielgruppen interessant. Die Nutzung eines E-Bikes oder Pedelecs auf dem Weg zur Arbeit ist flexibel und schnell und die Berufspendler erreichen unerschwitzten ihren Arbeitsplatz. Auch für Menschen, die bisher nicht Rad fahren, kann die Elektrounterstützung Radfahren möglich machen.

Für die Stadt Rottenburg am Neckar bietet sich ein Verleihsystem vor allem aufgrund der bewegten Topografie an. Die Pedelecs werden im Straßenbild durch die Räder an sich und durch die Stationen sichtbarer. Dies kann bei der Bevölkerung für eine höhere Akzeptanz des Verkehrsmittels sorgen und Interesse an der Nutzung wecken.

Folgende Standorte an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs erscheinen für Pedelec-Verleihstationen zur Verknüpfung der Verkehrssysteme geeignet:

- Bahnhof
- Eugen-Bolz-Platz
- Bahnhof Ergenzingen

Weitere mögliche Standorte sind:

- Gewerbegebiet Siebenlinden
- Forsthochschule (evtl. gemeinsam mit dem Campingplatz)
- Freibad/Gästehaus (vermietet bereits Fahrräder)

7 BETEILIGUNG VON AKTEUREN UND ÖFFENTLICHKEIT

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr wurden Akteure und Öffentlichkeit intensiv beteiligt. Dies ist gerade im Hinblick auf eine breite Akzeptanz einerseits und der möglichst umfassenden Einbeziehung der Belange aller Nutzergruppen ein wesentlicher Baustein des Klimaschutz-Teilkonzepts. In den folgenden Kapiteln sind die Beteiligungen in den jeweiligen Arbeitsschritten der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr dargestellt.

7.1 Angebotsanalyse und Mängelerfassung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Angebotsanalyse und Mängelermittlung erfolgte durch Auswertung von vorhandenen Unterlagen:

- „Radar-Meldungen“ von Schwachstellen und Anregungen im Rahmen der Stadtradel-Wettbewerbe 2018 und 2017
- Meldungen der Radwegegruppe der Lokalen Agenda 21
- Verbesserungsvorschläge für die Rad-Infrastruktur in der Kernstadt von interessierten Bürgern auf dem N!-Festival – November 2017

Die unterschiedlichen Anregungen wurden bewertet und sachgerecht in den weiteren Planungsprozess einbezogen. Die Meldungen des Stadtradel-Wettbewerb 2019 lagen im August 2019 vor. Sie waren überwiegend bereits im Entwurf des Katasters enthalten, kleinere Ergänzungen wurden vorgenommen.

7.2 Netzkonzeption

Die Entwürfe von Wunschliniennetz und Prüfnetz wurden von der Stadtverwaltung mit der Radwegegruppe und den Ortsvorstehern diskutiert. Die unterschiedlichen Anregungen wurden bewertet und sachgerecht in die Netzkonzeption einbezogen.

7.3 Bürgerwerkstatt

Der Entwurf des Maßnahmenkatasters (Maßnahmenblätter und Kartendarstellungen) wurde im Januar 2020 auf der Homepage der Stadt Rottenburg am Neckar der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht und es wurde zur Teilnahme an der Bürgerwerkstatt am 11. Februar 2020 eingeladen.

Nach Einführungsvorträgen der Stadtverwaltung und der BERNARD Gruppe ZT GmbH mit anschließend kurzer Diskussion, verteilten sich die ca. 50 Teilnehmer*innen auf vier Arbeitsgruppen. Für die Stadtteile wurden zwei Arbeitsgruppen gebildet, weitere Gruppen hatten die Kernstadt und das Fahrradparken zum Thema. In den moderierten Arbeitsgruppen standen jeweils Maßnahmenkataster, Pläne und Moderationskarten zur Verfügung. Genannte Mängel und Maßnahmenvorschläge wurden - mit Nummer und Symbolbild für die vorgeschlagene Maßnahme - in die Pläne eingetragen. Auf Moderationskarten mit der entsprechenden Nummer aus dem Plan wurden die Anregungen erläutert. Nach dieser Phase stellten die Arbeitsgruppensprecher*innen die jeweiligen Ergebnisse aus ihrer Gruppe im Plenum zusammenfassend vor.

Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt wurden tabellarisch aufbereitet, bewertet und mit der Stadtverwaltung von Rottenburg am Neckar abgestimmt. Die Tabellen sind im Anhang dargestellt.

Damit wurde den Bürger*innen eine aktive Teilnahme an der Konzepterstellung sowie ein Dialog mit der Stadtverwaltung und den Gutachtern ermöglicht. Sie konnten mit ihrer Ortskenntnis wertvolle Hinweise beitragen und die Erfahrungen unterschiedlicher Nutzergruppen in den Bearbeitungsprozess einbringen.

Stadt Rottenburg am Neckar

Klimaschutzteilkonzept - Mobilitätskonzept Radverkehr

Das folgende Foto zeigt exemplarisch das Ergebnis der Arbeitsgruppe zum Fahrradparken:

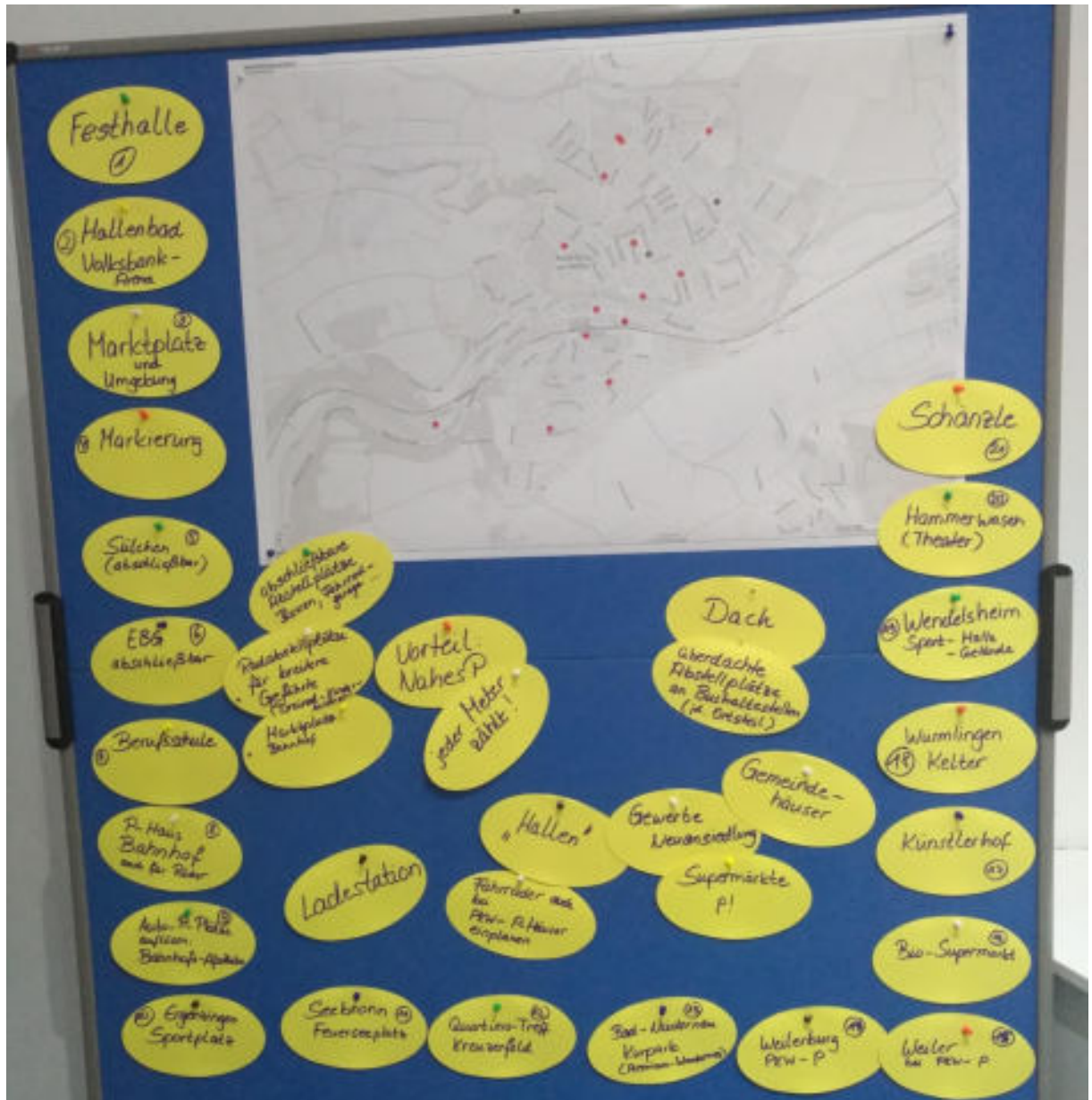


Abbildung 7-1: Ergebnisse der Arbeitsgruppe Parken

7.4 Online-Beteiligung

Im Anschluss konnten noch bis zum 31.03.2020 Anregungen zum Radverkehrskonzept an die Stadtverwaltung gegeben werden. Davon machten weitere Personen und die Radwegegruppe Gebrauch.

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden tabellarisch aufbereitet, bewertet und mit der Stadtverwaltung von Rottenburg am Neckar abgestimmt. Die Tabellen sind im Anhang dargestellt.

7.5 Zusammenfassung

Durch die Beteiligung von Akteuren und Öffentlichkeit konnten wichtige Anregungen für das Klimaschutzteilkonzept – Mobilitätskonzept Radverkehr für die Stadt Rottenburg am Neckar gewonnen werden.

Aus der intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit im Rahmen der Bürgerwerkstatt sind insgesamt 99 Anregungen hervorgegangen, hinzu kamen noch 28 weitere Anregungen schriftlich (doppelte Nennungen sind nicht mitgezählt).

	Stadtteile		Kernstadt		Radparken		gesamt	
	Werkstatt	schriftlich	Werkstatt	schriftlich	Werkstatt	schriftlich	Summe	Anteil
bereits im Mobilitätskonzept enthalten	9	1	8	6	7		31	24%
allgemeine Anmerkung	1	3	2		6		12	9%
aufgenommen	13	3	14	4	18	2	54	43%
keine Aufnahme in die vorliegende Konzeption	16	4	2	5	3		30	24%
Summe	39	11	26	15	34	2	127	100%

Tabelle 7-1: Anregungen aus der Bürgerschaft

Über 40 % der Anregungen wurden aufgenommen, textlich in den Bericht oder als neue Maßnahmen bzw. angepasste Maßnahmen in das Kataster. Ein knappes Viertel

war bereit im Mobilitätskonzept enthalten. Ein weiteres knappes Viertel konnte nicht aufgenommen werden. Für diese Vorschläge erfolgt aber ggf. eine weitere Prüfung und Maßnahmenrealisierung.

In den Tabellen im Anhang 2 sind die einzelnen Ergebnisse aus der Bürgerwerkstatt und der Online-Beteiligung dargestellt.

KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Eine aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit besitzt in der Radverkehrsförderung eine Schlüsselfunktion zur Ausbildung eines positiven Bewusstseins gegenüber dem Radfahren und damit auch zur Sicherung und Steigerung des Radverkehrsanteils. Mit verschiedenen Möglichkeiten können die Erlebbarkeit und das Interesse am Fahrradfahren generell sowie im Besonderen an E-Bikes und Pedelecs gesteigert werden.

Die Stadt Rottenburg am Neckar nimmt 2019 bereits zum sechsten Mal in Folge am Wettbewerb STADTRADELN teil. Das wird intensiv beworben und auf der Homepage und mit Pressemeldungen begleitet. Oberbürgermeister Neher nahm seine Vorbildfunktion wahr und nutzte in der dreiwöchigen Aktionszeit 2019 ausschließlich das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel. Als Auftakt wurde am 19. Juni 2019 der Pkw von Oberbürgermeister Neher auf dem Marktplatz „eingehüllt“ und das neue städtische Lastenrad vorgestellt. Auf <https://www.stadtradeln.de/rottenburg/> werden neben den aktuellen Eckdaten und Terminen Radtreffs und Radtouren unterschiedlicher Veranstalter aufgelistet. Die Kontaktdaten des Klimaschutzmanagers als Ansprechpartner stehen ebenfalls auf der Seite. Neben den bundesweiten Preisen verlost die Stadt Rottenburg am Neckar weitere Preise und zeichnet die teilnehmerstärksten Teams, Firmen, Schulen und Kindergärten mit Preisen aus. Die Preise werden im Rahmen einer Siegerprämierung im Rathaus vergeben.

Die Durchführung der Aktion STADTRADELN durch die Stadt Rottenburg am Neckar ist eine sehr gute öffentlichkeitswirksame Maßnahme: Werbung, zwei öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen, der Oberbürgermeister als Vorbild und ein Kontakt zur Stadtverwaltung.

Nach diesem „Vorbild“ soll über das Radfahren kontinuierlich über verschiedene Kommunikationskanäle informiert werden.

Zur Vermarktung empfiehlt es sich, einen eingängigen Slogan und ein Logo für die Radaktivitäten der Stadt Rottenburg am Neckar entwickeln zu lassen.

Printmedien

Es sollen kontinuierlich Pressemitteilungen herausgegeben werden, damit das Thema Radfahren eine positive Darstellung in den Zeitungen erfährt. Oftmals überwiegen hier die Berichte über Unfälle von bzw. mit Beteiligung von Radlern. Werbemaßnahmen, wie z. B. Handzettel und Plakate, sind eine sinnvolle Ergänzung. Für die Gesamtstadt soll eine Fahrradkarte erstellt werden.

Internet

Es wird auf der Homepage der Stadt bereits zum Thema Radfahren informiert. Beispielsweise auf der Startseite während des Stadtradelwettbewerbs. Wünschenswert wären darüber hinaus Radinformationen für Alltag und Tourismus und Ansprechpartner zu den Themen. Auch Konzeptionen, Erhebungen und Untersuchungen und der Radverkehrsbericht (s. Kapitel 13) sollen über die städtische Homepage verfügbar sein.

Derzeit gibt es auf der Homepage in der Rubrik „Tourismus & Stadtinfo“ unter „Fahrpläne, Verkehr“ keine Fahrradinformationen.

Wichtig - vor allem für Kinder und Jugendliche - sind auch die Social Media Kanäle, über die Radinformationen verbreitet und Wettbewerbe durchgeführt werden können.

Aktionen

Über das Stadtradeln hinaus können weitere Wettbewerbe, Gewinnspiele und Verlosungen durchgeführt werden. Diese können sich auch an bestimmte Zielgruppen richten, so könnten beispielsweise fahrradfreundliche Einzelhändler oder Arbeitgeber ausgezeichnet werden.

Geführte Exkursionen (mit Themenschwerpunkten) in die Umgebung, Quiztouren mit GPS, auch in Kombination mit GeoCaching, sind nicht nur für Neu-Bürger⁵ ein inte-

⁵ Eine aktuelle Studie hat gezeigt, dass ein gezieltes Neubürgermarketing das Verkehrsverhalten zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen kann: https://www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Umweltverbund/Neubuergermarketing/190708_Bericht_Evaluation_Neub%C3%BCrgermarketing.pdf

ressantes Angebot (diese sollten aber gezielt über solche Angebote und das Radfahren in Rottenburg am Neckar informiert werden, da Menschen in einer solchen Umbruchsituation offener für Alternativen zum Auto sind).

Neu erstellte Infrastruktur sollte feierliche eröffnet werden: beispielsweise Fahrradstraßen oder größere Fahrradabstellanlagen, zum Beispiel an Schulen. In Kooperation mit dem örtlichen Fahrradhandel und weiteren Partnern (Verbände, Polizei, etc.) können Fahrradaktionstage (Fahrrad-Codierung, Radcheck, Testmöglichkeiten für Räder und Zubehör) angeboten werden. Solche Aktionstage lassen sich auch gut mit der Inbetriebnahme neuer Angebote oder von Preisverleihungen kombinieren.

Aufgrund der bewegten Topographie bietet sich die gezielte Förderung von Pedelecs an. Hierzu könnten Pedelecs durch die Stadt bereitgestellt und die zurückgelegten Wege ausgewertet werden. Pedelec-Testtage bei Arbeitgebern in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradhandel und Fahrradleasinganbietern bieten die Möglichkeit, Räder unverbindlich auszuprobieren. Arbeitgeber können auch eine Pedelec-Testflotte für mehrere Wochen im Rahmen der Landesinitiative RadKULTUR ausleihen.⁶ Fahrsicherheitstrainings machen mit dem Rad oder Pedelec und herausfordernden Situationen im Verkehr vertraut (derzeit ist das vom Verkehrsministerium geförderte Projekt „Sicher E-Biken“, das perspektivisch allen Pedelec-Neulingen ein kostenloses Training ermöglichen soll, in der Pilotphase <https://www.radspass.org/> .

Beteiligung und Kooperation

Der Kontakt zu den Bürgerinnen und Bürgern soll über eine offene Sprechstunde der/des Fahrradbeauftragten und über eine Meldeplattform für Schäden (App, „Scherbentelefon“) ermöglicht werden.

Kommunikation mit Schulen: zusätzlich zu den bereits durchgeführten Sicherheitstagen sollen Radschulwegepläne mit intensiver Beteiligung der Schülerinnen und Schüler erstellt, Abstellanlagenkonzepte entwickelt und Fahrradparcours/Fahrsicherheitstraining angeboten werden.

⁶ Im Rahmen der RadKULTUR möchte das Land Baden-Württemberg das Radpendeln gezielt fördern und richtet sich hierzu mit speziellen Angeboten an die Arbeitgeber. So kann auch eine Pedelec-Testflotte ausgeliehen werden: <https://www.radkultur-bw.de/ Resources/Persistent/5ef520e4f2aacc68e071b2438ab9eca75d0c6f9b/2019-06-18%20Steckbrief%20Testflotte.pdf>

Kommunikation mit Arbeitgebern: Es sind in Rottenburg am Neckar schon einige Arbeitgeber in Sachen Fahrrad aktiv, wie beispielsweise die Firma Somfy. Stadt, HGV und WGT sollten Informationsveranstaltungen zum Thema Fahrradpendeln (gute Abstellanlagen, Routenberatung für Arbeitswege, Fahrradförderung, Mobilitätsmanagement) sowie die Vernetzung der Arbeitgeber untereinander weiter fördern.

In Kooperation mit dem Einzelhandel könnte ein Fahrradshopper mit dem neu entwickelten Logo produziert und zu vergünstigten Preisen verkauft werden (Sponsoren).

Projektbezogene Kooperation mit Bildungseinrichtungen:

An der Hochschule für Forstwirtschaft wurde im Rahmen einer Lehrveranstaltung eine E-Lade-Station von Studierenden entwickelt.

Auch die Kirchen sind bereits in Sachen Fahrrad aktiv: So wurde 2019 der spirituelle Radweg auf den Spuren des heiligen Meinrad eröffnet.

9 LEUCHTTURMPROJEKTE

Radelkids

Kinder und Jugendliche sollen in Rottenburg am Neckar mit Spaß und sicher radeln. Ein wichtiger Beitrag hierzu ist die Einrichtung von Fahrradstraßen. Zu „Eröffnung“ einer neuen **Fahrradstraße** ist ein Event unter Beteiligung der angrenzenden Schulen sinnvoll. Parallel bietet sich die Erstellung von **Radschulwegplänen** an, die die neuen Fahrradstraßen einbeziehen. Wünschenswert wäre auch die Erweiterung der Fahrradstraßen zu Fahrradzonen. Hierzu ist eine entsprechende StVO-Novelle geplant, die die Ausweisung von Fahrradzonen ermöglichen soll. Die Einrichtung soll sich an den Regeln für Fahrradstraßen orientieren.

An einer berufsbildenden Schule kann im Rahmen eines Projektes ein **Fahrradparcours** gebaut werden (Rampen, Wippen, Rüttelstrecken, ...).⁷ Dieser soll vor allem an den Grundschulen vor der Radfahrausbildung eingesetzt werden und den Umgang mit dem Rad spielerisch schulen. Die Polizei beklagt, dass die Radfahrausbildung in der 4. Klasse zunehmend dadurch erschwert wird, dass die Kinder nicht mehr gut genug Rad fahren können. Auch an weiterführenden Schulen kann ein solcher Parcours sinnvoll eingesetzt werden.

An den Schulen sollen **Fahrradchecks** und im Herbst Beleuchtungsaktionen durchgeführt werden. Hieran können die Schülerinnen und Schüler auch selbst aktiv beteiligt werden, sinnvoll ist eine Integration des Themas „Fahrrad“ in den Unterricht und in Arbeitsgemeinschaften. Auch Fahrsicherheitstrainings und gemeinsame **Fahrradausflüge** (auch in Kombination mit GeoCaching) können Schülerinnen und Schülern an weiterführenden Schulen Spaß am Radfahren vermitteln.

Eine **schulübergreifende Tour** innerhalb der Stadt kann für die Schülerinnen und Schüler zum tollen Erlebnis werden und den Schülerradverkehr sichtbar machen. In Mannheim wird die „Tour de Karl“ jährlich durchgeführt. Mehrere Hundert Schüler in Aktionsshirts radeln zusammen ca. 8 km durch die Stadt.

⁷ Der ADFC Tübingen bietet einen solchen Parcours zum Ausleihen an. Nähere Infos: <https://www.adfc-bw.de/tuebingen/service/fahrrad-parcours/>

Die **Abstellsituation** für Fahrräder an den weiterführenden Schulen ist zu verbessern. Hierzu wurden entsprechende Maßnahmen empfohlen (s. Kapitel 6.1). Neu errichtete Abstellanlagen sollen feierlich eingeweiht werden.

Damit die Verkehrssicherheit für Radelnde und zu Fuß gehende Kinder im Umfeld der Schulen besser wird, sollen **Eltern-Taxis** nachhaltig eingeschränkt werden (s. Kapitel 5.3).

Auch über das STADTRADELN hinaus können die Schülerinnen und Schüler durch ein System mit **Bonuspunkten** für das Radeln und Preisverlosungen animiert werden, das Rad auf dem Weg zur Schule zu nutzen.

Des Weiteren kann eine tages-/stundenweise Sperrung von Straßen/Straßenabschnitten oder Gebieten für den motorisierten Verkehr Raum für radelnde Kinder und Jugendliche schaffen.

Für Jugendliche kann ein **Fahrradfilm oder Fotowettbewerb** angeboten werden. Hierzu drehen sie einen Image-Film zum Radfahren in Rottenburg am Neckar bzw. machen Fotos und teilen diese über ihre Social Media Kanäle.

Lastenesel

Die Rottenburger Kernstadt bietet attraktive Einkaufsmöglichkeiten. Die Aufenthaltsqualität wird dadurch beeinträchtigt, dass viele Nutzfahrzeuge - beispielsweise von Paketzustellern - unterwegs sind. Diese emittieren gerade auf den innerstädtischen Kurzstrecken verhältnismäßig viel CO₂. In der Fußgängerzone und in den engen Innenstadtstraßen halten die Fahrzeuge häufig so, dass Geh- und Radwege zugeparkt sind und diese Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

Ein nennenswerter Teil des innerstädtischen Warentransportes kann schnell, zuverlässig und umweltschonend mit **Lastenrädern** abgewickelt werden. Die Stadt Rottenburg am Neckar sollte als Vorbild selber Lastenrädern einsetzen, was sie bereits macht, bzw. Firmen bevorzugt beauftragen, die das tun und - in Zusammenarbeit mit WGT und HGV - über Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern und die Förderungen informieren (s. Kapitel 5.5). Mit diesen beiden Partnern kann eine Online-Plattform für

lokale (unabhängige) Händler und Hersteller entwickelt werden, die Auslieferung sollte per **Lastenpedelec** erfolgen.

Für Handwerker und Techniker hat die Firma Sortimo (<https://www.sortimo.de/das-lastenfahrrad-procargoc1/>) ein spezielles Lastenrad mit verschiedenen Aufbau-
lösungen entwickelt.

Stadtteilvernetzung

Es besteht bereits ein Netz an land- und forstwirtschaftlichen Wegen, das die 17 Ortsteile miteinander verbindet und zum Radfahren geeignet ist. Damit die Wege auch im Alltag gut nutzbar sind, sollten die wichtigsten Routen mit Randmarkierungen versehen werden (s. Maßnahmenkataster). Um einen guten Zustand der Wege zu gewährleisten, sollen Radroutenpaten gewonnen werden. Das sollten Nutzerinnen oder Nutzer sein, die auf einer bestimmten Strecke regelmäßig - beispielsweise zur Arbeit - radeln. Diese können dann Mängel, Verschmutzungen, Fremdnutzungen oder Ähnliches an die Stadt melden. Die Patinnen und Paten sollen jedes Jahr von der Stadt zu einem Erfahrungsaustausch und als Anerkennung für ihr Engagement eingeladen werden.

Es soll auch das Gespräch mit Forst und Landwirtschaft gesucht werden, damit ein reibungsloser und sicherer Verkehr sowohl für deren Fahrzeuge als auch für den Radverkehr möglich ist.

10 ENERGIE- UND TREIBHAUSGASBILANZ

Der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch und an den CO₂-Emissionen ist hoch und in Baden-Württemberg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (19 %) mit einem guten Drittel überdurchschnittlich. Der Straßengüterverkehr - insbesondere im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge - weist einen starken Anstieg auf. Die angestrebte Reduzierung der CO₂-Emissionen ist im Verkehrssektor bislang deutlich geringer ausgefallen als in den anderen Sektoren.

Im Landkreis Tübingen lag der Anteil des Verkehrssektors 2016 bei 44 %, pro Einwohner sind das 1,62 t/Jahr (Statistisches Landesamt, Regionaldaten). 2017 fuhr ein Pkw im Landkreis Tübingen durchschnittlich 12.512 km pro Jahr (berechnet aus Daten des Statistischen Landesamts, Daten liegen nur auf Kreisebene vor). Unter Berücksichtigung der höheren Pkw-Dichte in Rottenburg am Neckar (573 Pkw pro 1.000 EW im Vergleich zu 530 Pkw pro 1.000 Kreisbewohner) lässt sich für die Stadt ein Wert von gut 1,74 t CO₂ Verkehrsemissionen pro Einwohner und Jahr abschätzen.

Für Rottenburg am Neckar liegen keine aktuellen Daten - beispielsweise zum Modal Split - vor, weshalb für die folgenden Berechnungen Daten aus der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) herangezogen werden. Die MiD ist die größte Stichprobenerhebung zum Verkehrsverhalten in Deutschland, die letzte MiD wurde 2017 durchgeführt. Die Auswertungen liegen in räumlichen Differenzierungen vor, beispielsweise nach Bundesländern. Nach raumstrukturellen Kriterien werden die zusammengefassten regionalstatistischen Raumtypen in sieben Kategorien differenziert. Für Rottenburg am Neckar wird die Kategorie „ländliche Region - zentrale Stadt“ als repräsentativ angesehen.

Die Einwohner dieses Regionstyps legen durchschnittlich 3,2 Wege pro Tag zurück, d.h. die Einwohner Rottenburgs entsprechend knapp 140.000 Wege pro Tag. In Tabelle 5-1/Tabelle 10-1 sind diese Wege gemäß den in der MiD ermittelten Anteilen auf die Wegekassen verteilt und die Wege der Pkw-Selbstfahrer berechnet worden. Zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer wurden jeweils die Mittelwerte der Entfernungsklassen zugrunde gelegt, in der Klasse ab 100 km wurden 125 km angesetzt. Zur Berechnung der CO₂-Emissionen gibt der Projektträger Jülich für Pkw 208,5 g CO₂ pro Fahrzeugkilometer vor⁸. Daraus ergeben sich für die Rottenburger Einwohner gut 174 t CO₂ täglich und knapp 64.000 t CO₂ jährlich.

⁸ https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/4901/live/lw_file/hinweise_beispiele_berechnung_thg-minde-rung_radverkehr.pdf

Stadt Rottenburg am Neckar

Klimaschutzteilkonzept - Mobilitätskonzept Radverkehr

Entfernungsklasse	MiD ländl. Region zentrale Stadt		Rottenburg am Neckar			
	Wege pro Entfernungsklasse	Anteil Pkw Selbstfahrer	Wege pro Entfernungsklasse	Wege Pkw Selbstfahrer	gefahrte km	g CO ₂ Emissionen
unter 0,5 km	10%	8%	13.957	1.117	558	116.400
0,5 bis unter 1 km	11%	17%	15.352	2.610	2.610	544.169
1 bis unter 2 km	16%	31%	22.331	6.923	10.384	2.165.035
2 bis unter 5 km	28%	45%	39.079	17.586	61.549	12.833.068
5 bis unter 10 km	15%	57%	20.935	11.933	89.498	18.660.329
10 bis unter 20 km	8%	66%	11.165	7.369	110.538	23.047.143
20 bis unter 50 km	7%	63%	9.770	6.155	215.423	44.915.739
50 bis unter 100 km	3%	52%	4.187	2.177	163.295	34.046.916
100 km und mehr	2%	52%	2.791	1.452	181.438	37.829.906
insgesamt	100%		139.568	57.321	835.294	174.158.704

Tabella 10-1: Hochrechnung der täglichen CO₂-Emissionen durch Personenverkehr für Rottenburg am Neckar

11 POTENZIALANALYSE

Das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen der RadSTRATEGIE das Ziel formuliert, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2020 auf 16 % und bis 2030 auf 20 % zu erhöhen. Im Rahmen der Stichprobenerhebung Mobilität in Deutschland wurde für Baden-Württemberg für das Jahr 2017 ein Anteil von 10 % ermittelt. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sind große Anstrengungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich, aber auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad - und damit eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen - gelingt nur, wenn eine qualitativ hochwertige und subjektiv als sicher empfundene Radverkehrsinfrastruktur und eine positive Einstellung zum Radfahren vorhanden sind.

Potenziale zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad ergeben sich durch die Gewinnung neuer Radnutzer, durch die häufigere Nutzung des Rades und durch das Zurücklegen längerer Wege mit dem Rad.

Die Steigerungspotenziale sind demnach nur auszuschöpfen, wenn auf allen Handlungsebenen der Radverkehr ambitioniert gefördert wird. Es geht nicht mehr nur darum, den vorhandenen Radverkehr sicher zu führen, sondern es müssen Umsteiger vom Kraftfahrzeugverkehr gewonnen werden. Hierzu sind - neben einem Ausbau der Infrastruktur - auch „weiche“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aus den Bereichen Kommunikation und Marketing erforderlich.

Die Stadt Rottenburg am Neckar legt bereits seit vielen Jahren Radverkehrsinfrastruktur an und fördert das Radeln. Es gibt allerdings - vor allem im Bereich der Kernstadt - verhältnismäßig viele Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Ein Teil davon wird durch untermaßige Radverkehrsinfrastruktur, die nicht mehr den heutigen Standards entspricht, begünstigt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass Verbesserungen in der Infrastruktur und die Umsetzung weiterer Maßnahmen zu einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils in Rottenburg am Neckar führen werden.

Es liegen keine Daten zum Modal Split für die Stadt Rottenburg am Neckar vor. Aus der aktuellen Stichprobenerhebung Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2017 werden für das Basisszenario die Radverkehrsanteile für die Raumkategorie „ländliche Region - zentrale Stadt“ als Orientierungswerte angesetzt.

MiD ländliche Region zentrale Stadt 2017		
Entfernungsklasse	Anteil Radverkehr	Anteil Pkw-Selbstfahrer
unter 0,5 km	8%	8%
0,5 bis unter 1 km	19%	17%
1 bis unter 2 km	21%	31%
2 bis unter 5 km	17%	45%
5 bis unter 10 km	8%	57%
10 bis unter 20 km	5%	66%
20 bis unter 50 km	3%	63%
50 bis unter 100 km	4%	52%
100 km und mehr	0%	52%
insgesamt	13%	

Tabella 11-1: Rad- und Pkw-Selbstfahreranteile an den Entfernungsklassen

Bei der Verteilung der mit dem Rad zurückgelegten Wege auf die Entfernungsklassen wird deutlich, dass derzeit 85 % der Radwege zwischen 1 und 5 km lang sind. Zwischen 5 und 10 km sind es noch 10 %. Bei weiteren Entfernungen gibt es keinen nennenswerten Anteil.

MiD ländliche Region zentrale Stadt 2017		
Entfernungsklasse	mit dem Rad zurückgelegte Wege	kumuliert
unter 0,5 km	6%	6%
0,5 bis unter 1 km	16%	22%
1 bis unter 2 km	25%	47%
2 bis unter 5 km	38%	85%
5 bis unter 10 km	10%	95%
10 bis unter 20 km	3%	98%
20 bis unter 50 km	1%	99%
50 bis unter 100 km	1%	100%
100 km und mehr	0%	100%

Tabella 11-2: Verteilung der mit dem Rad zurückgelegten Wege auf Entfernungsklassen

Im Folgenden wird das Radverkehrspotenzial für die Stadt Rottenburg am Neckar für ein kurzfristiges Szenario bis 2025 und für ein mittelfristiges bis 2030 ermittelt. Die Ausgangswerte des Basisszenarios sind Orientierungswerte aus der Studie Mobilität in Deutschland, da keine entsprechenden Daten für Rottenburg am Neckar vorliegen.

Rottenburg sattelt auf 2025

Kurzfristig sollen die Sofortmaßnahmen umgesetzt, Unfallschwerpunkte entschärft und Fahrradstraßen eingerichtet werden. Begleitend zu der Umsetzung der Fahrradstraßen soll das Schwerpunktthema „Radelkids“ (s. Kapitel 9) umgesetzt werden. Darüber hinaus soll das Fahrradmarketing in Zusammenarbeit WGT und HGV aufgebaut werden. Verwaltung und Politik sollen ihre Vorbildfunktion in Sachen Verkehrsverhalten intensiv nutzen. Für Neubürger sollen Radtouren angeboten werden und ein „Mobilitätsinfopaket“ zusammengestellt werden.

Eine Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern und das Schwerpunktthema „Lastenesel“ (s. Kapitel 9) sollen begonnen werden.

Da der Fokus vor allem auf die Sicherung des vorhandenen Radverkehrs und die weitere Förderung der Radmobilität von Kindern und Jugendlichen gelegt wird, sind die größten Steigerungen in den Entfernungsbereichen zwischen 1 und 5 km zu erreichen.

RadSTRATEGIE 2030

Bis 2030 soll Rottenburg am Neckar inklusive aller Stadtteile über ein durchgängig komfortabel und sicher befahrbares Netz von geeigneter Infrastruktur für den Radverkehr verfügen.

Die Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern soll etabliert sein und das Schwerpunktthema „Lastenesel“ umgesetzt sein. Vor allem mit diesen beiden Fahrtzwecken - Arbeitspendeln und innerstädtischer Warentransport - wird die sogenannte „Pedelectrification“ vorangetrieben. Dies wird nochmal zu deutlichen Steigerungen bei den Pendelwegen führen, vor allem in den Entfernungsklassen zwischen 5 und 20 km.

Entfernungsklasse	MiD ländl. Region zentrale Stadt 2017	Rottenburg sattelt auf 2025	RadSTRATEGIE 2030
unter 0,5 km	8%	10%	12%
0,5 bis unter 1 km	19%	25%	32%
1 bis unter 2 km	21%	29%	41%
2 bis unter 5 km	17%	26%	38%
5 bis unter 10 km	8%	11%	17%
10 bis unter 20 km	5%	6%	9%
20 bis unter 50 km	3%	3%	4%
insgesamt	13%	18%	25%

Tabelle 11-3: Radverkehrsanteile in Szenarien

Auf der Basis der abgeleiteten Radverkehrsanteile wird für die beiden Szenarien das CO₂-Einsparpotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad ermittelt. Zur Berechnung der eingesparten Pkw-Kilometer werden die Mittelwerte der Entfernungsklassen angesetzt, in der Klasse ab 20 km werden 25 km als Grundlage genommen, um die Verlagerungsmöglichkeiten auf das Rad realistisch abzubilden. Die zusätzlichen Radfahrten in zukünftigen Jahren werden derzeit noch mit anderen Verkehrsmitteln oder gar nicht durchgeführt. Wie sich modale Verlagerungen darstellen, wurde für Pedelec-Neunutzer in einer Studie analysiert. Aus dieser Untersuchung⁹ können Werte für den Radverkehr insgesamt abgeleitet werden, indem Umstiege vom Rad auf das Pedelec sowie induzierte Fahrten herausgerechnet werden. Auf diesem Wege wurde ermittelt, dass die zusätzlichen Radfahrten zu 72 % von den Pkw-Fahrten verlagert werden. Zur Berechnung der eingesparten CO₂-Emissionen gibt der Projektträger Jülich für Pkw 208,5 g CO₂ pro Fahrzeugkilometer vor.

Im kurzfristigen Szenario „Rottenburg sattelt auf 2025“ ergeben sich durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad CO₂-Minderungen von 1.253 t pro Jahr im Vergleich zum Basisszenario.

⁹ http://www.transportation-design.org/cms/upload/DOWNLOADS/150916_Abschlussbericht_Pedelection_final.pdf

Rottenburg sattelt auf 2025				
Entfernungsklasse	Wege pro Entfernungsklasse	reduzierte Pkw-Wege ggü. Basisszenario	eingesparte km	eingesparte g CO ₂ Emissionen
unter 0,5 km	10%	161	80	16.762
0,5 bis unter 1 km	11%	630	630	131.369
1 bis unter 2 km	16%	1.351	2.026	422.391
2 bis unter 5 km	28%	2.392	8.371	1.745.297
5 bis unter 10 km	15%	482	3.618	754.270
10 bis unter 20 km	8%	80	1.206	251.423
20 bis unter 50 km	7%	21	528	109.998
insgesamt	95%	5.117	16.458	3.431.510

Tabelle 11-4: CO₂-Einsparung im Szenario „Rottenburg sattelt auf 2025“ pro Tag

RadSTRATEGIE 2030				
Entfernungsklasse	Wege pro Entfernungsklasse	reduzierte Pkw-Wege ggü. Basisszenario	eingesparte km	eingesparte g CO ₂ Emissionen
unter 0,5 km	10%	354	177	36.875
0,5 bis unter 1 km	11%	1.449	1.449	302.148
1 bis unter 2 km	16%	3.241	4.862	1.013.739
2 bis unter 5 km	28%	5.979	20.927	4.363.243
5 bis unter 10 km	15%	1.326	9.948	2.074.243
10 bis unter 20 km	8%	322	4.823	1.005.694
20 bis unter 50 km	7%	68	1.688	351.993
insgesamt	95%	12.739	43.875	9.147.935

Tabelle 11-5: CO₂-Einsparung im Szenario „RadSTRATEGIE 2030“ pro Tag

Im mittelfristigen Szenario „RadSTRATEGIE 2030“ ergeben sich durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad CO₂-Minderungen von 3.339 t pro Jahr im Vergleich zum Basisszenario.

Weitere Einsparungspotenziale ergeben sich durch den Einsatz von Lastenrädern und -pedelecs im innerstädtischen Warenverkehr. Da hierzu keine übertragbaren Daten für die Gemeindeebene vorliegen, werden diese eingesparten CO₂-Emissionen nicht berücksichtigt (der Projektträger Jülich gibt für Lieferwagen 235 g CO₂ pro Fahrzeugkilometer an).

12 VERSTETIGUNGSSTRATEGIE

Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Fahrradmobilität dauerhaft in die Verwaltung eingebunden wird und auch eine Vernetzung über die Verwaltung hinaus stattfindet. Eine bessere und nachhaltige Einbindung der Fahrradmobilität soll durch folgende Aktivitäten erreicht werden:

- Schaffung einer Vollzeitstelle einer/eines Fahrradbeauftragten innerhalb der Verwaltung. Hier soll alles rund ums Rad gebündelt und koordiniert werden.
- Bildung einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe mit allen Stellen, die mit dem Thema Rad befasst sind (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Klimaschutz, Tourismus, Wirtschaftsförderung, ...). Mindestens viermal pro Jahr soll diese Gruppe tagen.
- Festlegung eines Budgets und Einstellung in den Haushalt.
- Jede Planung/Straßenbaumaßnahme soll den Radverkehr gleichberechtigt berücksichtigen und Verbesserungen für den Radverkehr untersuchen. Das soll verwaltungsintern kommuniziert werden. Das vorliegende Mobilitätskonzept für den Radverkehr ist die Grundlage hierfür.
- Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Die AGFK entwickelt beispielsweise Konzepte und Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit und stellt diese den Mitgliedskommunen kostengünstig zur Verfügung.
- Vernetzung zum Thema Radverkehr mit den Nachbarkommunen und dem Landkreis Tübingen, beispielsweise durch regelmäßigen Austausch mit den Radverkehrsbeauftragten.
- Vernetzung mit den ansässigen Arbeitgebern zum Thema Betriebliches Mobilitätsmanagement und speziell zur Radverkehrsförderung. Ausbau der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung beispielsweise durch Mobilitätsmanagement, Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber und einen umweltorientierten Dienstfahrzeugpool.

13 CONTROLLING-KONZEPT

Das Controlling-Konzept soll dazu beitragen, Entwicklungen im Radverkehr aufzuzeigen und Rückschlüsse auf den Radverkehrsanteil am Modal-Split zu ermöglichen. Über nachvollziehbare Kennwerte lassen sich die Erfolge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr insgesamt überwachen und einzelne Maßnahmen durch eine Vorher-Nachher-Analyse bewerten. Daraus lassen sich dann auch Treibhausgas-minderungen abschätzen.

Zählungen des fließenden Radverkehrs

Zentraler Bestandteil des Controllings ist die Zählung des Radverkehrs. Hierzu soll:

- Mindestens eine Dauerzählstelle an einem stark frequentierten Querschnitt installiert werden. In Form eines Radbarometers zeigt sie aktuelle Tageswerte an, dokumentiert damit die Bedeutung des Radverkehrs und motiviert zur Radnutzung. Hieraus lassen sich Erkenntnisse zur tages-, wochen- und jahreszeitlichen Verteilung des Radverkehrsaufkommens gewinnen.
- Es sollen regelmäßig wiederkehrende Zählungen an festzulegenden Stellen durchgeführt werden, um die Entwicklung des Radverkehrsanteils abschätzen zu können. Auch Erkenntnisse zur räumlichen Entwicklung und zum Routenwahlverhalten können hierüber gewonnen werden.
- Des Weiteren sollen gezielte Vorher-Nachher-Zählungen bei Umsetzung einzelner größerer Maßnahmen gemacht werden.

Die regelmäßigen und die Vorher-Nachher-Zählungen sollten an einem sogenannten repräsentativen Werktag (Dienstag oder Donnerstag) in den Sommermonaten außerhalb der Schulferien stattfinden. Die Zählintervalle sollen maximal 15 Minuten lang sein, der Zeitraum von 06 bis 22 Uhr dauern. Die Zählungen können durch Personal, über Video-Auswertungen oder Zähl Schleifen erfolgen.

Es bietet sich an, die regelmäßigen Zählungen alle zwei Jahre durchzuführen und zu den Ergebnissen des Fahrradklimatests in Beziehung zu setzen.

Zählungen des ruhenden Radverkehrs

Im Bereich von Schwerpunkten sollen die dort abgestellten Fahrräder regelmäßig gezählt werden (spätestens alle zwei Jahre mit den Zählungen des fließenden Radverkehrs). Diese Zählungen können in Beziehung zu den Ergebnissen im Bereich des fließenden Radverkehrs gesetzt werden und auch die Entwicklungen im Radverkehr verdeutlichen (beispielsweise den Anteil der Pedelecs). Außerdem kann Handlungsbedarf zur Planung der Abstellanlagen abgeleitet werden.

Hierbei sind die Räder in den Fahrradständern zu zählen und Räder, die im direkten Umfeld „wild“ geparkt sind. Zählungen des ruhenden Radverkehrs sind an den Bahnhöfen, im Innenstadtbereich, an Schulen und Einrichtungen mit hohem Radverkehrsaufkommen durchzuführen. An Bahnhöfen und Schulen soll mindestens zwischen 9 und 12 Uhr gezählt werden.

Weitere Institutionen oder Arbeitgeber können motiviert werden, selber regelmäßig zu zählen. Dazu sollte ein einheitliches Zählformular (analog und digital) zur Verfügung gestellt werden, damit vergleichbar erfasst wird.

Befragungen

Eine Befragung von Radfahrenden liefert weitergehende Informationen zur Verkehrsmittelwahl, zum Radverkehrsverhalten und auch zu sicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen.

Eine solche Befragung kann mündlich, durch geschultes Erhebungspersonal, an geeigneten Standorten erfolgen. Um eine differenzierte Stichprobe zu erhalten, soll an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten befragt werden. So können alle Nutzergruppen (Freizeit-, Erledigungs-, Ausbildungs- und Berufsverkehr) erfasst werden. Auch ein Auslegen von Fragebögen ist möglich und die Bereitstellung des Fragebogens als Online-Tool ist sinnvoll.

Sinnvoll können auch Befragungen an Schulen, bei Arbeitgebern, über Einzelhandelsgeschäfte oder Freizeiteinrichtungen sein. Hierzu sollten Fragebögen konzipiert werden, die mit den anderen Befragungen vergleichbar sind.

Ergänzend ist der ADFC-Fahrradklimatest gezielt auszuwerten, mit den vorherigen Klimatestbefragungen zu vergleichen und zu den anderen Befragungs- und Zähler-

gebnissen in Beziehung zu setzen. Der Fahrradclimatest des ADFC ist eine nicht repräsentative Befragung von Radfahrenden in Deutschland, die alle zwei Jahre durchgeführt wird. Die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden soll damit beurteilt, Veränderungen im Zeitverlauf festgestellt und ein Ranking zwischen den Städten erstellt werden. Im Jahr 2018 wurden so 683 Städte in unterschiedlichen Größenklassen mit dem Schulnotensystem beispielsweise hinsichtlich ihrer Radverkehrsinfrastruktur, des Sicherheitsgefühls und der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, der Wegweisung und des Marketings bewertet. In der Gesamtbeurteilung schnitt Rottenburg am Neckar mit der Note 3,8 leicht besser ab, als der Durchschnitt in der Stadtgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner.¹⁰

Unfallauswertung

Die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sollen jeweils für Dreijahreszeiträume ausgewertet werden. Hierdurch lässt sich beispielsweise feststellen, ob gezielte Maßnahmen dazu beitragen, Unfallhäufungsstellen oder –strecken zu entschärfen.

Radverkehrsbericht

Die Ergebnisse der Erhebungen und weitere statistische Daten bilden einen wichtigen Bestandteil des Radverkehrsberichtes. Die Daten werden im Bericht dargestellt und bewertet und im Zeitverlauf analysiert. Auch die Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist Berichtsbestandteil. Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist darzustellen. Die bereits umgesetzten Maßnahmen werden beschrieben und es wird ein Ausblick auf die geplanten Maßnahmen gegeben. Ziele und weitere Handlungsansätze sind zu formulieren.

Der oder die Fahrradbeauftragte erstellt alle zwei Jahre den Radverkehrsbericht, aus dem Jahr 2018 liegt ein Leitfaden zu kommunalen Radverkehrsberichten vor.¹¹

Über die Vorstellung des Radverkehrsberichtes hinaus, soll eine mindestens jährliche Berichterstattung im Rat erfolgen.

Es empfiehlt sich darüber hinaus ein Abgleich mit dem Controlling der kommunalen Treibhausgas-Bilanz und des European Energy Awards.

¹⁰ https://object-manager.com/om_map_fahrrad_if_2018/data/2018/Rottenburg%20am%20Neckar.pdf

¹¹ <https://www.dstgb.de/dstgb/Quicklinks/radmaterial/Handbuch%3A%20Kommunale%20Radverkehrsberichte/HandbuchRadverkehrsberichteTeamred.pdf>

Aufgestellt: Aalen, Juli 2020

BERNARD Gruppe ZT GmbH

i.V.



Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter

ANLAGE 1:
Priorisierung der Maßnahmen

Priorisierung der Maßnahmen für das Radverkehrskonzept der Stadt Rottenburg am Neckar

Kriterien		Punkte
Netzbedeutung / Potenzial		
RSV, Übergeordnetes Netz (RadNETZ BW) Hauptnetz 1. Ordnung		3
Hauptnetz 2. Ordnung		2
Ergänzungsnetz/Freizeitnetz		1
Außerhalb des Netzes		0
Verkehrssicherheit		
Innerorts	Tempo 50, > 10.000 Kfz/24h	2
	Tempo 50, > 4.000 Kfz/24h oder Tempo 30, > 10.000 Kfz/24h	1
	50 km/h, < 4.000 Kfz/24h oder < 50 km/h	0
Außerorts	100 km/h, > 4.000 Kfz/24h	2
	100 km/h, 2.000 - 4.000 Kfz/24h ; 70 km/h, > 4.000 Kfz/24h	1
	< 2.000 Kfz/24h, 100 km/h ; < 4.000 Kfz/24h, 70 km/h	0
Besondere Gefährdung (im Einzelfall zu vergeben; Bsp: hoher SV-Anteil/kurviger Streckenverlauf/ kritische Sicht)		1
Ausbauqualität		
Neubau (Netzlücke vorhanden)		2
Belagssanierung / Umbau		1
Verbreiterung, Komfort-Mangel		0

Max. zu erreichende Punktzahl: 8





Sofortmaßnahme: Keine Priorisierung der Maßnahme mit Punkten













ANLAGE 2:
Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung






Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bürgerwerkstatt (11.02.2020) und schriftlich (bis 31.03.2020)



Die Ergebnisse aus der Bürgerwerkstatt und der Online-Beteiligung wurden tabellarisch aufbereitet, bewertet und mit der Stadtverwaltung von Rottenburg am Neckar abgestimmt.

In den folgenden Tabellen sind die Ergebnisse dargestellt. Dabei ist jeweils die Anregung beschrieben und eine Stellungnahme dazu. Ein Symbol kennzeichnet in vier Kategorien, zu welchem Ergebnis die Prüfung und Bewertung der Anregung geführt hat.

	bereits im Mobilitätskonzept enthalten
	allgemeine Anmerkung
	aufgenommen
	keine Aufnahme in die vorliegende Konzeption (ggf. spätere Realisierung oder weitere Prüfung)

Anregung Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Ausbau L 360: nicht als Führung für den Radverkehr geeignet; Aufnahme alternativer Strecke ins Netz	Baisingen		Das Land hatte einen straßenbegleitenden Radweg abgelehnt. Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung einen Feldweg westlich der L 360 in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Asphaltierter Radweg (Flurbereinigung)	Baisingen		Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung Feldwege in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Asphaltierter Radweg (Flurbereinigung)	Baisingen		Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung Feldwege in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Schutzstreifen auf der Brücke	Baisingen		Nach Umsetzung der Flurbereinigung wird hierzu eine Abstimmung mit RP und LRA erfolgen.
Netzänderung: zwei asphaltierte Wege westlich statt Führung entlang der Kreisstraße	Baisingen		Die beiden Wege sind in ausreichender Qualität vorhanden und im Netz dargestellt. Die Führung entlang der Kreisstraße wird im Netz belassen.
direkte Anbindung nach Bondorf besteht bereits	Baisingen		Wurde als Freizeitweg aufgenommen, Querung L 1361 ist vorhanden.
S 92 und S 93 rausnehmen, kein Neubau, Querung B 28 problematisch, zu teuer	Ergen- zingen		Die Strecke ist Bestandteil des Zielnetzes im RadNETZ Baden-Württemberg. Sie soll unter Einbeziehung vorhandener Wege realisiert werden.
Ausbau im Bereich der Mercedesstraße wichtiger, aber Mercedesstraße direkt zu teuer.	Ergen- zingen		In der Mercedesstraße befinden sich zahlreiche Ziele für den Radverkehr (Arbeitgeber, Handel), deshalb ist hier ein sicheres Angebot wichtig.
östlich der Mercedesstraße Verbindung ausbauen	Ergen- zingen		Wenn die Erweiterung des Gewerbegebietes abgeschlossen ist, soll zusätzlich am östlichen Rand ein Radweg errichtet werden. Hinweis im Maßnahmenblatt S 95 ergänzt.
für die Schüler*innen aus Bondorf wichtige Wegeverbindung, neuer Kreisverkehr ist für Radverkehr geeignet, Fortsetzung südlich des Knotes bis zu den Schulen	Ergen- zingen		Weg südlich des Kreisverkehrs wird in Zusammenhang mit der angedachten Erweiterung des Gewerbegebietes Höllsteig geplant.
Weg Richtung Eutingen bereits vorhanden	Ergen- zingen		Wurde als Freizeitweg ins Netz aufgenommen.
Schutzstreifen in der Bergstraße	Ergen- zingen		Die Bergstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone, daher ist hier die Markierung von Schutzstreifen nicht zulässig.






Anregung Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Seebornn - Wendelsheim: Route durch den Wald, Belag verbessern	Seebornn	✓	Ist im Maßnahmenkataster enthalten (S 45).
Seebornn - Bondorf: Randmarkierung	Seebornn		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Ortsdurchfahrt Seebornn prüfen	Seebornn		Ein Schutzstreifen wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Verbindung Seebornn - Ergenzingen (K 6939)	Seebornn	✗	Die Querungen im Bereich der Brücken über die B 28a und die A 81 könnten ggf. bei einer Bauwerkssanierung für den Radverkehrs verbessert werden. Viele Wegeabschnitte sind bereits vorhanden. Der Kreis prüft den Vorschlag.
Verbindung nach Herrenberg über Oberndorf fehlt	Oberndorf		Im Rahmen eines Modellvorhabens und durch aktuelle Zählungen haben sich neue Rahmenbedingungen ergeben und es wurden weitere Maßnahmen für diesen Abschnitt entwickelt.
Direkte Verbindung nach Kiebingen (zwischen S 58 und S 60)	Wurm-lingen		Der derzeitige Umweg beträgt 300 m (850 m zu 550 m). Eine direkte Führung wäre wünschenswert und sollte geprüft werden (Eigentumsverhältnisse, Wasserschutzgebiet). Prüfauftrag wurde bei Maßnahme S 60 ergänzt.
Ortsdurchfahrt Wurmlingen, Zufahrt Discounter	Wurm-lingen	✓	Die Problematik ist der Stadt Rottenburg am Neckar bewusst. Die Ortsdurchfahrt ist derzeit stark vom Kfz- und auch Schwerverkehr belastet. Kurzfristig werden kleinere Maßnahmen (beispielsweise die Verlängerung der Tempo-30-Strecke) empfohlen. Perspektivisch soll es nach Fertigstellung der B 28 zu einer Entlastung kommen, dann sollte die Ortsdurchfahrt umgestaltet werden.
P 55 Uhlandstraße L / 372: Maßnahme ist gut, hier besteht ein großer Mangel	Wurm-lingen	✓	
Weg östlich der Straße richten (Grunderwerb)	Wurm-lingen	✗	Perspektivisch soll es nach Fertigstellung der B 28 zu einer Entlastung kommen, dann kann der Kreuzungsbereich (L 372 - Uhlandstraße) umgestaltet und die Radverkehrsführung verbessert werden.
P 57 Hohenzollern-Weg / Almenstraße: sollte eine höhere Priorität erhalten	Wurm-lingen		Die Sichtbeziehungen sind hier nicht gewährleistet, daher wird ein Zusatzpunkt bei Verkehrssicherheit vergeben, dann entspricht die Einstufung der hohen Priorität. In P 57 wird eine Umgestaltung des Knotens zur Prüfung empfohlen.
Pfäffinger Straße: Unübersichtliche Verkehrssituation	Wurm-lingen	✓	Das ist richtig. In P 55 wird die Anlage einer Querungshilfe empfohlen. Perspektivisch soll es nach Fertigstellung der B 28 zu einer Entlastung kommen, dann kann der Kreuzungsbereich insgesamt umgestaltet und die Radverkehrsführung verbessert werden.

Anregung Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Ausbau Radweg westlich von Wurmlingen - L 372	Wurmlingen		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Ausbau Radweg (straßenbegleitend) Wendelsheim -Wurmlingen - L 371	Wurmlingen		Das Land würde einen begleitenden Radweg nur in Zusammenhang mit dem Straßenausbau machen. Der Ausbau war geplant. Bürgerinitiativen in Wurmlingen und Wendelsheim haben sich dagegen formiert, weil sie eine stärkere Kfz-Verkehrsbelastung befürchteten. Die nördliche Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen soll daher aufgewertet werden. Zusätzlich wurde ein Weg im Arbachtal ins Netz und ins Maßnahmenkataster aufgenommen.
Sichtschutzpflanzung/ Wand	Kiebingen		Da der Radweg unterhalb der Straße liegt, besteht Blendgefahr durch die Kfz. Eine Trennung durch Bepflanzung oder eine Wand wird nicht empfohlen (soziale Sicherheit). In S 63 wird die Ausbesserung/ Erneuerung der Randmarkierung vorgeschlagen. Perspektivisch wird der Kfz-Verkehr nach Fertigstellung der B 28 deutlich zurückgehen. Der Begleitweg wird ggf. im Radschnellverbindungsstandard mit Beleuchtung ausgebaut.
Belag und Führung Radverkehr Bühl - Rottenburg	Kiebingen		Eine Randmarkierung wird empfohlen (S 61 und S 63). Gegebenenfalls wird die Strecke im Radschnellverbindungsstandard ausgebaut.
Unterführung am Ortseingang (die meisten Fahrradunfälle), Römerstraße Kreuzung Siebentälerstraße	Weiler		Die stark belastete Landesstraße muss im Zuge des Hohenzollern-Weges gequert werden. In P 62 wird die Anlage einer Querungshilfe empfohlen.
L 389 Höhe HRB: Querungshilfe, Unterführung, Überführung, (Ampel)	Dettingen		Die stark belastete Landesstraße wird schnell befahren. In P 64 wird die Anlage einer Querungshilfe empfohlen.
Radverkehrsverbindung Dettingen - Frommenhausen	Dettingen		Ist im Radverkehrsnetz enthalten. Auf Rottenburger Gemarkung soll westlich der neuen Brücke ein Weg gebaut werden (S 68) sowie eine Querungshilfe über die L 389 in Höhe des HRB (P 64).
Dettingen Ortsdurchfahrt: Schutzstreifen	Dettingen		Ein einseitiger Schutzstreifen bergauf wird für den Abschnitt zwischen der Einmündung der Hemmendorfer Straße und dem Ortsausgang empfohlen (S 69).
Dettingen - Ofterdingen: Belag	Dettingen		Die Stadtverwaltung ist hierzu initiativ geworden, aber ein anderer Belag ist aus Naturschutzgründen nicht umsetzbar.
K 6943 Schwalldorf: Schutzstreifen bergauf markieren	Schwalldorf		Wurde von der Verkehrsbehörde der Stadt Rottenburg am Neckar aktuell nochmal geprüft und - vor allem aufgrund des kurvigen Streckenverlaufs - abgelehnt.
Starzeltal südlich von Frommenhausen: Belag	Frommenhausen		Qualität wurde als ausreichend für einen Freizeitweg eingestuft.

Anregung Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Neckartalradweg: Schutzstreifen (S 84) entspricht nicht der Bedeutung des Radwegs, Begleitweg und Querungshilfe bauen	Bieringen	✘	Die Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg sehen außerorts bis 3.000 Kfz/Tag bei Tempo 70 Fahrbahnführung vor. Am 01.07.2019 hat die Stadt Rottenburg auf Höhe des Golfgeländes (Vzul 70 km/h) knapp 2.700 Fahrzeuge ermittelt, weiter östlich (Vzul 50 km/h) knapp 2.500. Die Stadt Rottenburg am Neckar wird den Neubau eines Begleitweges und einer Querungshilfe in ihre weiteren Überlegungen mit einbeziehen.
Strecke entlang der K 6929 für den Radverkehr ungeeignet (S 83), besser durch's Starzeltal führen und dann den kurzen Stich hoch nach Wachendorf	Bieringen	✘	Die Kreisstraße sollte mit Randmarkierungen ausgestattet werden (S 83), um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Weg durch das Starzeltal kann nicht bei allen Licht- und Witterungsverhältnissen als Alltagsstrecke genutzt werden.
Die Verbindung zwischen dem Starzeltal und Schwalldorf ist für den Radverkehr zu gefährlich, Weg ist steil und sehr oft feucht, es gibt keine alternativen Wege im Wald; die Leute aus Schwalldorf laufen auf diesem Weg zu Fuß zum Bahnhof.	Bieringen	✘	Die Strecke ist von der Allmandstraße Bestandteil der gewiesenen Route nach Schwalldorf und nach Frommenhausen. Am Bahnhof Bieringen gibt es mehr Zughalte als in Bad Niedernau.
Neckartalradweg: Radler werden aus Westen kommend nicht ins Zentrum (Landgasthof, Bäckerei) geführt, sondern nach Süden ausgeleitet. Gewünscht wird eine Verlegung des Neckartalradwegs durch das Zentrum und eine Führung über den Fußgängersteg (ist zur Nutzung für den Radverkehr mit einem Geländer mit 1,2 m Höhe ausgebaut).	Bieringen	✘	Eine Verlegung des Neckartalradweges wird aus fachlicher Sicht nicht empfohlen und wurde aus Qualitätsgründen bereits abgelehnt. Für die aus Westen kommenden Radler*innen soll eine Infotafel auf die örtlichen Angebote hinweisen.
Ortsdurchfahrt Hirschau	Tübingen	!	Zuständigkeit Universitätsstadt Tübingen


Anregung schriftlich Februar - März 2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Verbindung nach Tübingen und Herrenberg über einen Radschnellweg (Tübingen/Reutlingen sowie in Richtung Böblingen/Stuttgart werden ja bereits Radschnellverbindungen ausgebaut). Dann wäre auch die Möglichkeit gegeben, das Fahrrad als Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte und zu Veranstaltungen zu verwenden.	Ergenzingen	!	Für Radschnellverbindungen ist ein Potenzial von mindestens 2.000 Radler*innen pro Tag erforderlich.
Anzumerken ist hierbei leider die absolut unzureichende Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Herrenberg und vor allem auch nach Tübingen, sodass man meistens auf den eigenen PKW angewiesen ist.	Ergenzingen	!	
S 45: Der Belag ist nicht nur im markierten Abschnitt verbesserungsbedürftig, auf der gesamten Strecke im Wald und am Waldrand müssen Mängel beseitigt werden. Da der Weg von Oberndorf nach Seebornn durchgehend asphaltiert ist (auch im Wald), ist nicht einzusehen, warum nicht auch der Weg von Wendelsheim nach Seebornn durchgehend einen solchen Belag bekommen sollte.	Seebornn - Wendelsheim	x	Die Stadt Rottenburg am Neckar überprüft die Strecke.
S 46: Die Radfahrt ist wegen des zeitweise starken Verkehrs und der engen Fahrbahn gefährlich, zumal die zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h nach meinem Eindruck von fast allen Autofahrern überschritten wird. Die nördliche Route Seebornn – Wendelsheim (mit dem Abschnitt S 45) ist nur unwesentlich länger. Sie könnte bei Verbesserung der Wegequalität dem Hauptnetz zugeschlagen werden und damit die Route auf der L 371 ersetzen.	Seebornn - Wendelsheim	x	Stadt prüft Strecke S 45 als Alternative.
S 48: Radwegeausbau Richtung Ammerbuch - Reusten, umwegige Führung südlich von Reusten	Oberndorf - Reusten	x	Durch aktuelle Zählungen hat sich für die K 6938 eine höhere Verkehrsbelastung ergeben. Die Maßnahmenkonzeption wurde daher angepasst, ein Begleitweg soll westlich der Kreisstraße neu gebaut werden. Für den nördlichen Abschnitt ist zwar ebenfalls ein straßenbegleitender Radweg entlang der K 6938 wünschenswert, erscheint jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kaum oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand realisierbar. Daher wird empfohlen den westlich der Kreisstraße in einem Bogen verlaufenden Wirtschaftsweg zu nutzen. Diese Route ist bezüglich der Steigung gut zu befahren und stellt trotz der Umwegigkeit eine akzeptable Alternative dar. Sie führt auf die Kreisstraße 6916, die mit etwa 1.000 Kfz/24h eine deutlich schwächere Verkehrsbelastung als die K 6938 aufweist.



Anregung schriftlich Februar - März 2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
P 58 Querungshilfe: Weg südlich hinab zum Arbach ist schlecht, Herstellung eines Belags nach „Qualitätsstandard“ ist notwendig. Belag des Weges nördlich von P 58 weist erhebliche Mängel auf.	Wurm-lingen		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
S 68 Priorisierung Potenzial: "Bislang fehlt eine direkte Radverkehrsvebindung zwischen Dettingen und Frommenhausen". Diese Formulierung ist irreführend. S 68 ist der Radweglückenschluß zwischen Frommenhausen und der Kernstadt. Deshalb muß S 68 nicht 2 sondern 3 Punkte erhalten.	Dettingen - Frommenhausen		Da die Verbindung im ausgebauten Zustand günstiger ist, als die Anbindung von Frommenhausen nach Rottenburg und Tübingen über Schwalldorf, erfolgt die Einstufung als Hauptnetz 1. Ordnung, daraus ergeben sich 3 Punkte beim Potenzial.
S 68 Priorisierung Verkehrssicherheit/Gefährdung: Sturzgefahr bei Nässe und Querung der Landstraße L 389 mindestens 1 Punkt angebracht. Damit kommt S 68 im Unterpunkt Dringlichkeit auf 6 Punkte und somit auf eine „hohe Dringlichkeit“!	Dettingen - Frommenhausen		Es wurde ein zusätzlicher Punkt bei Verkehrssicherheit vergeben.
Die Gemeinde Hirrlingen hat inzwischen dem Ausbau des unbefestigten Wirtschaftsweges zum Radweg auf ihrer Gemarkung zugestimmt (Schwäbisches Tagblatt 16.11.2019)	Dettingen - Frommenhausen		Hinweis im Maßnahmenblatt ergänzt.
P 64 – S 68: Von der neuen Brücke führt nur ein Erdweg zur Gemarkungsgrenze Hirrlingen. Merkwürdig: Da bei Nichtverwirklichung von S 68 keine Gefährdung besteht, kommt der Wegebau nur auf eine mittlere Dringlichkeit, während die Querungsmöglichkeit (P 64) wegen des Sicherheitsaspekts auf eine hohe Dringlichkeit kommt. Dabei ist die Anlage einer Querungshilfe nur sinnvoll, wenn auch die Radwegeverbindung verwirklicht wird.	Dettingen - Frommenhausen		Die Realisierung der Radwegeverbindung ist bereits beschlossen. Die Priorisierung erfolgt nach einem standardisierten Verfahren. Der Weg wurde ins Hauptnetz 1. Ordnung aufgestuft und erhält dadurch einen Punkt mehr. Darüber hinaus wurde noch ein zusätzlicher Punkt bei der Verkehrssicherheit vergeben.
Querungshilfe L 389: Mein Vorschlag, eine sich auf Anforderung einschaltende Bedarfsampel zu installieren, wurde beim Bürgerworkshop am 11.02.2020 in der Arbeitsgruppe (Tisch 2a) mit der Aussage abgeblockt: „Eine Ampel außerorts und auf freier Strecke wird in der Regel nicht zugelassen.“ Hier ist unbedingt eine Klärung durch die zuständigen Behörden notwendig, denn das Gefährdungspotential für den Radverkehr ist auf diesem Streckenabschnitt durch hohes Verkehrsaufkommen tagsüber auch schon ohne Querungsabsicht überdurchschnittlich hoch.	Dettingen - Frommenhausen		In P 64 ist eine geteilte Querungshilfe vorgesehen, damit kann der Radverkehr die Fahrspuren nacheinander queren.
Änderung der ausgeschilderten Radtour "Tour de Rottenburg": einbeziehen von Aboretum, Wildbienenanlage, u.A.	Frommenhausen		Im Flyer von 2015 führt die Strecke zwar nicht daran vorbei, aber es gibt einen Hinweis in Karte und Text auf das Aboretum.
Hinweis: Auf der über 2 km langen Steige nach Schwalldorf gibt es weder einen abgetrennten Radweg noch einen Radschutzstreifen bergauf. Eine diesbezügliche Anfrage der Schwalldorfer im Rottenburger Gemeinderat wurde von der Verwaltungsspitze wegen unverhältnismäßig hoher Baukosten verworfen.	Bad Niedernau - Schwalld.		Ein Schutzstreifen bergauf wurde von der Verkehrsbehörde der Stadt Rottenburg am Neckar geprüft und - vor allem aufgrund des kurvigen Streckenverlaufs - abgelehnt.


Anregung zur Kernstadt, Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Art	Stellungnahme
Kontrolle von Verkehrsregeln (Parken, Geschwindigkeit) erforderlich	!	Das ist sinnvoll und erforderlich.
Sprollstraße als Fahrradstraße	x	Erfüllt als Teil des Hauptstraßennetzes aufgrund der hohen Kfz-Belastung nicht die Anforderung zur Einrichtung einer Fahrradstraße. Die parallel verlaufende Mechtildstraße soll zur Fahrradstraße werden (§ 13).
Sprollstraße - Gartenstraße: Radaufstellflächen Knoten		Wurde als neue Maßnahme zur Ergänzung der vorgeschlagenen Aufhebung der Benutzungspflicht aufgenommen. Damit soll die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens in die Gartenstraße verdeutlicht werden
Weilerstraße Tempo 30		Die Weilerstraße ist südlich der Kreuzerfeldschulen Tempo-30-Zone. Aufgrund des Schülerverkehrsaufkommens ist die Einführung von Tempo 30 im gesamten Straßenverlauf sinnvoll. Das wurde geprüft, die Kriterien sind derzeit nicht erfüllt. Perspektivisch können sich die Rahmenbedingungen verändern (StVO-Novelle) und die Einführung von Tempo 30 erleichtern. Dann soll eine erneute Prüfung erfolgen.
Kreisverkehr Keplerstraße, Radler wird geschnitten	✓	Die Kreisfahrbahn führt aufgrund ihrer Breite zu hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und Überholvorgängen. In P 32 wird empfohlen, den Innenring um 5 cm zu erhöhen, so dass er von Pkw nicht mehr überfahren wird. Dies reduziert die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und das Überholen von Radlern wird vermieden. Auch die Zu- und Ausfahrten sind möglichst schmal auszuführen, um das Überholen und Schneiden des Radverkehrs zu vermeiden.
Kreisverkehr Eugen-Bolz-Platz kritisch für Radverkehr	✓	Die Kreisfahrbahn führt aufgrund ihrer Breite zu hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und Überholvorgängen. In P 10 wird empfohlen, den Innenring um 5 cm zu erhöhen, so dass er von Pkw nicht mehr überfahren wird. Dies reduziert die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und das Überholen von Radlern wird vermieden. Auch die Zu- und Ausfahrten sind möglichst schmal auszuführen, um das Überholen und Schneiden des Radverkehrs zu vermeiden.
Tübinger Straße Tempo 30		In der Tübinger Straße gibt es gehäuft Radverkehrsunfälle, zum überwiegenden Teil von Kfz verursacht. Eine erneute Prüfung der Einführung von Tempo 30 wurde in S 30 als Prüfauftrag ergänzt.
Unterführung Bahn, Tübinger Straße	✓	Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird eine separate Unterführung für den Radverkehr empfohlen (P 35).
Schadenweilerstraße südlich der Südtangente zur Fahrradstraße machen (mit Duldung Kfz-Verkehr)		Die Schadenweilerstraße bis zur Hochschule als Fahrradstraße zu gestalten ist sinnvoll und wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Kirchgasse Einbahnstraße öffnen		Ist zwar sehr eng, aber da hier sehr langsam gefahren wird möglich. Wurde als neue Maßnahme und ins Netz aufgenommen.
Durchfahrt Kapuzinerverkehr für Kfz sperren (Kapuzinertor)	!	Eine Sperrung würde zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr führen. Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs durch diese Maßnahme kann im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes im gesamtstädtischen Zusammenhang geprüft werden.

Anregung zur Kernstadt, Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Art	Stellungnahme
Hirschkreuzung muss überplant werden		Das ist richtig. In den Umbauplänen der Bahn ist der Radverkehr nicht berücksichtigt. In P 36 werden Markierungen vorgeschlagen, um den Radverkehr sicherer zu führen (Schutzstreifen, Furten, Radaufstellbereiche).
Berliner Straße abknickende Vorfahrt Spiegel anbringen		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Wegentalstraße - Potsdamer Straße: Kurve ist zugeparkt, Parkverbot verdeutlichen		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Gartenstraße: parkende Fahrzeuge stören		Das ist richtig. Für den Bereich östlich der Einmündung der Vogesenstraße wird die Prüfung der Verlagerung der Parkstände neben dem Schutzstreifen empfohlen (S 18).
Gartenstraße Tempo 30		Die Einführung von Tempo 30 wurde von der Verwaltung geprüft, die Kriterien sind derzeit nicht erfüllt. Perspektivisch können sich die Rahmenbedingungen verändern (StVO-Novelle) und die Einführung von Tempo 30 erleichtern. Dann soll eine erneute Prüfung erfolgen.
Bahnhofstraße: Schutzstreifen am KP zu eng, Kurzzeitparkplätze sollten entfernt werden		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen. Es gibt im Innenhof und im Parkhaus des Kauflandes ausreichend Pkw-Abstellplätze. Durch den Entfall der drei Kurzzeitparkstände kann gegen die Einbahnrichtung ein Radfahrstreifen markiert werden. Dieser wäre breiter als der vorhandene Schutzstreifen und mit einer durchgezogenen Linie abgegrenzt. Damit wird die wichtige Radverkehrsachse von Bahnhof in die Innenstadt aufgewertet.
Bahnhofstraße nördlicher Teil: Fahrradstraße		Wurde als neue Maßnahme für den Bereich nördlich der Tübinger Straße aufgenommen. Damit wird die wichtige Radverkehrsachse von Bahnhof in die Innenstadt aufgewertet.
von Keplerbrücke in Gartenstraße: Einbiegen nach rechts auf Gehweg		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen
Neckarhalde: Eltern halten auf Schutzstreifen, Kontrollen		Das konnten wir auch mehrfach beobachten. In S 1 wird die Markierung von Piktogrammen und Aufklärungsarbeit im Kindergarten (für die Eltern) empfohlen.
Abschnitt südlich des Sülchenfriedhofs als Fahrradstraße ungeeignet, weil Hundespazierweg		Das ist eine wichtige Information, die bei der Gestaltung der Fahrradstraße berücksichtigt werden sollte. Es kann beispielsweise geprüft werden, ob neben der Fahrradstraße ein (unbefestigter) Weg angelegt werden kann. Dieser Hinweis wurde im Maßnahmenblatt ergänzt. Es ist empfehlenswert, die Fahrradstraße bis zur Sülchenstraße als durchgehende Achse umzusetzen.
Lauberbühlweg Ergänzungnetz		Wurde als neue Maßnahme zur alternativen Anbindung der Hochschule aufgenommen.
Weg östliche Hochschule für Forstwirtschaft: Ausbau		Wurde als neue Maßnahme zur alternativen Anbindung der Hochschule aufgenommen.













Anregung zur Kernstadt, Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Art	Stellungnahme
Haltegriffe Ampel L 370 / Tübinger Straße	✓	In Kapitel 5.4 des Berichtes wird das Anbringen von Haltegriffen empfohlen und diese Einmündung als Beispiel, wo solche Griffe fehlen, genannt.
Führung Radverkehr unter Beachtung der Topographie	✗	Route ist Teil des abgestimmten Netzes. Es wurde bemängelt, dass die Route aus topographischer Sicht ungünstig gewählt wurde.
Mitgliedschaft AGFK (Gesamtstadt)	✓	In Kapitel 11 des Berichtes wird die Mitgliedschaft in der AGFK zur Verstetigung und zur Unterstützung der Fahrradförderung empfohlen.

Anregung zur Kernstadt, schriftlich Februar - März 2020	Art	Stellungnahme
Radwege-Markierungslinien am Weg westlich der L 385 - Verlängerung der Weiler Straße: Der Radweg ist vorbildlich mit weißen Randmarkierungen ausgestattet, die jedoch direkt vor der Kurve enden, an der sich der Radweg verbreitert und hier als Verlängerung der Weiler Straße (noch vor dem Abzweig zum Heberle-Hof) weitergeführt wird. Schön wäre es, die Markierungen bis zum Wohngebiet weiterzuführen, da im Dunklen der Straßenverlauf in der Linkskurve schlecht auszumachen ist.	✓	In S 36 wurde die Anlage einer Randmarkierung vorgeschlagen. Diese ist zwischenzeitlich bereits umgesetzt.
Im Bereich der Straße Gelber Kreidebusen - auf Höhe der Kreuzerfeldschule (Höhe Container-Neubau) sind mitten in der Fahrbahn zwei Schachtdeckel / Regengullis so weit abgesunken, dass ein Überfahren nicht gefahrlos möglich ist.	✓	Im Bericht wird generell und im Maßnahmenkataster exemplarisch auf diese Problematik hingewiesen.
Vielleicht ist es auch möglich, die Radstreifen in der Sprollstraße ganzflächig farblich so zu markieren, dass der PKW-Verkehr diese auch wahrnimmt. Vor allem zu Stoßzeiten erlebe ich es immer wieder, dass einzelne Autofahrer trotz ausreichend Platz Richtung Fahrbahnmitte den Radstreifen beim Warten vor der Ampel / dem Kreisverkehr blockieren. Eine Visualisierung durch ganzflächige - rote oder blaue - Farbmarkierung würde hier einen guten Beitrag zur Sicherheit und zur Verflüssigung des Radverkehrs beitragen.	✗	Die Roteinfärbung sollte auf besonders gefährliche Bereiche reduziert werden. Für den südlichen Knoten wurde die Anlage einer Aufstellfläche vor der Lichtsignalanlage vorgeschlagen.
Die Verbindung vom der Sülchenstraße zum Pestalozziweg wird vor allem von Schülern rege genutzt, ist allerdings ziemlich schmal. Sobald Radfahrer nicht warten bis man als Fußgänger durch ist muss man auf die Wiese ausweichen. Ebenso steht am Ende ein Pfosten und kurz nach der Einmündung in die Spielstraße wird der Platz auch gerne als Parkfläche benutzt.		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen.
Wenn man von Kiebingen an der L 370 entlang Richtung Rottenburg fährt, kommt man in ein ganz unangenehmes Nadelöhr: Wenn man auf der großen Kreuzung in die Tübinger Straße nach rechts eingebogen ist und auf der linken Seite dieser Straße auf dem Radweg Richtung Stadt weiterfährt, dann wird dieser Radweg unter der Bahnunterführung plötzlich zu einem schmalen Bürgersteig. Ein Fahrrad passt da noch zur Not durch. Aber da es der einzige „Radweg“ für beide Richtungen. Es fahren sehr viele Kinder und Jugendliche diesen Weg. Dann möchte ich Sie dringend bitten, eine richtige bauliche Lösung für dieses Problem umzusetzen.	✓	Das ist ein wichtiger Hinweis. Im Radverkehrskonzept ist eine separate Untertunnelung der DB-Anlage vorgesehen (P 35).
Ergänzung zu P 13: Einfahrbreite mit 1,35 m zu gering, d.h. die obere Schranke ist zu lang. Der Abstand entspricht mit 1,70 m zwar der ERA, aber Befahrbarkeit wegen des Gefälles erschwert, regelmäßiger Grünschnitt erforderlich, ebenso eine Erneuerung des Farbanstrichs.		Die erfassten Details sind hilfreich. Im Maßnahmenkataster wurde ergänzt, dass auch die Einfahrbreite beim Umbau vergrößert werden soll.
S 28 Freigabe Ehinger Platz - Poststraße nicht möglich	✗	Es handelt sich um einen wichtigen Lückenschluss. Die Radfahrer*innen sollen hier nicht absteigen müssen.

Anregung zur Kernstadt, schriftlich Februar - März 2020	Art	Stellungnahme
Hirschkreuzung gefährlich	✓	In den bisherigen Umbauplänen der DB Netz AG ist der Radverkehr nicht berücksichtigt. In P 36 werden die Markierung von Schutzstreifen und und Furten vorgeschlagen. An gefährlichen Stellen wie in der Schadenweilerstraße und der Zufahrt zum P+R-Parkplatz sollen die Furten rot eingefärbt werden.
P 2 und andere Kreisverkehre: Erhöhung des Innenrings um 5 cm ist gefährlich für den Radverkehr	✗	Kreisverkehre sollen so gestaltet sein, dass die Geschwindigkeit der Kfz reduziert, ein Überholen und Schneiden von Radfahrer*innen vermieden wird. Dazu sind die Kreisfahrbahn möglichst schmal auszuführen und der Innenring möglichst breit und gegenüber der Fahrbahn um 5 cm aufgehört sein. Siehe Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Nr 4-5. Der aufgehöhte Innenring wird vom Pkw-Verkehr i.d.R. nicht überfahren und verhindert so Überholvorgänge.
S 27 Fahrradweg hinter dem Schlachthof nicht gut befahrbar. Es wird auf gut zu befahrende, wassergebundene Beläge im Raum Nürtingen verwiesen.	✓	S 27 sieht eine Verbesserung des Belags vor.
S 27 beim Hochfahren und Einfädeln in den Radweg auf der Keplerbrücke ist ein hoher Randstein (> 15 cm) zu überwinden.		Bordabsenkung wurde als neue Maßnahme aufgenommen, der Radverkehr muss aber die Vorfahrt des Rad- und Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn beachten.
S 30 Jet-Tankstelle: Die Sicht für aus der Tankstelle ausfahrende PKW durch östlich angebrachte Werbetafeln und Bewuchs ist behindert. In diesem Bereich ist der Radverkehr auf der Tankstellenseite (südlich der Tübinger Straße) in beiden Richtungen möglich und erlaubt. Forderung: Werbetafeln sind zu entfernen oder aufzuständern, Bewuchs ist zurückzunehmen.	✗	Das ist ein guter Hinweis. Im Rahmen einer Nachbefahrung im Juni 2020 waren keine Tafeln aufgestellt.
P19: Der abgebildete Begrenzungsposten ist seit Monaten nicht richtig in der Bodenhülse verankert.	✗	Wird außerhalb der vorliegenden Konzeption erledigt.
Bahnhofstraße: Seit dem Umzug der Postfiliale an den Ehinger Platz sind die Kurzzeitparkplätze nicht mehr nötig. Beim Einbiegen des PKW-Verkehrs von der Poststraße (vorrangig aus Richtung Osten) benötigen die Fahrzeuge (bei belegten Kurzzeitparkplätzen) einen mehr oder wenig großen Teil der Fläche des Angebotsstreifens, was Fahrradfahrer dann nötigt, ggf. anzuhalten und abzusteigen.		Wurde als neue Maßnahme aufgenommen, siehe Tabelle zur Bürgerwerkstatt.

Anregung zur Kernstadt, schriftlich Februar - März 2020	Art	Stellungnahme
Schneeräumpraxis: Schutzstreifen oft mit beiseite geschobenem Schnee bedeckt		Frei geräumte Radinfrastruktur ist wichtig für sicherer Radfahren im Winter. Ein Hinweis wurde im Bericht ergänzt.
P 38: Konkrete Benennung von weiteren schlecht sitzenden Schachtdeckele (In der Kirchgasse zwischen St. Moriz-Kirche und evangelischem Pfarramt steht der südliche Beschlag bei abgenommenen Pfosten über die Fahrbahnfläche >2cm heraus. Beim Rettungszentrum (neue Bushaltestelle beim Feuerwehrhaus) sind 3 Schächte/Schieber zu tief).		Hinweis auf generelles Problem ist im Maßnahmenblatt zu P 38 enthalten.

Anregung zum Fahrradparken, Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Art	Stellungnahme
Fahrräder auch bei Pkw-Parkhäusern einplanen	!	Wird in privaten Parkbauten bei Arbeitgebern bereits so gemacht. Die Stadtwerke Rottenburg sollen ein entsprechendes Angebot in ihren Parkbauten prüfen.
Gewerbeneuansiedlungen	!	Bei Neubau schreibt die Landesbauordnung Fahrradstellplätze vor.
Supermärkte	!	Bei Neu- oder Umbau schreibt die Landesbauordnung Fahrradstellplätze vor.
Bio-Supermarkt, Poststraße	!	Bei Neu- oder Umbau greift die Landesbauordnung mit den vorgeschriebenen Fahrradstellplätzen.
"jeder Meter zählt" und "Vorteil nahes Parken": zielnahe Abstellmöglichkeiten	!	
"Fahrradleichen"	!	
überdachte Fahrradabstellanlagen - wenn möglich und/oder sinnvoll	✓	Hinweis ist im Bericht (Schulen, Bahnhof) und im Kataster enthalten.
Radabstellplätze auch für breitere, zweispurige Gefährte (Dreirad, Anhänger)	✓	Für den Innenstadtbereich ist im Bericht darauf hingewiesen.
abschließbare Abstellplätze anbieten: Boxen, Fahrradgaragen ...	✓	Hinweis ist im Bericht enthalten.
Ladestationen	✓	Im Bericht sind hierzu der Bestand und weitere Standortvorschläge enthalten.
Festhalle, Seebronner Straße		Die vorhandenen 8 Ständer sind nicht ausreichend. Die Installation weiterer Angebote wurde ins Maßnahmenkonzept aufgenommen.
Hallenbad, Volksbank-Arena Markierung	✗	Es sind vor der Volksbank-Arena Anlehnbügel vorhanden. Diese sind 30 bis 50 m vom Eingang des Hallenbades entfernt. Vor dem Hallenbad könnten nur wenige Abstellplätze geschaffen werden, das würde aber dazu führen, dass hier die meisten Räder abgestellt würden, auch außerhalb der Ständer.
Marktplatz und Umgebung Markplatz, Bahnhof	✓	Beispielsweise in den Maßnahmen FP 13 und FP 14 enthalten.
Sülchen-Friedhof (abschließbar)		Die Überdachung der Abstellanlage wurde als Maßnahme aufgenommen. Ergänzend können zwei Fahrradboxen zur Kurzzeitbelegung angeboten werden, für Radtouristen, die die Kapelle besuchen möchten.
Eugen-Bolz-Gymnasium (abschließbar)		Wurde im Bericht als Hinweis für die weiterführenden Schulen ergänzt.
Berufsschule, Pfeiferstraße	✗	Es gibt einen überdachten Bereich mit Anlehnbügeln.
Fahrradparkhaus am Bahnhof	✓	In den Maßnahmenblättern FP 9 und FP 10 werden sichere, z.B. als Fahrradboxen oder Fahrradparkhaus, sowie für alle zugängliche Abstellmöglichkeiten vorgeschlagen.
Auto-Parkplätze auflösen: Bahnhofs-Apotheke		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Schänzle		Die Installation dezentraler Angebote wurde ins Maßnahmenkonzept aufgenommen.
Quartiers-Treff Kreuzerfeld		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Künstlerhof, Klausenstraße		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Theater Hammerwasen		Abstellanlage am benachbarten Freibad ist über 100 m entfernt, soziale Kontrolle (Abendveranstaltungen) nicht gewährleistet. Ein kleine Anlage vor dem Theater ist empfehlenswert.

Anregung zum Fahrradparken, Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Art	Stellungnahme
Ergenzingen, Sportplatz		Maßnahmenblatt FP 35
Seeborn, Feuerseeplatz		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Bad Niedernau, Kurpark		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Weilerburg, Pkw-Parkplatz		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Weiler, bei Pkw-Parkplatz		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Wurmlingen, Kelter		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Wendelsheim, Sporthalle und -gelände		Wurde in den Bericht aufgenommen.
"Hallen"		Im Maßnahmenkataster sind beispielhaft die Umlandhalle in Wurmlingen und das Bürgerhaus in Bieringen aufgeführt. Im Bericht wurde ein Hinweis ergänzt.
Hinweise auf Abstellanlagen z.B. Bischöfshöfliches Ordinariat		Dass die 10 Bügel vor dem Bischöfshöflichen Ordinariat kaum frequentiert sind, während die kleine Anlage mit 5 Bügeln am Weggentalbach fast immer überbelegt ist, liegt wahrscheinlich an der Überdachung. Wir empfehlen daher die Überdachung für die Bügel am Bischöfshöflichen Ordinariat (FP 29). Hinweise halten wir hier nicht für erforderlich, weil die Anlage in Sichtweite ist. Sie könnten jedoch an anderer Stelle sinnvoll sein.
überdachte Abstellplätze an Bushaltestellen (zentrale Haltestelle in jedem Stadtteil)		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Wurmlingen, Bushaltestelle Rössle		In Stadtteilgruppe 2b genannt, wurde in den Bericht aufgenommen.
Gemeindehäuser der Kirchen		Wurde in den Bericht aufgenommen.

Anregung zum Fahrradparken, schriftlich Februar - März 2020	Art	Stellungnahme
Darüber hinaus fehlt m.E. vor der neuen Postfiliale am Ehinger Platz ein Radständer.		Wurde in den Bericht aufgenommen.
Für den in Aussicht gestellten Bahnhof beim DHL-Gelände wurden ebenfalls Fahrradabstellanlagen gefordert		Wurde in den Bericht aufgenommen.

ANLAGE 3:
Maßnahmenkataster

Nr.: P 1 Kernstadt		Markierung	
Lage Neckarhalde			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Gefahrenstelle Schutzstreifen endet unmittelbar vor geparkten Pkw			



www.lgl-bw.de

Maßnahme Demarkierung Kürzung des Schutzstreifens um ca. 5 m und Demarkierung des Richtungspfeiles	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 200
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 2 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage
Kreisverkehr Königstraße/Neckarhalde

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Mangel am Knotenpunkt
Der "Minikreisverkehr" wird nicht akzeptiert. Sowohl der Kfz- als auch der Radverkehr fahren geradeaus über den Kreisverkehr (Königstraße in Richtung Brücke).



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)
Anlage einer angehobenen Kreisinsel (ca. 5 cm Aufhöhung).

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **20.000**

Realisierungshilfe Musterlösung 4.5-3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 3 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage
Kalkweiler Tor

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

StVO-Beschilderung
Die Durchfahrt ist für den Radverkehr möglich. Dies geht aus der Beschilderung nicht hervor.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens
Verkehrszeichen 357, für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse

Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 4 Kernstadt StVO-Beschilderung

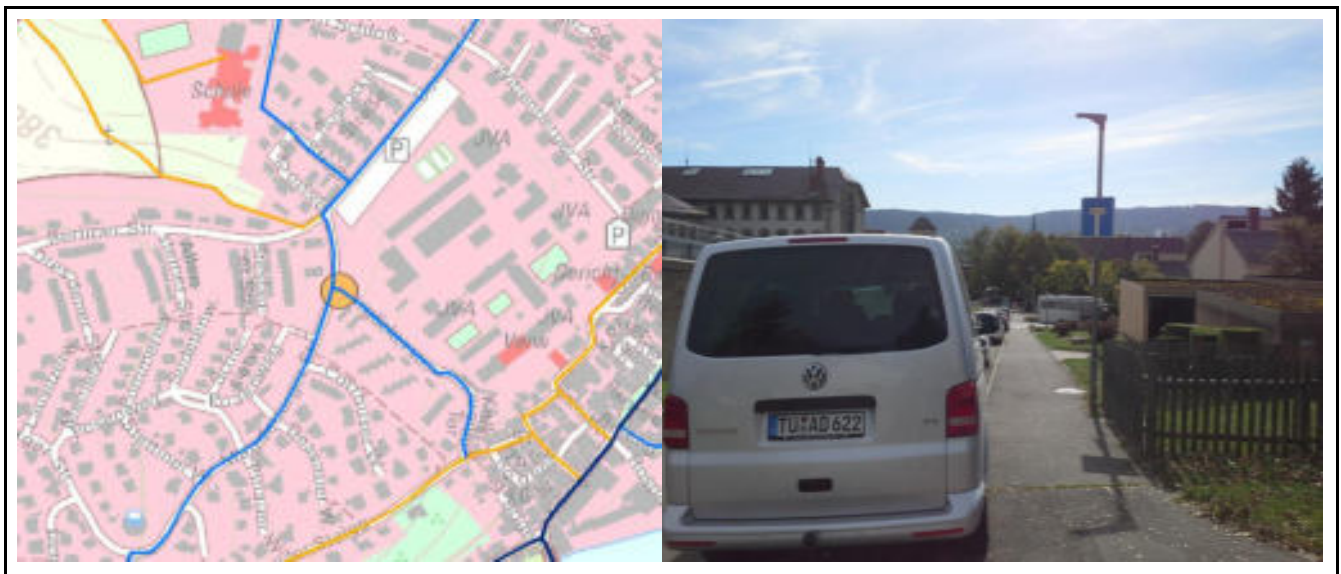
Lage
Burgäckerstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
StVO-Beschilderung
Die Durchfahrt ist für den Radverkehr möglich. Dies geht aus der Beschilderung nicht hervor.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens
Verkehrszeichen 357, für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 200
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 5 Kernstadt Barriere

Lage			
Königstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Poller ungesichert			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Poller sichern (Warnmarkierung)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1
Bemerkungen	
Eine Sicherung von Pollern im Bereich der Fußgängerzone soll über eine stadtgestalterisch akzeptable Lösung erfolgen, so dass auf Bodenmarkierungen verzichtet werden kann. Ein versuchsweiser Verzicht mit Evaluation wird empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 6 Kernstadt Barriere

Lage
 Marktplatz

Ortslage **Baulast*** **DTVw [Kfz/24 h]** **V_{zul} [km/h]**
 innerorts Rottenburg am Neckar Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil
 RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Gefahrenstelle
 Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung **Sofortmaßnahme**

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **500**

Realisierungshilfe Musterlösungen 11.1

Bemerkungen
 Eine Sicherung von Pollern im Bereich der Fußgängerzone soll über eine stadtgestalterisch akzeptable Lösung erfolgen, so dass auf Bodenmarkierungen verzichtet werden kann. Ein versuchsweiser Verzicht mit Evaluation wird empfohlen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 8 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage
Im Graibel

Ortslage innerorts **Baulast*** Rottenburg am Neckar **DTVw [Kfz/24 h]** **V_{zul} [km/h]** Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil
 RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Netzlücke
 Auf diesem Verbindungsweg (Schülerverkehr) abseits der Hauptstraßen muss eine Treppe passiert werden.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Bauliche Umgestaltung der Treppe
 Anlage einer befahrbaren Rampe

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **50.000**

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 9	Kernstadt	Bord
-------------	------------	------------------	-------------

Lage			
Stieglitzweg			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Bordabsenkung unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Bordabsenkung (einseitig)		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.500
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 10 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage
Kreisverkehr Eugen-Bolz-Platz

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	18.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Mangel am Knotenpunkt
Die Kreisfahrbahn ist breit und die Kreisinsel klein. Dies ermöglicht relativ hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und das Überholen und Schneiden von Radfahrern im Kreisverkehr. Beides kann zu kritischen Situationen führen.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)
Anlage eines Innenrings mit Aufhöhung gegenüber der Fahrbahn von ca. 5 cm; Reduzierung der Kreisfahrbahn

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **50.000**

Realisierungshilfe Musterlösungen 4.5

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 11	Kernstadt	Furt
-------------	-------------	------------------	-------------

Lage			
Seebronner Straße Einmündung Jahnstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.300	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Furtmarkierung			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Furt erneuern	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	
Die Seebronner Straße wird saniert, die Maßnahme in diesem Zuge umgesetzt.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 12 Kernstadt Radweganfang/-ende

Lage
 Seebronner Straße Einmündung Bischof-von-Keppler-Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.300	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Gefahrenstelle
 Es fehlt eine bauliche geschützte Ausleitung auf die Fahrbahn.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Ausleitung des Radverkehrs verbessern
 Sperrfläche neu markieren und Ausleitung verdeutlichen.

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 3.4-4

Bemerkungen
 Die Seebronner Straße wird saniert, die Furtmarkierung in diesem Zuge angelegt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 13 Kernstadt Barriere

Lage
Wielandweg

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung **Ergänzungsnetz** Freizeitnetz

Mangel/Problem
Barriere
Drängelgitter nicht befahrbar



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Abstand vergrößern
Einfahrbreite vergrößern (derzeit nur 1,35m); Verbesserung der Erkennbarkeit durch Bodenmarkierungen (Warnmarkierungen); Prüfung eines Grünschnitts zur Verbesserung der Sichtbeziehungen.

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 14 Kernstadt Barriere

Lage
St.-Meinrad-Weg

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 15 Kernstadt	Markierung
----------------------------	-------------------

Lage			
Weg in Verlängerung Jahnstr. Richtung Norden			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Gefälle und Sichtbehinderung durch Vegetation im Bereich des Knotens			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Weg von Wurmlingen nach Rottenburg bevorzugen und regelmäßig Vegetation zurückschneiden	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 16 Kernstadt	Bord
----------------------------	-------------

Lage			
Im Lindele			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Bordabsenkung unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Bordabsenkung (einseitig)		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.500
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 17 Kernstadt	Sonstige
----------------------------	-----------------

Lage			
Sülchenstraße/Gerhart-Hauptmann-Str.			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Sichtbehinderung (vor allem auf den Fußverkehr) durch Vegetation und Info-/Werbetafel			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Vegetationsschnitt durchführen Prüfung, ob die Tafel versetzt werden kann.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 18 Kernstadt	Radweganfang/-ende
----------------------------	---------------------------

Lage Sülchenstraße/Graf-Brentzel-Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Gefahrenstelle Die Auffahrt von der Fahrbahn auf den Gehweg Radfahrer frei ist zu schmal.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme Aufleitung des Radverkehrs verbessern Aufweitung der Gehwegzufahrt durch Verlängerung der Bordabsenkung und Erweiterung der Asphaltfläche		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	2.000
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 19 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage
Weg südlich Sülchenkirche

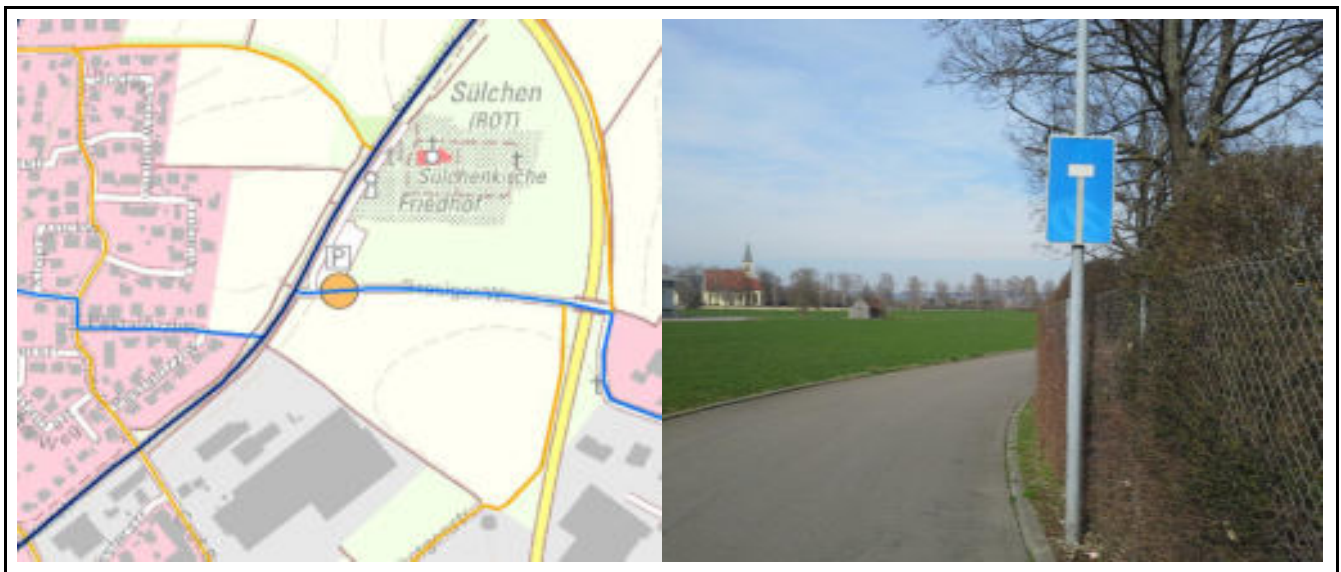
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

StVO-Beschilderung ist mangelhaft
Radverkehr kann weiterfahren, dies ist nicht beschildert



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens
Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse - Verkehrsschild VZ 357-50

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 200
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 20 Kernstadt Barriere

Lage
 Mechthildstraße, Eugen-Bolz-Gymnasium

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	verkehrsber. Bereich

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Gefahrenstelle
 Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 zwei Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 21 Kernstadt Markierung

Lage
Schuhstr./Wilhelm-Maybach-Str. Querung L 361

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Bund	17.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Mangel am Knotenpunkt
Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht berücksichtigt



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (mittlerer Aufwand)
In der Schuh- und Wilhelm-Maybach-Straße sind aufgeweitete Radaufstellstreifen (für den geradeaus fahrenden Radverkehr) zu markieren. Dies verhindert, dass die Radfahrenden im toten Winkel von Pkws oder Lkws stehen.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **5.000**

Realisierungshilfe Musterlösung 4.4-3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 22 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage
Grasiger Weg/Bertha-Benz-Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Änderung der Vorfahrtsregelung (Bevorrechtigung des Radverkehrs) sowie Absenkung der Bordsteine

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3

Bemerkungen
Die zu querende Straße ist eine Sackgasse und dient lediglich der Erschließung eines Verlages.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 23 Kernstadt	Markierung
----------------------------	-------------------

Lage			
Gartenstraße/Sprollstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	16.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Mangel an bestehender Radverkehrsinfrastruktur			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand)			
Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Gartenstrasse; Benutzungspflicht aufheben, Gehweg Radfahrer frei			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	3.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Im Rahmen der Neugestaltung des Freizeitparks Schänzle soll der Radverkehr aus diesem verlagert werden. Er würde dann entsprechend auf der Gartenstraße geführt.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 24 Kernstadt	Furt
-------------	-----------------------	-------------

Lage			
Gartenstraße Einmündung Mechthild-/Pfeiferstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Furtmarkierung			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Furt erneuern		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen	
Bemerkungen		
Eine Reduzierung des Einmündungstrichters (Rechtsabbieger in die Gartenstraße) ist - auch aufgrund des Fußgängerüberwegs in der Gartenstraße - zu prüfen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 25 Kernstadt		Furt	
Lage Siebenlindenstraße Nr. 19, Stadtwerke			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Furtmarkierung			



www.lgl-bw.de

Maßnahme Furt erneuern Erneuerung der Markierungen und Piktogramme, Furt ohne Roteinfärbung	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 26 Kernstadt Furt

Lage
Siebenlindenstraße Nr. 25

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Furtmarkierung



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Furt erneuern
Erneuerung der Markierungen und Piktogramme, Furt ohne Roteinfärbung

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 27 Kernstadt Furt

Lage
 Siebenlindenstraße Nr. 25

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Furtmarkierung



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Furt erneuern
 Erneuerung der Markierungen und Piktogramme, Furt ohne Roteinfärbung

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 28 Kernstadt	Furt
-------------	-----------------------	-------------

Lage			
Siebenlindenstraße, Viacor, Anlieferung			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Furtmarkierung			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Furt erneuern Erneuerung der Markierungen und Piktogramme, Furt ohne Roteinfärbung	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 29 Kernstadt Furt

Lage			
Siebenlindenstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Furtmarkierung Furtmarkierung ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
StVO konforme Furt herstellen Erneuerung der Markierungen und Piktogramme, Furt ohne Roteinfärbung	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.500
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 30 Kernstadt		Markierung	
Lage Siebenlindenstraße/L 361			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Bund	10.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Mangel am Knotenpunkt Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht berücksichtigt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (mittlerer Aufwand) In der Siebenlindenstraße ist ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (für den geradeaus fahrenden Radverkehr) zu markieren. Dies verhindert, dass die Radfahrenden im toten Winkel von Pkws oder Lkws stehen.	
Priorisierung	Maßnahme umgesetzt
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO
Realisierungshilfe	
Bemerkungen Im Zuge des Ausbaus der B 28 wurde der Knotenpunkt umgebaut und eine Abbiegespur aufgelöst, um Platz für den Radverkehr zu gewinnen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 31 Kernstadt Barriere

Lage			
Deichelweiher			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle ungesicherte Verankerung eines Absperrpfostens			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Abbau bzw. Anpassung der Barriere		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.000
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 32 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage
Kreisverkehr Tübinger Str./Sprollstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	19.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Mangel am Knotenpunkt
Die Kreisfahrbahn ist breit und die Kreisinsel klein. Dies ermöglicht relativ hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und das Überholen und Schneiden von Radfahrern im Kreisverkehr. Beides kann zu kritischen Situationen führen.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)
Anlage eines Innenrings mit Aufhöhung gegenüber der Fahrbahn von ca. 5 cm; Reduzierung der Kreisfahrbahn

Priorisierung				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)
			Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte	
			Gesamt (max. 8)	7 Punkte	

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **50.000**

Realisierungshilfe Musterlösungen 4.5

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 33 Kernstadt	Neubau
----------------------------	---------------

Lage			
Tübinger Str. - Gartenstr.: Neckarbrücke			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Netzlücke An dieser Stelle fehlt eine für den Radverkehr gut befahrbare Neckarbrücke.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Bau eines Brückenbauwerks			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	500.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 34 Kernstadt	Neubau
-------------	-----------------------	---------------

Lage			
Tübinger Straße, Ortseingang			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.900	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit (hoher Aufwand)			
Der stadteinwärts fahrende Radverkehr soll über einen einseitigen Schutzstreifen geführt werden. Hierzu ist eine attraktive Querungsmöglichkeit vom straßenbegleitenden Zweirichtungsweg auf die Fahrbahn erforderlich.			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
		Gesamt (max. 8)	7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	75.000
Realisierungshilfe			Musterlösung 9.5-3
Bemerkungen			
Die Benutzung des linken Radwegs stadteinwärts ist aufgrund der vielen Ein- und Ausfahrten riskant. Eine Querungshilfe wirkt zudem geschwindigkeitsdämpfend			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 35 Kernstadt	Neubau
-------------	-----------------------	---------------

Lage			
Tübinger Straße Bahnunterquerung			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Bahn/Land	7.900	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Engstelle Radfahrer sollen absteigen			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Bau einer Unterführung (hoher Aufwand) Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll eine separate Untertunnelung der DB-Anlage für den Rad- und Fußverkehr gebaut werden.			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
		Gesamt (max. 8)	7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	3.000.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Die Stadt Rottenburg am Neckar prüft als kurzfristige Lösung eine einspurige Führung des Kfz-Verkehrs mit bedarfsabhängiger Steuerung durch Lichtsignalanlagen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 36 Kernstadt	Markierung
----------------------------	-------------------

Lage			
Bahnquerung der Weilerstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Bahn	12.700	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Netzlücke Der Radverkehr ist nicht berücksichtigt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (hoher Aufwand) Im Bereich des Bahnübergangs Schutzstreifen markieren. Furtmarkierungen (rot) in der Schadenweilerstraße Einmündung Weilerstraße und Zufahrt P+R-Parkplatz.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		7 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		8.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 4.4-3, Standardlösungen für Furtmarkierungen		
Bemerkungen			
Die DB Netz AG hatte in den bisherigen Planungen den Radverkehr nicht berücksichtigt. Die Ergänzung um Schutzstreifen und Furten ist aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich. Es ist zu prüfen, ob vor den Schranken noch Radaufstellbereiche markiert werden können. In den Planungen ist allerdings nur ein Abstand von 2,50m zwischen Schranke und Haltelinie vorgesehen. Die Furten sind zwischenzeitlich markiert.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 37 Kernstadt	Bord
----------------------------	-------------

Lage			
Dätzweg/Saint-Claude-Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Bordabsenkung unzureichend Weg ist frei für Anlieger und dient als Gärtnereizufahrt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Bordabsenkung (einseitig)		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.500
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 38 Kernstadt	Belag
----------------------------	--------------

Lage			
Schadenweilerstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.100	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Schachtdeckel sehr uneben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
<p>Unebenheiten bei Schachtdeckeln sind ein generelles Problem, das auch im Rahmen der Radar-Meldungen (Stadtradeln) häufiger angemerkt worden ist. Es sollte eine Sensibilisierung der internen und externen Mitarbeitenden erfolgen und bei Neubau und Sanierung entsprechend eine gute Befahrbarkeit mit dem Rad gewährleistet werden.</p> <p>Da die Maßnahme Bestandteil der allgemeinen Straßensanierung ist, wird sie in der Grobkostenschätzung nicht berücksichtigt.</p>	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 39 Kernstadt Furt

Lage
Schadenweilerstraße Einmündung Friedrich-Ebert-Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.060	50

Routenbestandteil
 RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Furtmarkierung



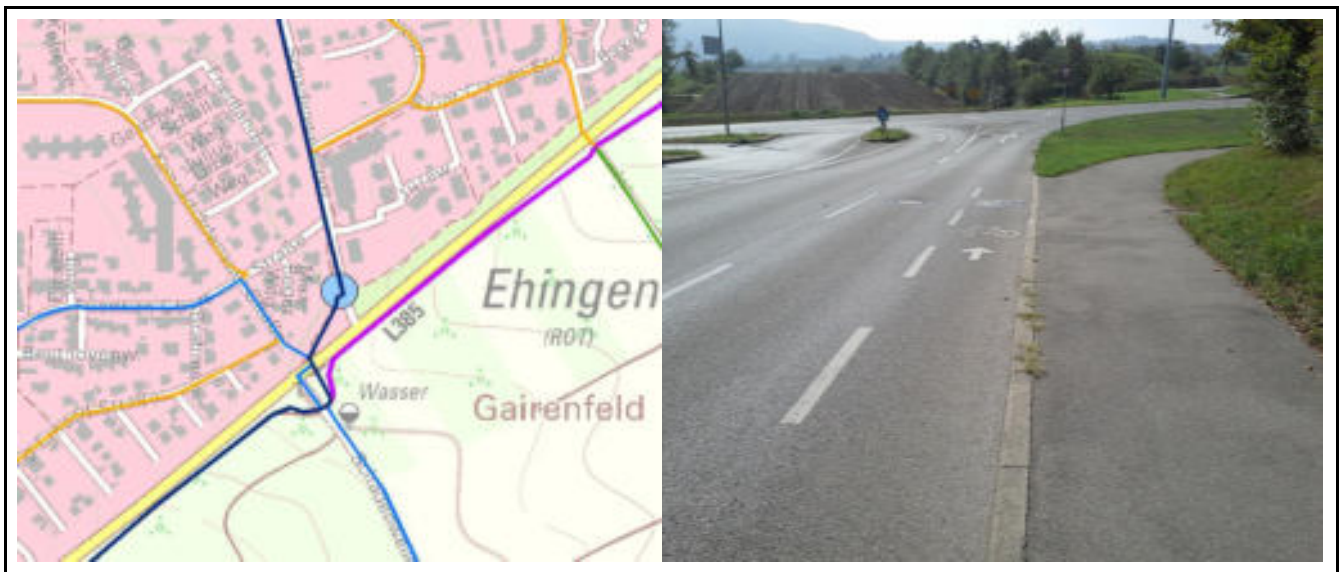
www.lgl-bw.de

Maßnahme
Furt erneuern
Reduzierung des Einmündungstrichters prüfen

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 40 Kernstadt		Markierung	
Lage			
Schadenweilerstraße - L 385			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Sonstiges Problem Unklare Führung des Radverkehrs			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Die Führung nach rechts zur Unterführung verdeutlichen und ebenfalls in Gegenrichtung bis zur Querungshilfe.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 41 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage
 Querung L 385

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land/Landkreis		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Gefahrenstelle
 Die Unterführung ist schmal, die Sicht ist sehr schlecht.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Ausbau Unterführung bzw. Unterführungszufahrt
 Kurzfristig Spiegel und Warnhinweis anbringen

Priorisierung				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
				Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
				Gesamt (max. 8)	5 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO		500.000	
Realisierungshilfe					
Bemerkungen					
Die Zufahrt in die Unterführung ist baulich zu verändern (breiter + geradliniger), um die erforderlichen Sichtbeziehungen herzustellen. Der Landkreis ist für die kurzfristigen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zuständig.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 42 Kernstadt Furt

Lage
Schadenweilerstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung
Furtmarkierung fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Bevorrechtigte Furt für den Radverkehr herstellen
Der Radverkehr soll bevorrechtigt über die Schadenweilerstraße geführt werden. Eine zusätzliche Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Furt erhöht die Verkehrssicherheit. Die Sichtfelder sind durch regelmäßigen Vegetationsschnitt freizuhalten.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **15.000**

Realisierungshilfe Musterlösung 10.2-1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 43 Kernstadt Barriere

Lage
Ludwig-Erhard-Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 44 Kernstadt Barriere

Lage
Kurt-Georg-Kiesinger-Straße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung)
Der Stein sollte entfernt oder in größerer Distanz zum Wegrand platziert werden.

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 45 Kernstadt Barriere

Lage
Weg parallel L 385

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht der beiden Poller

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 46 Seebronn Barriere

Lage
In den Wehrgärten

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 47 Seebronn **Neubau**

Lage
L 361 Bondorfer Straße Einmündung Erlenweg

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	4.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung **Ergänzungsnetz** Freizeitnetz

Mangel/Problem
Querungsdefizit
Die Kraftfahrzeuge fahren schnell und die Sicht ist nicht optimal.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Anlage einer Aufstellfläche für den Radverkehr
Im Grünbereich nördlich der Straße soll eine Aufstellfläche für den Radverkehr zum Halten und Queren angelegt werden.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **10.000**

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 48 Seebronn StVO-Beschilderung

Lage			
Querung L 361 / L 371			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	>4.000	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist zu prüfen.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 49	Seebronn	Furt
-------------	-------------	-----------------	-------------

Lage			
L 361 gegenüber Einmündung L 371			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	>4.000	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Furtmarkierung Der Radverkehr parallel zur Landesstraße ist gegenüber dem einmündenden Weg wartepflichtig.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
StVO konforme Furt herstellen Der Radverkehr entlang der Landesstraße auf dem Hauptnetz 1. Ordnung soll vorfahrsberechtigt über die Einmündung geführt werden.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.500
Realisierungshilfe	Standardlösungen für Furtmarkierungen
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 50 Oberndorf	Um-/Ausbau
----------------------------	-------------------

Lage			
Wendelsheimer Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Engstelle Poller ungesichert			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Verbreiterung Kurvenbereich (Gemeinsamer Geh- und Radweg) Poller entfernen oder zumindest sichern	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 51 Wurmlingen Um-/Ausbau

Lage
 Württembergischer Weinradweg (Wurmlingen-Wendelsheim)

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Gefahrenstelle
 Ein rechtwinkliges Abbiegen ist erforderlich.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Verbreiterung Kurvenbereich (Gemeinsamer Geh- und Radweg)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 52 Wurmlingen Barriere

Lage
Uhlandhalle Wurmlingen

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	100	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Barriere



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Prüfung auf Verzicht der Schranke

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen
Im Rahmen der anstehenden Umgestaltung des Bereiches Uhlandhalle soll für den Radverkehr eine sicherere und komfortable Durchfahrt geschaffen werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 54 Wurmlingen StVO-Beschilderung

Lage			
Hirschauer Straße Querungshilfe			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	16.800	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
besondere Gefahrenstrecke Die Tempo 30 Strecke endet (von Westen kommend) ca. 20m vor der Querungshilfe.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens, Regelmäßige Verkehrskontrolle Die T30-Strecke soll bis zur Querungshilfe verlängert werden.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 300
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Perspektivisch soll die L 371 nach Fertigstellung der B 28 - auch vom Schwerverkehr (derzeit ca. 12 %) - entlastet werden. Dann sollte die Ortsdurchfahrt umgestaltet werden. Eine Verengung auf 6 m erhöht die Sicherheit für den Radverkehr, da dieser dann i.d.R. nicht eng überholt wird.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 55	Wurmlingen	Neubau
------------------	-------------------	---------------

Lage			
Uhlandstraße / L 372			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	16.900	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		50.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.4-3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 56 Wurmlingen StVO-Beschilderung

Lage			
Uhlandstraße / Almenstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
unzureichende Sichtverhältnisse schlechte Sichtverhältnisse auf den Kfz-Verkehr			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens Aufstellung des Zeichens 138 Achtung Radfahrer in der Almenstraße		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
An dieser Stelle queren zahlreiche Radfahrer die Almenstraße. Der Kfz-Verkehr fährt nicht schnell, aber die Sicht ist durch die Kurvigkeit schlecht. Die Verkehrsbelastung in der Almenstraße wurde am 31.7.2019 (Schulferien) erhoben.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 57 Wurmlingen Um-/Ausbau

Lage
Almenstraße HZW

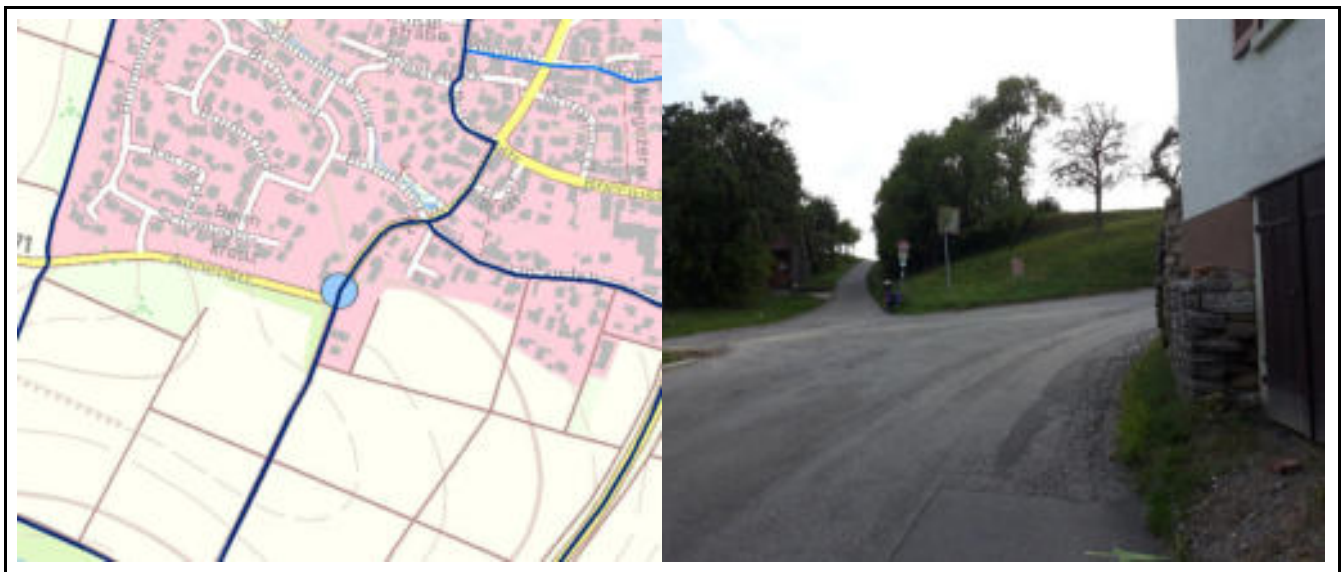
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

besondere Gefahrenstrecke
Die Sicht für den Richtung Süden auf dem Hohenzollernweg fahrenden und von der Ortsdurchfahrt nach links abbiegenden Radverkehr ist sehr schlecht.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes prüfen
Es ist zu prüfen, ob die Ortsdurchfahrt von der Bebauung weg in Richtung Südosten verlagert werden kann, so dass sich bessere Sichtbeziehungen und eine höhere Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr ergeben.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **0**

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Kurzfristig können Piktogramme auf der Straße und am Beginn des landwirtschaftlichen Weges die Radverkehrsführung verdeutlichen. Die Verkehrsbelastung in der Almenstraße wurde am 31.7.2019 (Schulferien) erhoben. Es wurde ein DTV von 4.926 Kfz/24h ermittelt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 58	Wurmlingen	Neubau
------------------	-------------------	---------------

Lage			
Querung L 371 westlicher Ortsrand			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	>4.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		50.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.4-3		
Bemerkungen			
Die Verkehrsbelastung in der Almenstraße/ L 371 wurde am 7.8.2019 (Schulferien) erhoben. Es wurde ein DTV von 3.716 Kfz/24h ermittelt.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 59 Wurmlingen Barriere

Lage
Hegelstraße Grundschule

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	10

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
zwei Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 60 Kiebingen Barriere

Lage
Brücke im Verlauf der Neckarstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung) bzw. Prüfung auf Verzicht der beiden Poller

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen
Alternativer Abschnitt der Radschnellverbindung Rottenburg - Tübingen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 61 Kiebingen Barriere

Lage
Brücke im Verlauf der Neckarstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Gefahrenstelle
Poller ungesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 11.1

Bemerkungen
Alternativer Abschnitt der Radschnellverbindung Rottenburg - Tübingen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 62 Weiler	Neubau
-------------------------	---------------

Lage			
L 385 Hohenzollernstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	13.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit Querung der übergeordneten Straße ohne Sicherung, Sichtfeld gegeben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit ohne Aufweitung der Straße (großer Aufwand) Südlich des Knotens ist eine grüne Verkehrsinsel vorhanden. Im Zuge oder im Schutz dieser Insel soll eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr geschaffen werden.			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
		Gesamt (max. 8)	7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	60.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Zur Verknüpfung sind Netzergänzungen erforderlich: östlich der L 389 vom Radweg zur Insel, westlich der L 389 von der Insel zum Wirtschaftsweg und weiter westlich eine Verlängerung des vorhandenen Wirtschaftsweges bis zum Wirtschaftsweg westlich der Einmündung der Albblickstraße. In der Grobkostenschätzung sind diese Abschnitte enthalten. Fragen des Grunderwerbs sind zu klären.			

* kann im Einzelfall abweichen

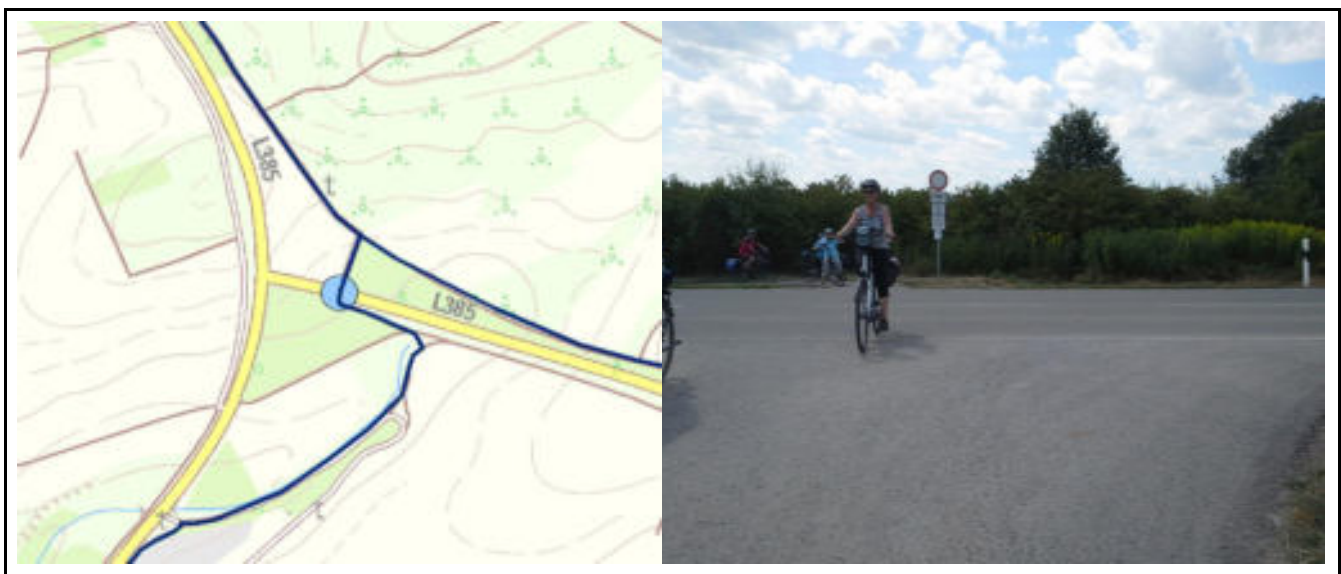
Nr.: P 63 Dettingen	Neubau
----------------------------	---------------

Lage
L 385 westlich Dettingen

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	>4.000	70

Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>		Freizeitnetz <input type="checkbox"/>	

Mangel/Problem
Querungsdefizit Die Querung der L 385 ist nicht gesichert. Da es von der L 389 eine freie Rechtsabbiegespur gibt, fahren die Kfz an der Querungsstelle schnell.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)

Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
Dringlichkeit gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
	Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	50.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösung 9.4-3
---------------------------	--------------------

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 64 Dettingen	Neubau
----------------------------	---------------

Lage			
Querung L 389 Höhe Hochwasserrückhaltebecken			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	10.400	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit Die stark belastete Landesstraße wird schnell befahren.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		7 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		50.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.4-3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 65 Dettingen Um-/Ausbau

Lage			
L 385 Schmiedeck			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	5.500	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit Die Mittelinsel der bestehenden Querungshilfe ist zu schmal (< 2,50 m)			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Anpassung bestehender Querungshilfe			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		15.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.5		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 66 Dettingen Um-/Ausbau

Lage
 Hechinger Straße/Schmiedeck

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.500	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Kritisches Einbiegen in die Hauptstraße
 Die von der Hechinger Straße links einbiegenden Radfahrer haben zwar eine gute Sicht, aber es gibt keine Markierung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand)
 Eine Insel und der Fahrbahnrand der L 386 sollen markiert werden.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **20.000**

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 67 **Hemmendorf** **Neubau**

Lage
L 389

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.000	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Querungsdefizit



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	50.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösung 9.4-3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 68	Bad Niedernau	Um-/Ausbau
-------------	-------------	----------------------	-------------------

Lage			
Bronnbachstraße Bahnübergang			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Bahn	<2.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstelle Gleisübergang sehr uneben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Unebenheiten am Gleisübergang beseitigen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 69 Bieringen Barriere

Lage
 Starzeltal

Ortslage **Baulast*** **DTVw [Kfz/24 h]** **V_{zul} [km/h]**
 außerorts Rottenburg am Neckar Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil
 RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Gefahrenstelle
 Poller nicht ausreichend gesichert



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Poller sichern (Warnmarkierung)

Priorisierung **Sofortmaßnahme**

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **500**

Realisierungshilfe Musterlösungen 11.1

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 70 Eckenweiler **Neubau**

Lage
 Querung K 4781 westlich Eckenweiler

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	4.100	100

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Querungsdefizit
 Pkw fahren sehr schnell, Sichtverhältnisse sind nicht optimal



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **50.000**

Realisierungshilfe Musterlösung 9.4-3

Bemerkungen
 Eine Abstimmung mit dem Landkreis Freudenstadt, dem Baulastträger der Fahrbahn, ist erforderlich.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 71 Ergenzingen Um-/Ausbau

Lage
K 6939/Mercedesstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	8.000	70

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Furtmarkierung
Furtmarkierung ist unzureichend



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)

Priorisierung	Maßnahme umgesetzt
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO -
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	Mittlerweile ist der Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr erfolgt. Der Radverkehr ist berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 72 Ergenzingen Um-/Ausbau

Lage
Thomas-Dachser-/Mercedesstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	>4.000	50

Routenbestandteil

RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>	Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
------------------------------	---	--	---	---	---------------------------------------

Mangel/Problem
Mangel am Knotenpunkt
Die Kreisfahrbahn ist breit und die Kreisinsel klein. Dies ermöglicht relativ hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und das Überholen und Schneiden von Radfahrern im Kreisverkehr. Beides kann zu kritischen Situationen führen.



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (mittel)
Anlage eines Innenrings mit Aufhöhung gegenüber der Fahrbahn von ca. 5 cm; Reduzierung der Kreisfahrbahn

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	50.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 73 Ergenzingen	Neubau
------------------------------	---------------

Lage			
Querung der Bahnstrecke			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Bahn		
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Netzlücke Es fehlt eine für den Radverkehr sichere Unterführung.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Bau einer Unterführung (hoher Aufwand) Für den Neubau einer Unterführung bietet sich zur Sicherung des Schülerverkehrs eine Verbindung von Enzianweg und Kloster-Lorsch-Weg an.			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	2 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	1.600.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Alternativ kann im Bereich der Unterführung im Verlauf der Gosbertstraße ein zweiter Durchstich angelegt oder eine der vorhandenen Unterführungen erweitert werden (Gosbertstraße oder Kirchholzstraße).			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 74 Ergenzingen Markierung

Lage
K 6945

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis/Rottenburg am Neckar	4.100	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Querungsdefizit
Die Querung der Autobahn erfolgt auf der östlichen Seite der Kirchholzstraße, hierauf werden die Radfahrer stadtauswärts nicht hingewiesen.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand)
Durch die Markierung von Piktogrammen sollen die Radfahrenden in Richtung Süden auf den Wechsel auf den östlichen Begleitweg aufmerksam gemacht werden.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **1.000**

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Es sollen Piktogramme auf den Begleitwegen (Baulast Rottenburg am Neckar) und auf der Fahrbahn (Baulast Landkreis Tübingen) angelegt sowie ein Hinweisschild aufgestellt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	P 80 Kernstadt	Bord
-------------	-----------------------	-------------

Lage			
Auffahrt Keplerbrücke vom Schlachthof aus			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	12.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Bordabsenkung unzureichend Um auf den Schutzstreifen zu kommen, ist ein hoher Bord zu überwinden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Bordabsenkung (einseitig) Zusätzlich ist eine Wartelinie zu markieren, damit die Vorfahrt des Kfz- und Radverkehrs auf der Fahrbahn deutlich wird.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.500
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 81 Kernstadt		Markierung	
Lage Sprollstraße / Gartenstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	11.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Mangel an bestehender Radverkehrsinfrastruktur			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens in der Sprollstraße und Markierung eines Linksabbiegestreifens zum direkten Abbiegen in die Gartenstraße.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 4.3-2 und 4.4-3
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 82 Kernstadt	Sonstige
----------------------------	-----------------

Lage			
Weggentalstraße / Berliner Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
unzureichende Sichtverhältnisse schlechte Sichtverhältnisse von Westen kommend auf den Verkehr aus der Berliner Straße			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Vegetationsschnitt durchführen zusätzlich soll das Anbringen eines Spiegels geprüft werden	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 83 Kernstadt	Markierung
----------------------------	-------------------

Lage Weggentalstraße / Potsdamer Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Gefahrenstelle Zu Stoßzeiten (Kloster Weggental, Naherholung) ist der Knoten zugeparkt und die Sichtverhältnisse entsprechend eingeschränkt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme Markierungstechnische Maßnahme am Knoten (geringer Aufwand) Parkverbot im Knotenbereich durch Markierungen verdeutlichen.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 84 Wendelsheim	Bord
------------------------------	-------------

Lage			
L 371 Schwarzwaldstraße / Schwarzwaldstraße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Bordabsenkung unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Bordabsenkung (einseitig)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.500
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 85 Oberndorf	Neubau
----------------------------	---------------

Lage			
K 6938 Herrenberger Straße Begleitwege / Wendelsheimer Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	6.000	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit Es fehlt eine Querungsmöglichkeit vom östlichen Begleitweg auf den auszubauenden westlichen Begleitweg.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme											
Bau einer Überführung (mittlerer Aufwand)											
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte								
<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="background-color: #cccccc; width: 20px;"></td> <td style="background-color: #999999; width: 20px;"></td> <td style="background-color: #ff0000; width: 20px;"></td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>						Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)								
		Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte								
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte								
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	1.000.000								
Realisierungshilfe											
Bemerkungen											
Um im Zuge der K 6938 (direkte Verbindung zwischen Rottenburg und dem Ammertal bzw. weiter nach Herrenberg) eine durchgängige straßenbegleitende Führung des Radverkehrs zu erhalten, ist eine Querung der Kreisstraße erforderlich. Zusätzlich werden Ziele im Süden von Oberndorf angebunden. Im Zusammenhang mit den Maßnahmen S 168 - S 170.											

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 86 Oberndorf	Neubau
----------------------------	---------------

Lage			
K 6938 Herrenberger Straße / Rottenburger Straße			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	6.000	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Querungsdefizit Eine gewiesene Radtour quert die Kreisstraße ohne Sicherung			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Querungsmöglichkeit (hoher Aufwand) Anlage einer geteilten Querungshilfe.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		100.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.4-3		
Bemerkungen			
Damit soll auch das Queren für Fußgänger erleichtert werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: P 87 Oberndorf **Neubau**

Lage
K 6938 Herrenberger Straße / Bollstraße

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	6.000	70

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Anschluss an den neu zu bauenden westlichen Begleitweg fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Querungsmöglichkeit (mittlerer Aufwand)
Nördlich des Kreisverkehrs soll der Radverkehr geschützt auf den neu zu bauenden westlichen Begleitweg geführt werden.

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

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **50.000**

Realisierungshilfe Musterlösungen 4.5-5

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 1 Kernstadt Radparken

Lage			
Hochschule für Forstwirtschaft Schadenweilerhof			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
außerorts	staatliches Hochbauamt	11 Anlehnbügel	22
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (11 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 13.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Die vorhandenen Anlehnbügel sind neu, werden aber noch nicht stark angenommen, während die einzige überdachte Anlage überfüllt ist.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 2 Kernstadt Radparken

Lage			
Hochschule für Forstwirtschaft Schadenweilerhof			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
außerorts	staatliches Hochbauamt	20 Vorderradhalter	20 (nutzbar 10)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend und Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Fahrradständer bieten keinen sicheren Stand und das Anschließen ist nicht, bzw. nur unkomfortabel möglich. Die Abstände sind zu eng.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 80 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage Die Abstellanlage an diesem Standort ist am stärksten nachgefragt und soll zu Lasten der Pkw-Stellplätze erweitert werden.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 112.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 3 Kernstadt Radparken

Lage			
Hochschule für Forstwirtschaft Schadenweilerhof			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
außerorts	staatliches Hochbauamt	90 Vorderradhalter	90 (nutzbar 30)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Fahrradständer bieten keinen sicheren Stand und das Anschließen ist nicht, bzw. nur unkomfortabel möglich. Die Abstände sind zu eng.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Abbau Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.000
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 4 Kernstadt Radparken

Lage			
Realschule Kreuzerfeld			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	30 Vorderradhalter	30 (nutzbar 15)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Fahrradständer bieten keinen sicheren Stand und das Anschließen ist nicht, bzw. nur unkomfortabel möglich. Die Abstände sind zu eng. Motorräder werden dort abgestellt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel) Die Abstände zwischen den Einstellplätzen sollen mindestens 50cm (bei einem Höhenversatz von mindestens 20cm) betragen.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	
Da die Sporthalle abgerissen werden soll, soll die Abstellanlage nicht im Boden verankert werden.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 5 Kernstadt Radparken

Lage			
Realschule Kreuzerfeld			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	52 Vorderradhalter	52 (nutzbar 26)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
<p>Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt und Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Fahrradständer bieten keinen sicheren Stand und das Anschließen ist nicht, bzw. nur unkomfortabel möglich. Die Abstände sind zu eng.</p>			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 80 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 112.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 6 Kernstadt Radparken

Lage			
Kindergarten Kreuzerfeld			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 5 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Es ist zu prüfen, ob auch ein Angebot von Rollerhaltern sinnvoll wäre.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 7 Kernstadt Radparken

Lage			
Kindergarten Klause			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 5 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Es ist zu prüfen, ob auch ein Angebot von Rollerhaltern sinnvoll wäre.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 8 Kernstadt Radparken

Lage			
Jugendhaus Klause			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



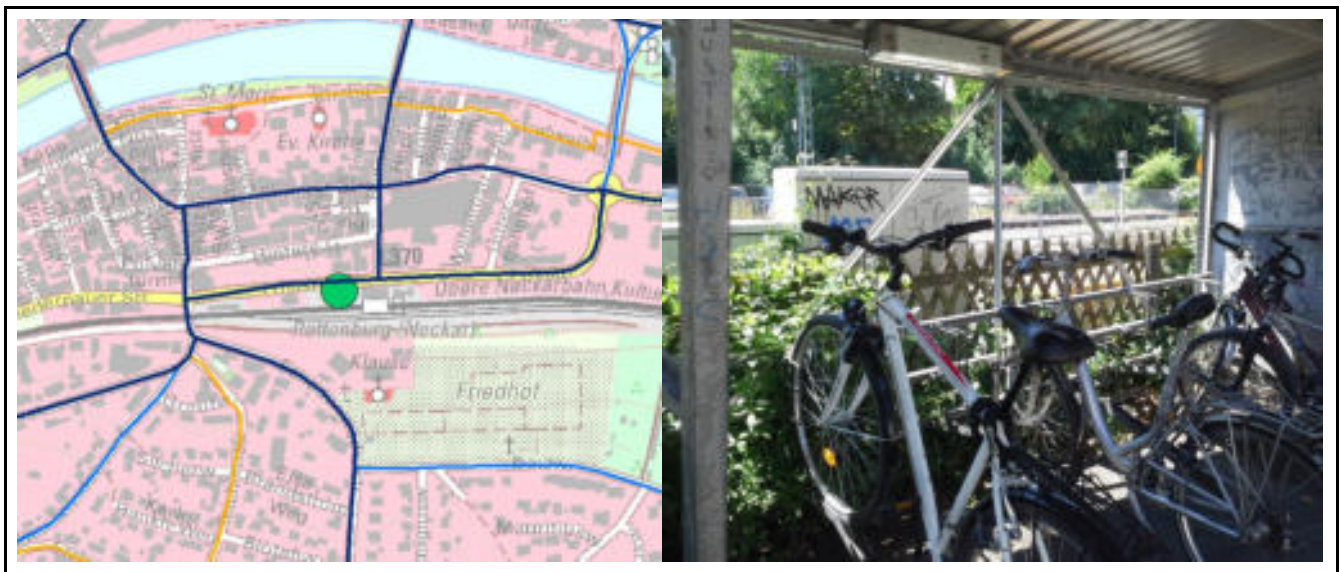
www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 9 Kernstadt Radparken

Lage			
Bahnhof Rottenburg			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	20 Vorderradhalter	20 (nutzbar 10)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend Es gibt 20 Vorderradhalter und ein Haus, in dem die Abstellplätze vermietet werden. Das Haus hat drei getrennte Räume und Eingangstüren. Der Höhenunterschied zur Tür (3 Stufen) muss über eine Rampe überwunden werden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von sicheren Radabstellanlagen (100 Stück z.B. Fahrradboxen) Ein Teil der Abstellplätze kann auch als Gemeinschaftsanlage errichtet werden.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 180.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Die Installation eines neuen Fahrradparkhauses ist geplant. Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 10 Kernstadt Radparken

Lage			
Bahnhof Rottenburg			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	20 Vorderradgabelhalter	20
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 100 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 140.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	
Die Maßnahme soll im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofareals erfolgen. Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 11 Kernstadt Radparken

Lage
Kolping Bildungszentrum Siebenlindenstraße

Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	privat	keine	0

Bedeutung
Alltag Freizeit

Mangel/Problem
Fahrradabstellanlage fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage

Priorisierung

Grobkostenschätzung ca. netto EURO **28.000**

Realisierungshilfe FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911

Bemerkungen
Östlich des Gebäudes gibt es auf dem Betriebsgelände überdachte Vorderradhalter.
Die Stadtverwaltung Rottenburg am Neckar sollte die Arbeitgeber über sinnvolle Fahrradabstellanlagen informieren.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 12 Kernstadt Radparken

Lage			
VHS und Musikschule			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	8 Vorderradhalter	8 (nutzbar 4)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt und Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Kapazität ist nicht ausreichend, es werden Fahrräder im Umfeld abgestellt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 28.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	
Die Maßnahme wird im Zuge des Neubaus umgesetzt.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 13 Kernstadt Radparken

Lage			
WGT Marktplatz 24			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	9 Bügel	18 (nutzbar 9)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend Es werden Fahrräder im Umfeld abgestellt. Die Abstände zwischen den Bügeln betragen 70cm, das ist für ein beidseitiges Anlehnen von Fahrrädern zu eng.			



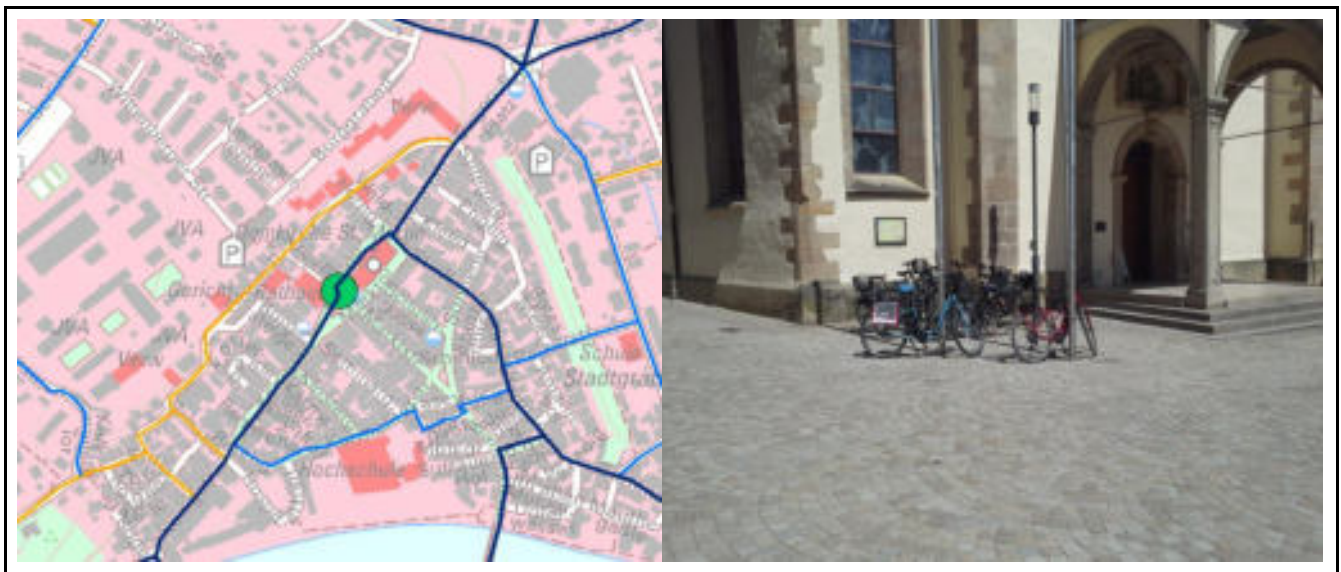
www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 10 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.400
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Im Bereich des gesamten Marktplatzes gibt es zu wenig Fahrradabstellplätze. Hier sollten auch dezentral weitere Angebote geschaffen werden. Hierzu können auch Anlehnigeländer und in den Sommermonaten mobile Ständer angeboten werden. Die Stadt prüft derzeit Erweiterungen des Angebots im Bereich Rathaus/ Dom.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 14 Kernstadt Radparken

Lage			
Rathaus und Dom			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	10 Vorderradgabelhalter	10 (nutzbar 6)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend Die Anlage am Dom ist stark nachgefragt, direkt vor dem Rathaus gibt es keine Fahrradständer, Fahrer sind im Umfeld abgestellt.			



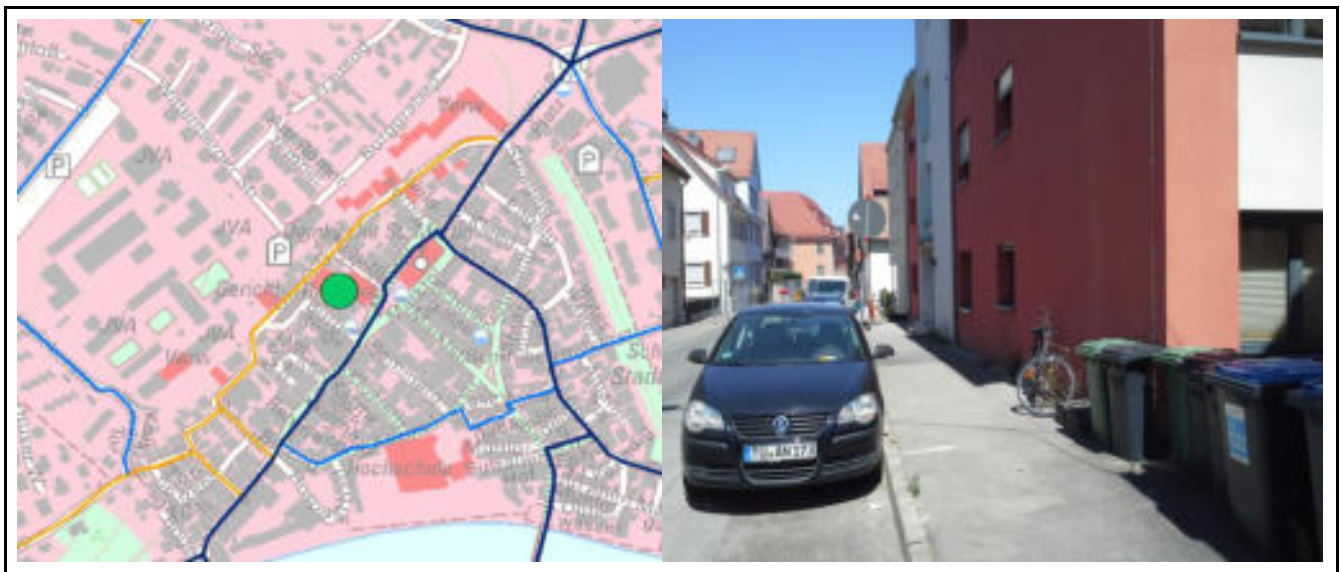
www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel) 10 vor dem Rathaus und 10 im Bereich des Doms. Es sollen Anlehnbügel mit Bodenhülsen zum Einsatz kommen, damit die Bügel bei Veranstaltungen entfernt werden können.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Im Bereich des gesamten Marktplatzes gibt es zu wenig Fahrradabstellplätze. Hier sollten auch dezentral weitere Angebote geschaffen werden. Hierzu können auch Anlehnigeländer und in den Sommermonaten mobile Ständer angeboten werden. Die Stadt prüft derzeit Erweiterungen des Angebots im Bereich Rathaus/ Dom.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 15 Kernstadt Radparken

Lage			
Verwaltung Obere Gasse			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 10 Stück z.B. Anlehnbügel) Dies ist nur auf Flächen möglich, die bisher dem Parken von Kfz dienen.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.400
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 16 Kernstadt Radparken

Lage			
Stadtbibliothek			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	14 Vorderradgabelhalter	14
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 10 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.400
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 17 Kernstadt Radparken

Lage			
Mädchenschule St. Klara			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	privat	ca. 30 Vorderradgabelhalter	30
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (30 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 36.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 18 Kernstadt Radparken

Lage			
Mädchenschule St. Klara			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	privat	ca. 30 Vorderradgabelhalter	30
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



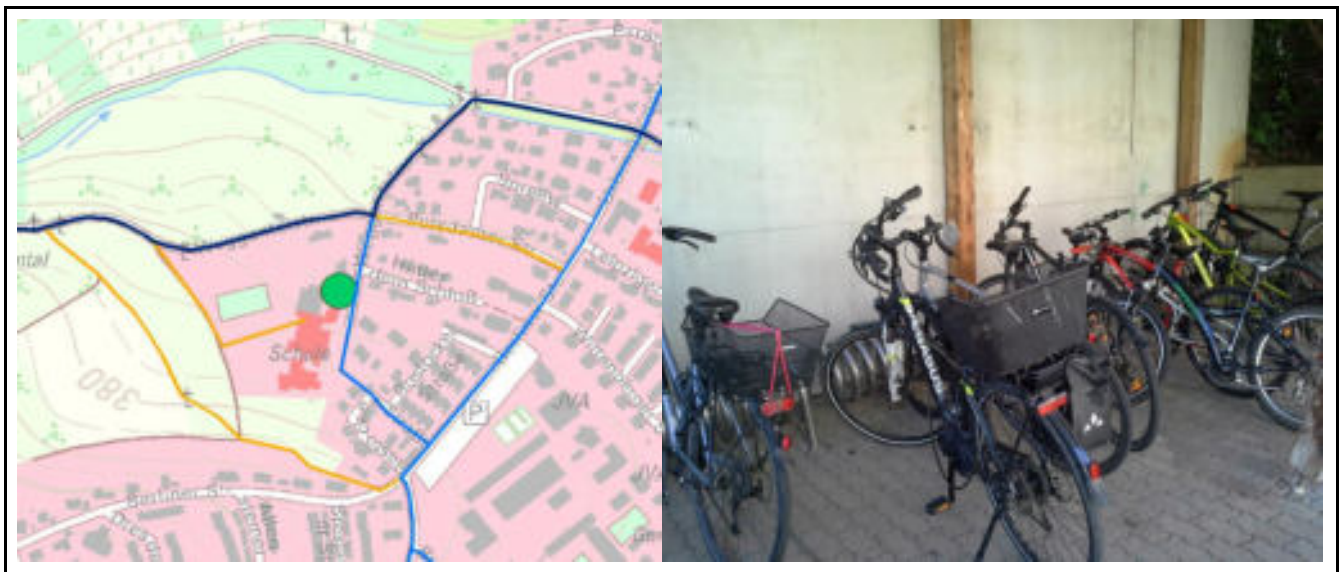
www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (30 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 36.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 19 Kernstadt Radparken

Lage			
Carl-Joseph-Leiprecht-Schule			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	privat	ca. 20 Vorderradhalter	20 (nutzbar 7)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend und Art des Fahrradständers ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 40 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 9.600
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 20 Kernstadt Radparken

Lage			
Weggentalschule			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	10 Vorderradgabelhalter	10 (nutzbar 5)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
<p>Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt und Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Abstände zwischen den Einstellplätzen betragen nur 35 cm, der Höhenversatz ist geringer als 20 cm. Es kann nur jeder zweite Platz genutzt werden.</p>			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständers (10 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 12.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Der Bedarf nach Fahrradabstellplätzen ist zu prüfen. Bei Ersatz / Erweiterung der Anlage ist auf ausreichende Abstände zu achten (Abstand zwischen den Einstellplätzen 50 cm bei einem Höhenversatz von mindestens 20 cm).	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 21 Kernstadt Radparken

Lage			
Lindenschule			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Kreis	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 5 Stück z.B. Anlehnbügel), Überdachung der Radabstellanlage Es handelt sich um eine sonderpädagogische Einrichtung. Es sollte eine kleine Zahl von Anlehnbügeln angeboten werden und darüber hinaus, Flächen für besondere Fahrräder, beispielsweise zweispurige, bereitgestellt werden.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 7.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 22 Kernstadt Radparken

Lage			
St. Meinrad Gymnasium			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	privat	64 Anlehnbügel	128
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (60 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 72.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Es gibt noch 16 Vorderradhalter unter einer Überdachung. Der Ersatz durch geeignete Fahrradständer ist zu prüfen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 23 Kernstadt Radparken

Lage			
Hohenbergschule			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	ca. 80 Vorderradhalter	80 (nutzbar 40)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt und Art des Fahrradständers ist unzureichend Es gibt nur Vorderradhalter ohne Überdachung und auf unbefestigtem Grund.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 80 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 112.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	
Ist im Zuge des Neubaus der Hohenbergschule einzuplanen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 24 Kernstadt Radparken

Lage			
Otto-Locher-Halle			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	20 Pfosten	40
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Abstellpfosten bieten keinen sicheren Stand und das Anschließen ist nicht, bzw. nur unkomfortabel möglich.			



Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 25 Kernstadt Radparken

Lage			
Paul-Klee-Gymnasium			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	36 Anlehnbügel	72
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (30 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 36.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 26 Kernstadt Radparken

Lage Paul-Klee-Gymnasium			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	30 Anlehnbügel	60
Bedeutung Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



Maßnahme Überdachung der Fahrradständer (30 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 36.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 27 Kernstadt Radparken

Lage			
Hochschule für Kirchenmusik			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Diözese Rottenburg-Stuttgart	nur Überdachung	ca. 16
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend und Art des Fahrradständers ist unzureichend Es besteht eine Überdachung unter der die Fahrräder frei abgestellt werden. Es waren 27 Räder dicht gedrängt unter und vor der Überdachung abgestellt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 30 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage Unter dem vorhandenen Dach können darüber hinaus noch etwa 16 Vorderradgabelhalter angeboten werden. Diese sind in der Kostenschätzung enthalten.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 45.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 28 Kernstadt Radparken

Lage			
Eugen-Bolz-Gymnasium			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	ca. 120 Vorderradhalter	120 (nutzbar 60)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt und Art des Fahrradständers ist unzureichend Es stehen nur Vorderradhalter zum Parken der Räder zur Verfügung, ca. 120 ohne Überdachung, weitere in einem Holzschuppen.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 160 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 224.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 29 Kernstadt Radparken

Lage			
Eugen-Bolz-Platz			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Diözese Rottenburg-Stuttgart	10 Anlehnbügel	20
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt Während die 10 Anlehnbügel ohne Überdachung kaum nachgefragt sind, sind die 5 Bügel mit Überdachung überfüllt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (10 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 12.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 30 Bieringen Radparken

Lage			
Bahnhof Bieringen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	28 Senkrechtparker	28 (nutzbar 14)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Schienen der Senkrechtparker sind zu schmal, die Abstände zwischen den Einstellplätzen zu eng. Die Anlage ist verrostet.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 28.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	
Der Bahnhof liegt außerhalb, weshalb das Angebot von Fahrradboxen zu prüfen ist. Hierzu sollen Bahnkunden und die Bewohner im Einzugsbereich befragt werden. Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 31 Bieringen Radparken

Lage			
Bürgerhaus Bieringen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	5 Vorderradhalter	5
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 5 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 32 Ergenzingen Radparken

Lage			
Bahnhof Ergenzingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	10 Vorderradgabelhalter	10 (nutzbar 7)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt Die Abstellanlage hat keine Überdachung. Einige Stellplätze können aufgrund des Müllimers nicht genutzt werden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Überdachung der Fahrradständer (10 Stück) Es sollen weitere 10 Vorderradgabelhalter mit Überdachung angeboten werden. Diese sind in der Grobkostenschätzung enthalten.		
Priorisierung		
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	26.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"	
Bemerkungen		
Das Angebot von Fahrradboxen ist zu prüfen ist. Hierzu sollen Bahnkunden und die Bewohner im Einzugsbereich befragt werden. Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 33 Ergenzingen Radparken

Lage			
Gemeinschaftsschule Ergenzingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	11 Anlehnbügel	22
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (11 Stück) Es sollen zusätzlich 10 Vorderradgabelhalter mit Überdachung angeboten werden. Diese sind in der Grobkostenschätzung enthalten.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 27.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 34 Ergenzingen Radparken

Lage			
Breitwiesenhalle Ergenzingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	7 Anlehnbügel	14
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend Fahrräder (und motosierte Zweiräder) werden direkt an der Halle unter der Überdachung abgestellt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 10 Stück z.B. Anlehnbügel), Überdachung der Radabstellanlage Es ist zu prüfen, ob diese zusätzliche Anlage unter der vorhandenen Überdachung angeboten werden kann.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 14.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 35 Ergenzingen Radparken

Lage			
Sportplatz Ergenzingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	30 Vorderradhalter	30 (nutzbar 15)
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 36 Wurmlingen Radparken

Lage			
Uhlandhalle Wurmlingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	19 Vorderradhalter	19 (nutzbar 9)
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Maßnahme soll im Zuge des Umbaus der Uhlandhalle umgesetzt werden.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 37 Bad Niedernau Radparken

Lage			
Bahnhof Bad Niedernau			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	10 Vorderradgabelhalter	10 (nutzbar 6)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Art des Fahrradständers ist unzureichend			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage		
Priorisierung		
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	28.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911	
Bemerkungen		
Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.		

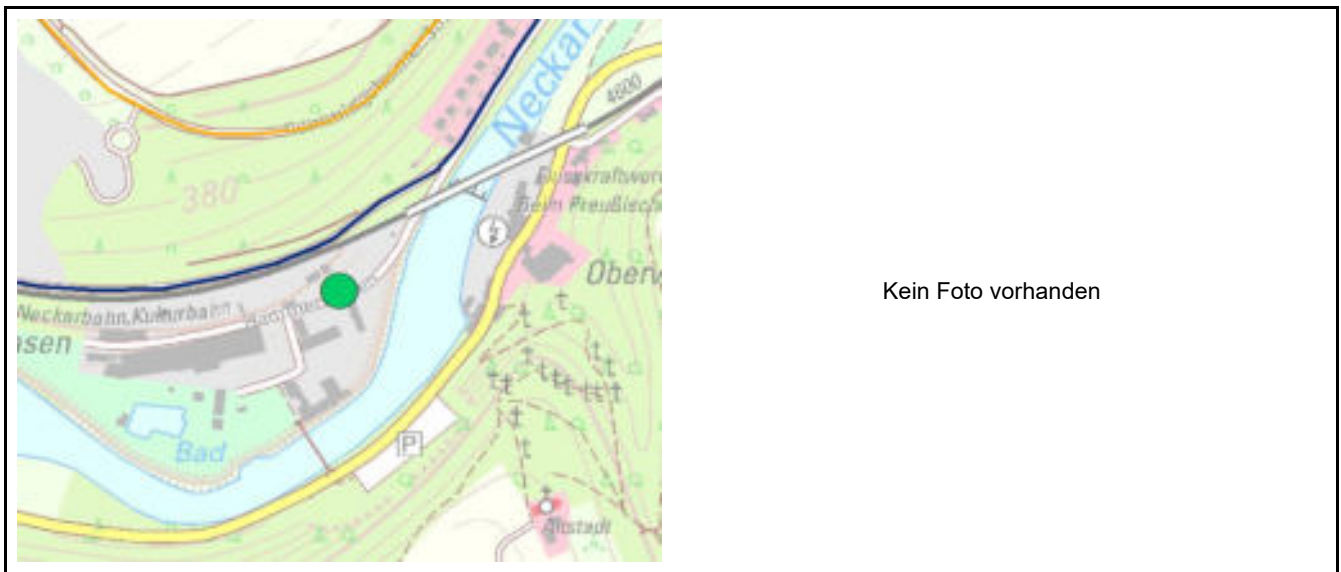
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 38 Kiebingen		Radparken	
Lage			
Bahnhof Kiebingen			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	12 Vorderradhalter	12 (nutzbar 6)
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend und Art des Fahrradständers ist unzureichend Die Abstände zwischen den Einstellplätzen sind zu eng, es werden außerhalb der Fahrradständer Räder abgestellt.			
			
<small>www.lgl-bw.de</small>			
Maßnahme			
Installation von Fahrradständern (ca. 30 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel), Überdachung der Radabstellanlage			
Priorisierung			
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	42.000
Realisierungshilfe		FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911	
Bemerkungen			
Der Abbau der Anlage ist im Zuge des Umbaus der B28 erforderlich. Fördermöglichkeiten bestehen über die Bike+Ride-Offensive von Bundesumweltministerium und Deutscher Bahn und über das Land Baden-Württemberg.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 40 Kernstadt Radparken

Lage			
Theater Hammerschmiede, Hammerwasen 1			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt Die Anlage am Freibad ist zu weit entfernt und abends fehlt die soziale Kontrolle.			



Kein Foto vorhanden

www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 5 Stück z.B. Anlehnbügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 41 Kernstadt Radparken

Lage			
Freizeitpark Schänzle			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	keine	0
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück z.B. Anlehnbügel) Die Fahrradbügel sollten dezentral an den Eingangsbereichen des Parkes installiert werden.	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Der Freizeitpark wird zur Zeit umgebaut. Er soll nach Abschluss der Arbeiten dem Fußverkehr vorbehalten bleiben.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 42 Kernstadt Radparken

Lage			
Festhalle Seebronner Straße 20			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
innerorts	Rottenburg am Neckar	8 Vorderradgabelhalter	8
Bedeutung			
Alltag <input type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Kapazität der Fahrradabstellanlage ist nicht ausreichend			



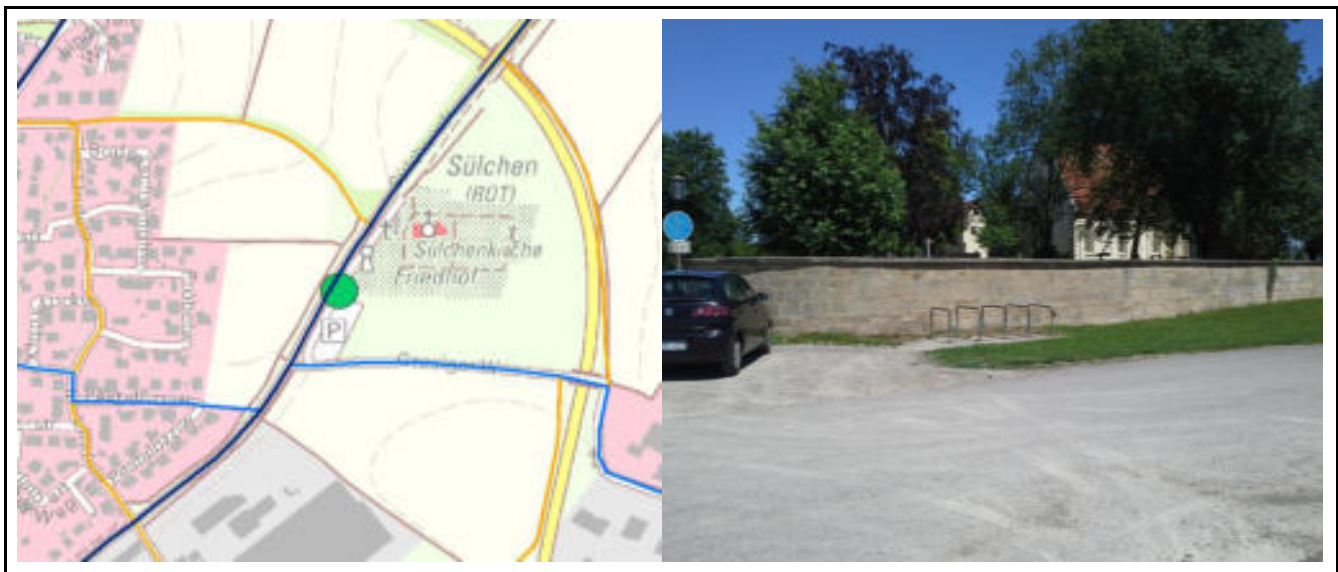
www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Installation von Fahrradständern (ca. 20 Stück, Vorderradgabelhalter mit Bügel)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken", DIN 79008, TR 6102-0911
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: FP 43 Kernstadt Radparken

Lage			
Sülchenkirche			
Ortslage	Baulast*	Abstellanlagenart	Kapazität
außerorts	Rottenburg am Neckar	5 Anlehnbügel	10
Bedeutung			
Alltag <input checked="" type="checkbox"/> Freizeit <input checked="" type="checkbox"/>			
Mangel/Problem			
Überdachung an der Fahrradabstellanlage fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Überdachung der Fahrradständer (5 Stück)	
Priorisierung	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 6.000
Realisierungshilfe	FGSV-Broschüre "Hinweise zum Fahrradparken"
Bemerkungen	
Im Rahmen der Bürgerwerkstatt wurde angeregt, abschließbare Anlagen zu installieren. Hierzu könnte beispielsweise das Angebot von zwei kurzfristig zu belegenden Fahrradboxen (Radtouristen, die die Kirche besuchen) geprüft werden.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 1	Kernstadt	Sonstige
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Neckarhalde	Haus Nr. 8	Fußgängerüberweg	160
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV	<input type="checkbox"/>	RadNETZ	<input checked="" type="checkbox"/>
		Hauptnetz 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
		Hauptnetz 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>
		Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Schutzstreifen wird zugeparkt, vor allem im Bereich des Kindergartens			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Markierung von Radfahrpiktogrammen (8 Stück)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 2.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 11.1-1
Bemerkungen	
Aufklärungsarbeit im Kindergarten zur Sensibilisierung der Eltern wäre eine sinnvolle ergänzende Maßnahme.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 2 Kernstadt Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
westlich Rottenburg	Freibad	Brunnenmühle 5	1.560
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		12.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
Der Neckartalradweg ist für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 3 Kernstadt Neubau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Berliner Str. - Weggentalstr.	Berliner Straße 22	Weggentalstraße	234

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Radverkehrsinfrastruktur fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
Gemeinsamer Geh- und Radweg

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	70.200
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 4 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weggentalstraße	Berliner Straße	C.-J.-Leiprecht-Schule	486
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Auf dieser wichtigen Straße für den Schülerverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand) zur Sicherung des Schülerverkehrs; Freigabe für Kfz-Verkehr			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		12.200
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 5 Kernstadt		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich Remmingsheim	Gemarkungsgrenze	L 361	785
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 6.300
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Remmingsheim wird - in Absprache mit der Gemeinde Neustetten - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 6	Kernstadt	Markierung
-------------	------------	------------------	-------------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Sprollstraße	Eugen-Bolz-Platz	Gartenstraße	138

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	11.000	30

Routenbestandteil					
RSV	<input type="checkbox"/>	RadNETZ	<input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung	<input type="checkbox"/>
				Hauptnetz 2. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>
				Ergänzungnetz	<input type="checkbox"/>
				Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig
 Schutzstreifen haben eine Breite von 1,20 bis 1,25 m



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Demarkierung, Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)
 Im nördlichen Teil der Sprollstraße beträgt die Fahrbahnbreite zwischen den Borden ca. 8,45 m. Hier sollen Schutzstreifen mit einer Breite > 1,50 m markiert werden.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	8.300
----------------------------	----------------	--------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2
---------------------------	--------------------

Bemerkungen

Im nördlichen Teil bis zur Sofienstraße gab es 2015 bis 2017 vier Unfälle mit Radfahrern, davon wurden drei von Pkws im Längsverkehr verursacht. Die seitlichen Zusammenstöße deuten darauf hin, dass Radfahrer zu knapp überholt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 7 Kernstadt Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Seebronner Straße	Haus Nr. 5	Haus Nr. 9	57
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.300	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Markierung ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Der Schutzstreifen ist neu zu markieren.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		1.100
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Die Seebronner Straße wird saniert, die Maßnahme in diesem Zuge umgesetzt.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 8 Kernstadt Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Seebronner Straße	Haus Nr. 8	Jahnstraße	130
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	8.300	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Markierung ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Radfahrstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Der Radfahrstreifen ist neu zu markieren.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		6.500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.3		
Bemerkungen			
Die Seebronner Straße wird saniert, die Maßnahme in diesem Zuge umgesetzt.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 9 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Jahnstraße	Seebronner Straße	L 361	856

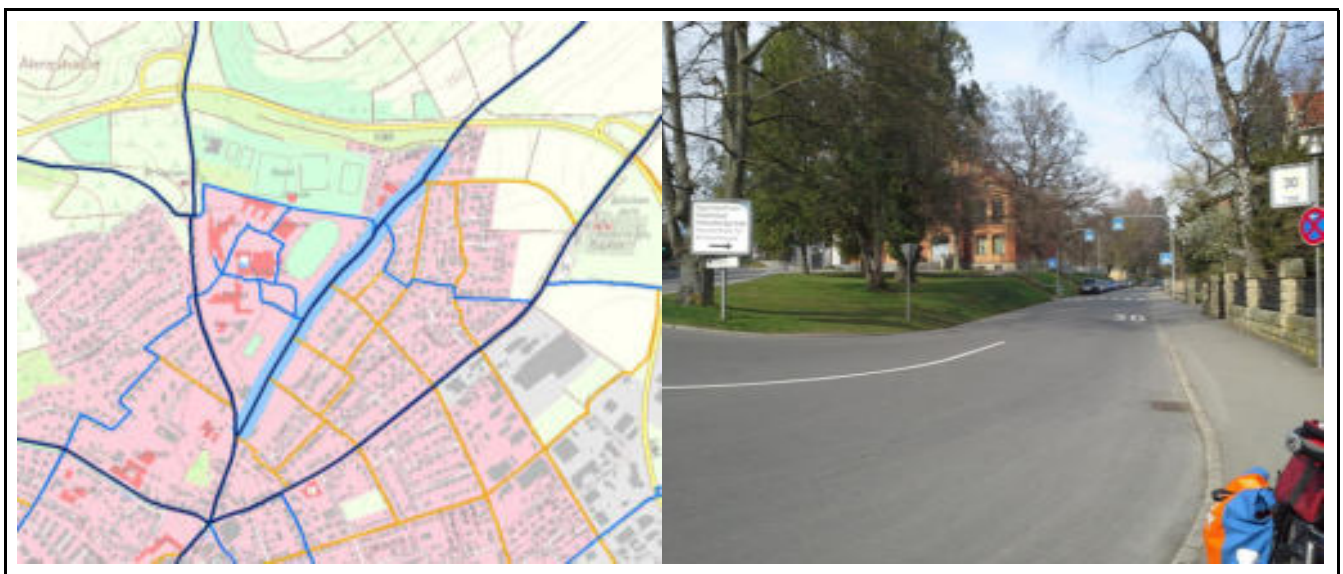
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Auf dieser wichtigen Straße für den Schülerverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand)
 zur Sicherung des Schülerverkehrs; Freigabe für Kfz-Verkehr

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	21.400
----------------------------	----------------	---------------

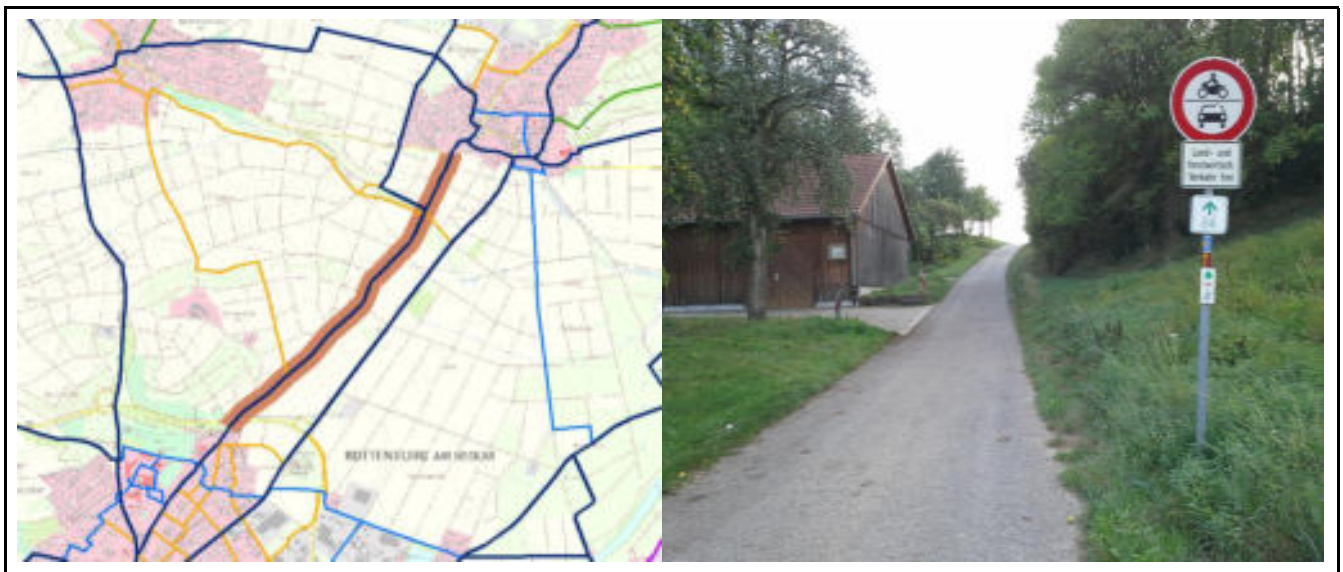
Realisierungshilfe Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 10 Kernstadt Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg westlich Sülchenstraße	Almenstraße	Jahnstraße	2.016
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		16.100
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 11 Kernstadt	Belag
-------------	-----------------------	--------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg westlich Sülchenkirche	Im Lindele	Sülchenstraße	322
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Oberfläche asphaltieren			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		64.400
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 12 Kernstadt Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Sülchenstr. stadteinwärts	Sülchenkirche	Im Lindele	307
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag abschnittsweise erneuern			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		46.100
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 13 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Mechthildstraße	Pfeiferstraße	Sülchenstraße	601
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Auf dieser wichtigen Straße für den Schülerverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand) zur Sicherung des Schülerverkehrs; Freigabe für Kfz-Verkehr			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		15.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 14 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Schuhstraße	Sprollstraße	Graf-Bentzel-Straße	851

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Auf dieser wichtigen Straße für den Schülerverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (mittlerer Aufwand)
 zur Sicherung des Schülerverkehrs; Freigabe für Kfz-Verkehr unter Einbehaltung der Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	42.600
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 15 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Felix-Wankel-Str. Richtung SW	L 361	Felix-Wankel-Straße	199

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
 Radverkehrsinfrastruktur fehlt; Belag ist mangelhaft



www.lgl-bw.de

Maßnahme
 Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts), Ergänzung bzw. Ersatz eines StVO-Zeichens
 Ausbau und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	30.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.6
---------------------------	--------------------

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 16 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Grasiger Weg	Sülchenstraße	Siebenlindenstraße	1.208

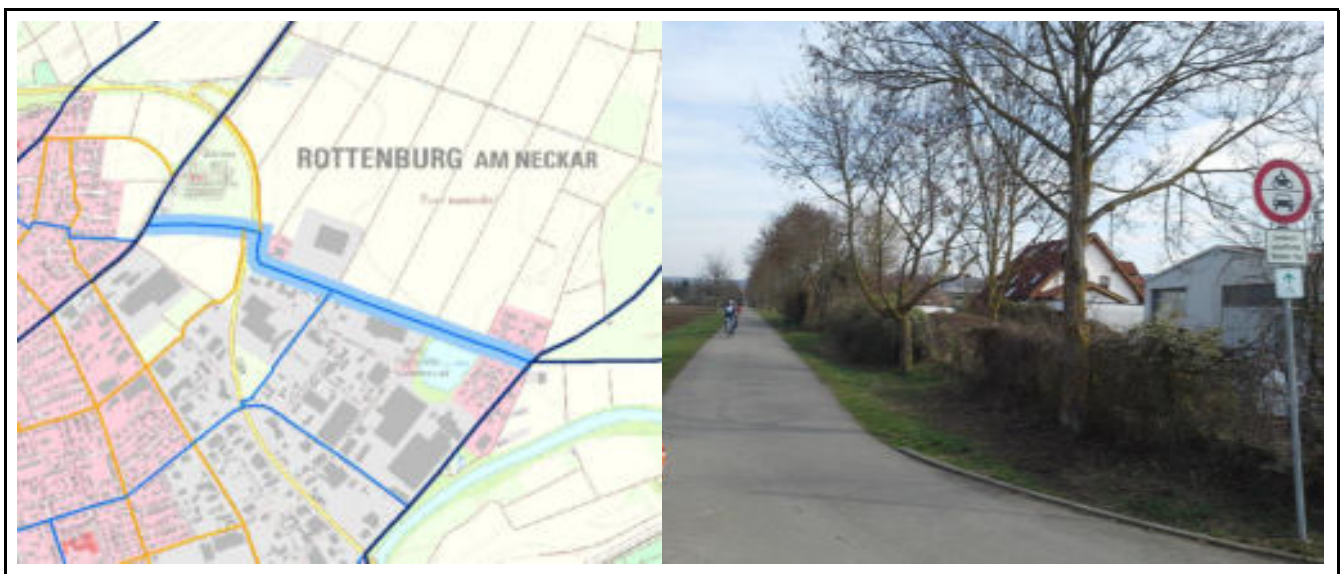
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur bedarf der Aufwertung
 Auf dieser wichtigen Route für den Schülerverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand)
 nur im östlichen Teil für Anlieger frei geben

Priorisierung				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)	1 Punkte
				Gesamt (max. 8)	3 Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	30.200
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

Der Abschnitt südlich des Sülchenfriedhofs ist ein "Hundespazierweg". Hier soll geprüft werden, ob zur Vermeidung von Konflikten neben der Fahrradstraße ein (unbefestigter) Weg angelegt werden kann.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 17 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Flandernstraße	Haus Nr. 11	Pfeiferstraße	156
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.200
Realisierungshilfe	Musterlösung 7.2-1	
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 18 Kernstadt		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Gartenstraße	Haus Nr. 89	Vogesenstraße	359
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr fehlt; Unfallschwerpunkt Zur Markierung eines Sicherheitstrennstreifens fehlt der Platz im derzeitigen Fahrbahnquerschnitt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Prüfung einer Verlagerung der Senkrechtstellplätze Bei Nichtverlagerung ist die Demarkierung des Schutzstreifens erforderlich.		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 19 Kernstadt Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg im Schänzle	Neckarsteg	Gartenstraße	55
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Der Weg hat zudem eine enge Kurve mit ungenügender Sicht.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag abschnittsweise erneuern Prüfen, ob der Kurvenbereich aufgeweitet werden kann und einen regelmäßigen Vegetationsschnitt veranlassen.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		8.300
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 20 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Freizeitpark Schänzle	Sprollstraße	Gartenstraße	71
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
StVO-Beschilderung ist mangelhaft Benutzungspflicht für den Radverkehr			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 21 Kernstadt Neubau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel Siebenlindenstraße	westl. Haus Nr. 6	gegenüber Haus Nr. 53	967
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 3,00$ m			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		1.290.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.4		
Bemerkungen			
Die Verlegung des Neckartalradweges direkt ans Ufer ist geplant. Hierzu ist der Ausbau und Neubau von Wegeabschnitten sowie einer neuen Unterführung der Landesstraße erforderlich (in der Grobkostenschätzung enthalten).			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 22 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Siebenlindenstraße	Haus Nr. 37		438
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Die zahlreichen Grundstückszufahrten stellen ein Konfliktpotenzial v.a. für die ortsunkundigen Radfahrer (Neckartalradweg) dar.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 23 Kernstadt		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Siebenlindenstraße	L 361	Haus Nr. 37	180
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
fehlende Radverkehrsinfrastruktur			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Schutzstreifen stadteinwärts inklusive Furt über die Graf-Bentzel-Straße; Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.600
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2
Bemerkungen	
Im Zuge des Ausbaus der B 28 wird der Knotenpunkt umgebaut und die Maßnahme umgesetzt.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 24 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Siebenlindenstraße	L 361	Grasiger Weg	434
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	4.700	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Prüfung einer baulich geschützten Ausleitung auf die Fahrbahn.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 25 Kernstadt Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich Siebenlinden	Siebenlindenstraße	Gemarkungsgrenze	1.991
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Nach der Stadtgrenze ist der Weg stark verschmutzt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		15.900
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 26 Kernstadt Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich Siebenlinden	Siebenlindenstraße	Neckarstraße	693
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input checked="" type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		5.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
Alternativer Abschnitt der Radschnellverbindung Rottenburg - Tübingen. Gegebenenfalls Ausbau mit Radschnellverbindungsstandard.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 27 Kernstadt Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich Tübinger Straße	Neckarsteg	Sprollstraße	365
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.900	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



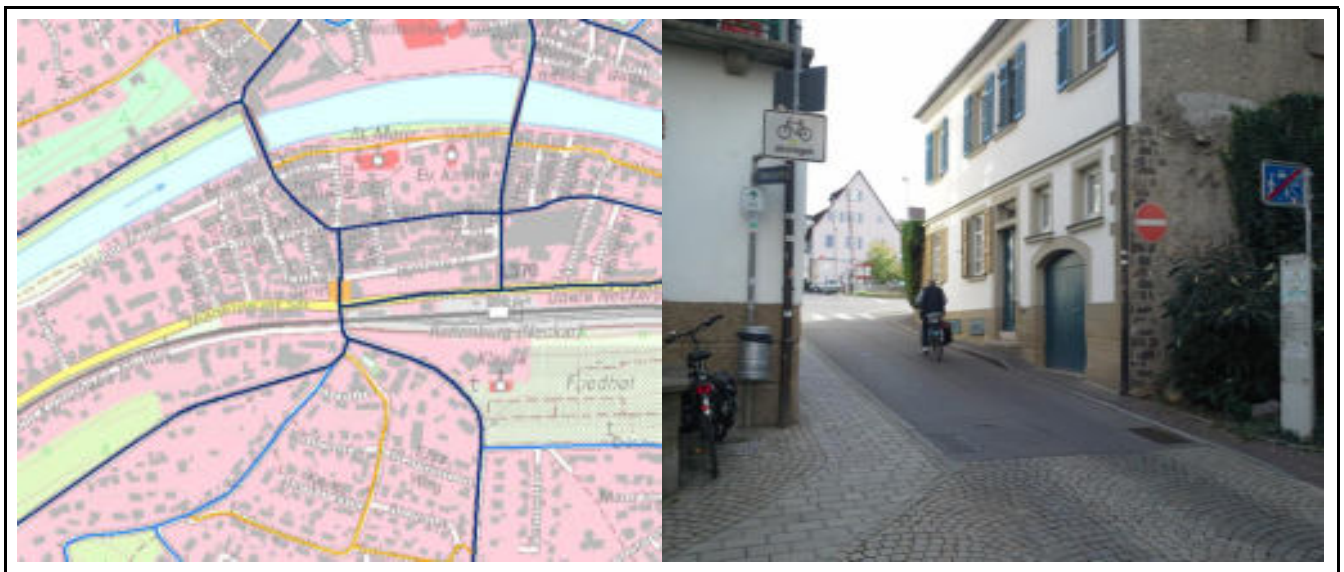
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag nach Qualitätsstandard ersetzen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		73.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Die Umsetzung soll im Zuge der Umgestaltung des Schlachthofs erfolgen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 28 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Ehinger Platz	Hintere Gasse	Poststraße	26
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	1.200	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	Musterlösung 7.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 29 Kernstadt Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Poststraße	Fußgängerüberweg	Hotel	185

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	6.900	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig
 Der Radweg ist benutzungspflichtig; ein direktes Linksabbiegen ist nicht vorgesehen



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)
 Die Benutzungspflicht des Radweges für den Radverkehr ist aufzuheben. Eine Ausleitung auf die Fahrbahn soll vor dem Grünstreifen erfolgen.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	10.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2 und 4.4-3
---------------------------	------------------------------

Bemerkungen

Die DB Netz AG wird einen Umbau des Bahnübergangs vornehmen. In den bisherigen Planungen ist der Radverkehr nicht berücksichtigt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 30 Kernstadt		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Tübinger Straße	Kreisverkehr	Höhe neue Neckarbrücke	690
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.900	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Der Schutzstreifen soll stadteinwärts markiert werden (rote Furten an den beiden Autohäusern); der Gehweg auf der Südseite stadtauswärts für Radverkehr freigegeben werden (rote Furten an den beiden Tankstellen).			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		2 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		7 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		13.800
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Die Straßenbreite zwischen den Borden beträgt ca. 6 m und ist für die Markierung beidseitiger Schutzstreifen nicht ausreichend. Da es gehäuft Radverkehrsunfälle gibt, zum überwiegenden Teil von Kfz verursacht, soll die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (streckenbezogen) geprüft werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 31 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Tübinger Straße	Bahnunterquerung	Tübinger Straße 74	93

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	7.900	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig
 Der Weg ist sehr schmal, kurvig und es bestehen Sichteinschränkungen durch die Vegetation.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	14.000
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 32 Kernstadt		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Tübinger Straße	L 385	Bahnunterquerung	93
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			

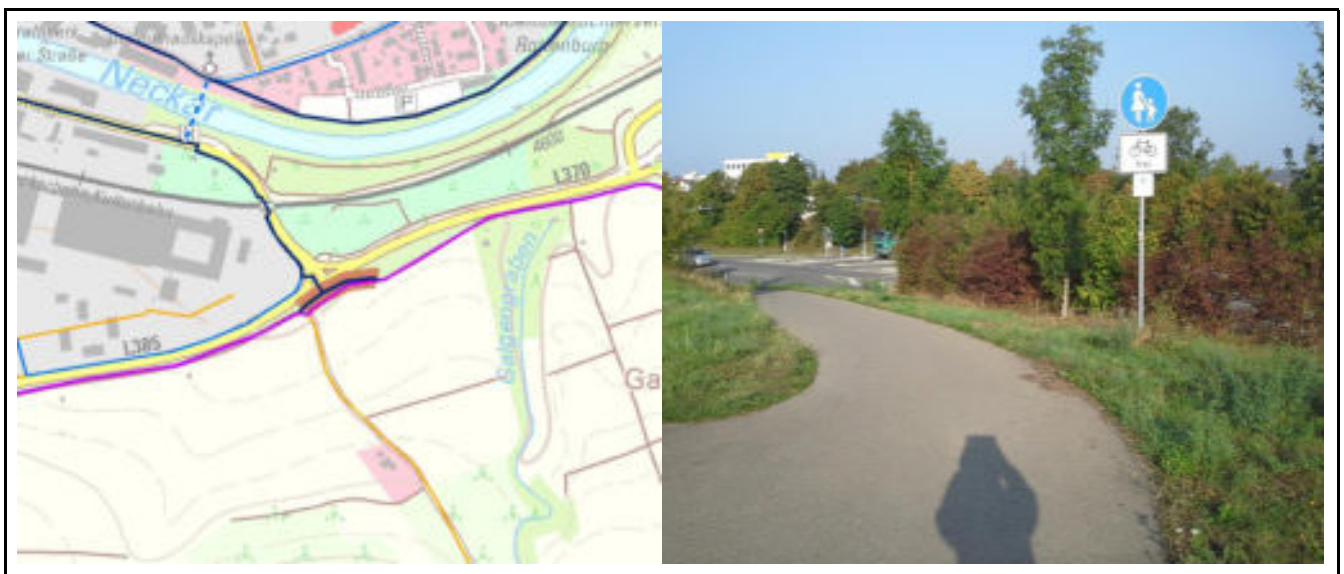


www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 700
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 33 Kernstadt		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Knoten Tübinger Straße - L 385	Begleitweg	LSA	98
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 800
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 34 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Dätzweg	Schadenweilerstraße	DHL-Gelände	591

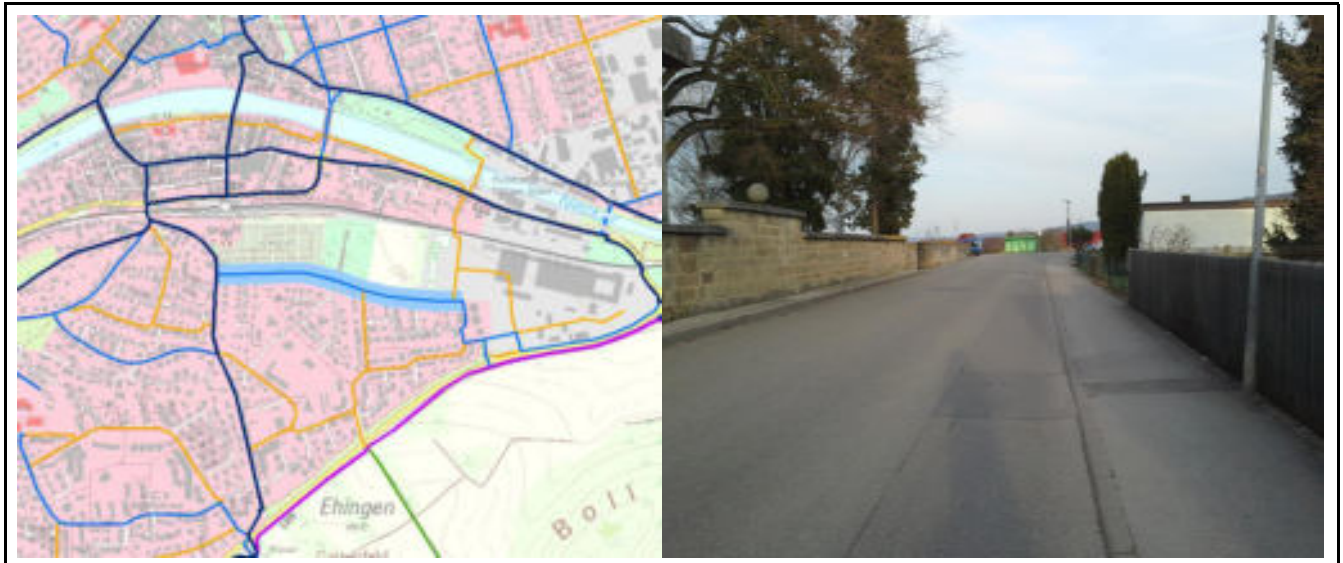
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	30

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Auf dieser zukünftig - durch die Entwicklung des DHL-Geländes und der Radschnellverbindung - wichtigen Straße für den Radverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand)
 Diese Fahrradstraße bindet das DHL-Gelände und die geplante Radschnellverbindung an die Rottenburger Südstadt und den Bahnhof an. Freigabe Kfz-Verkehr.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	14.800
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 35 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Merowingerstraße	Querstraße	Konrad-Adenauer-Straße	75
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben.			

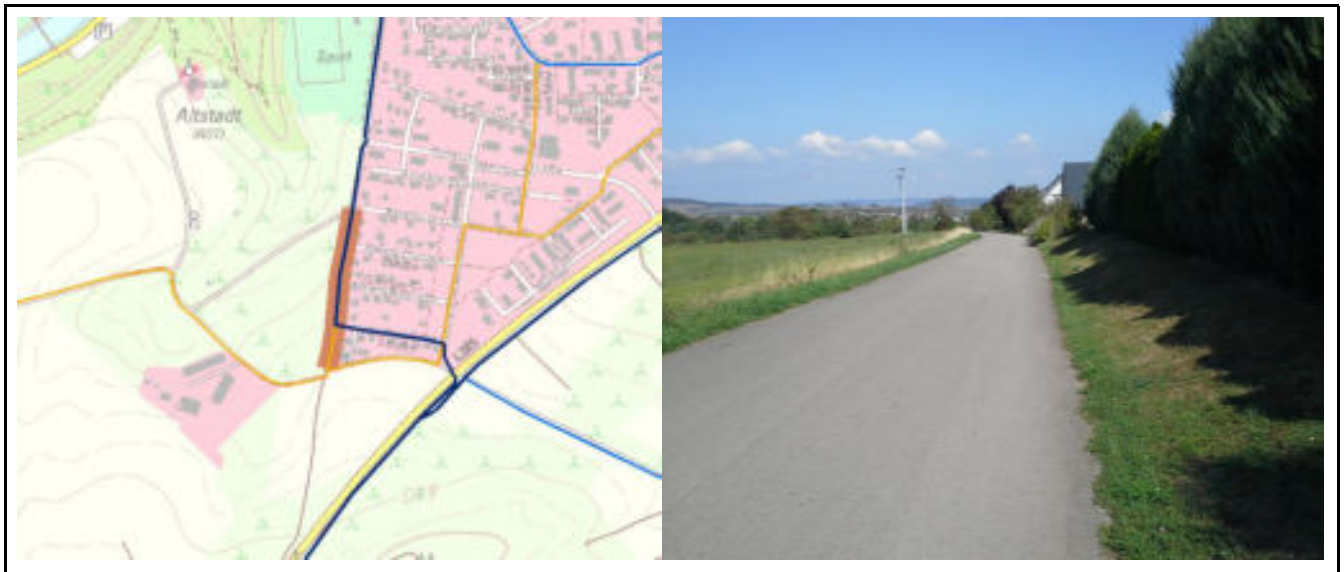


www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Radfahrer frei		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 36 Kernstadt		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weiler Straße	Ortsrand	Jane-Addams-Straße	263
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen Im Bereich der Einmündung aus der Martin-Luther-King-Straße sollen zusätzlich Makrierungen aufgebracht werden, vor allem, um die aus Süden kommenden Radler auf den einmündenden Radverkehr aufmerksam zu machen.	
Priorisierung	Maßnahme umgesetzt
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO -
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Die Markierungsmaßnahmen sind zwischenzeitlich umgesetzt.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 37 Weiler		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich L 385	Hinterweilerweg	Burgstraße	777
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 6.200
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 38 Hailfingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich Hailfingen	Hailfinger Straße	Öschelbronner Straße	1.930
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		15.400
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 39 Hailfingen		Belag	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6919 Tailfinger Straße	nördlich Kläranlage	Ortseingang Hailfingen	619
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	1.300	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Belag ist mangelhaft; Randmarkierung fehlt z.T.; die Streckenführung ist kurvig; Pkw fahren sehr schnell			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung) Belag - vor allem im Bereich der Kläranlage - erneuern; Randmarkierung abschnittsweise erneuern		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Maßnahme der allgemeinen Straßenunterhaltung		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 40 Hailfingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg Hailfingen - Oberndorf	Industriestraße	Bollstraße	3.126
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		25.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 41 Hailfingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich Kochartgraben	Gemarkungsgrenze	Tailfinger Straße	640
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		1 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		5.100
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 42 Hailfingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Herdweg, Richtung Norden	Friedhof	Industriestraße	2.319
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		18.600
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 43 Seebronn Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Freudenstädter Straße	Weggabelung	Raichbergstraße	441
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig			



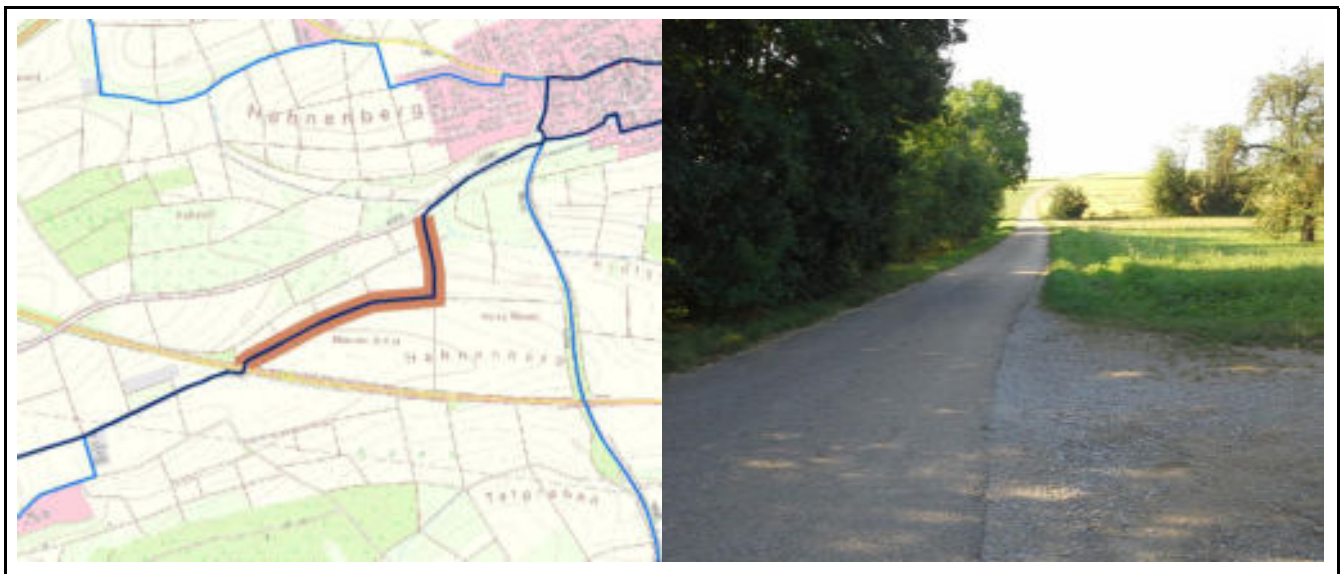
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	1 Punkte
		Gesamt (max. 8)	4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	66.200
Realisierungshilfe			Musterlösungen 9.3
Bemerkungen			
Die Möglichkeit einer Führung im Zuge der K 6939 als direkte Verbindung zwischen Seebronn und den Ergenzinger Gewerbegebieten Ost und Hölsteig ist in Prüfung.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 44 Seebronn Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südwestlich von Seebronn	Freudenstädter Straße	B 28a (Gemarkungsgrenze)	918
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



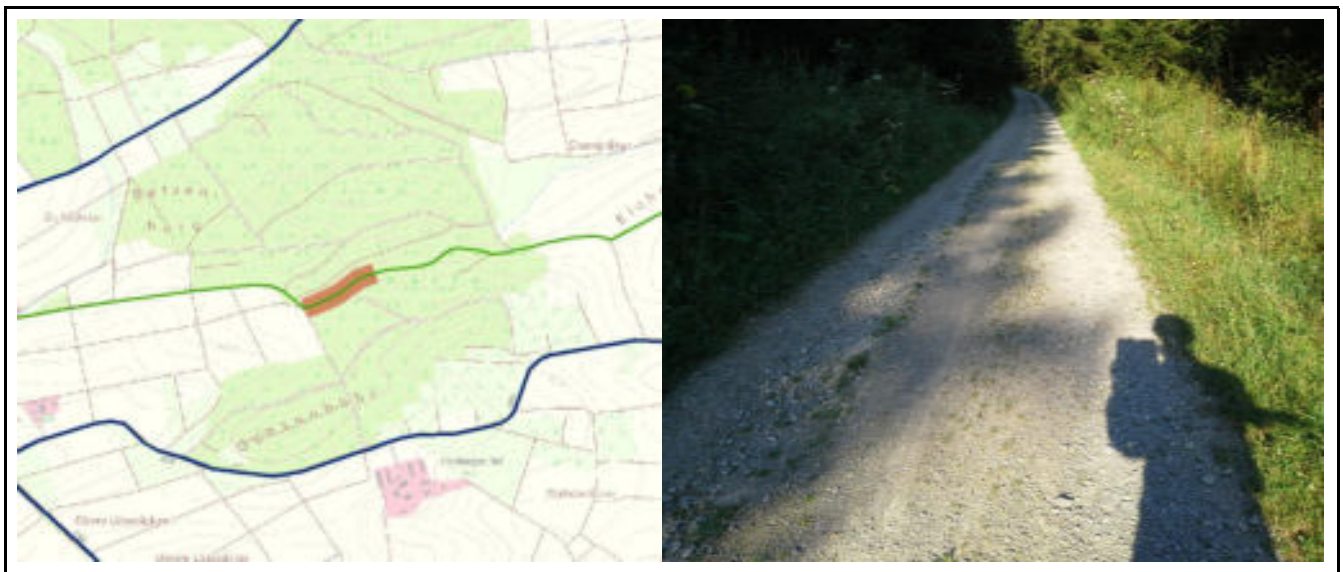
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
<p>Eine Weiterführung der Maßnahme nördlich von Wolfenhausen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Neustetten - empfohlen.</p> <p>Die Möglichkeit einer Führung im Zuge der K 6939 als direkte Verbindung zwischen Seebronn und den Ergenzinger Gewerbegebieten Ost und Hölsteig ist in Prüfung.</p>			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 45 Seebronn Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Seebronn - Wendelsheim			252
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input checked="" type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Aufgrund der Topographie ist der Weg mit tiefen Spurrillen und losem Schotter gefährlich zu befahren.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag abschnittsweise erneuern (wassergebundene Decke) Für die Strecke im Freizeitnetz ist eine wassergebundene Decke ausreichend.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		17.600
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 46 Wendelsheim Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 371	L 361	Wendelsheim	3.276
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	2.700	80
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Überholen - auch von Radverkehr - ist in einigen Abschnitten aufgrund der Sichtverhältnisse nicht möglich.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung) Eine abschnittsweise Erneuerung ist ausreichend.			
Priorisierung	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		
Dringlichkeit	Bedeutung/Potenzial (max. 3) 3 Punkte Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3) 1 Punkte Ausbauqualität (max. 2) 1 Punkte		
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Maßnahme der allgemeinen Straßenunterhaltung			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 47 Oberndorf Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Oberndorf - Seebronn	Herrenberger Straße	Herdweg	3.558
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		28.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 48 Oberndorf StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6938 Herrenberger Straße	Oberndorf	Gemarkungsgrenze	1.046
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	3.000	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Pkw fahren sehr schnell			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist zu prüfen.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert aktuell für den Radverkehr die Führung auf der Fahrbahn und das Queren. Der Landkreis Tübingen plant derzeit die Sanierung der Kreisstraße und den Neu-/ Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 49 Oberndorf		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Unterdorfweg	Sicherstalweg	Gemarkungsgrenze	442
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Poltringen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Ammerbuch - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 50	Oberndorf	Belag
-------------	-------------	------------------	--------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Wendelsheimer Straße	Waldblickstraße	Wendelsheimer Straße 45	120
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



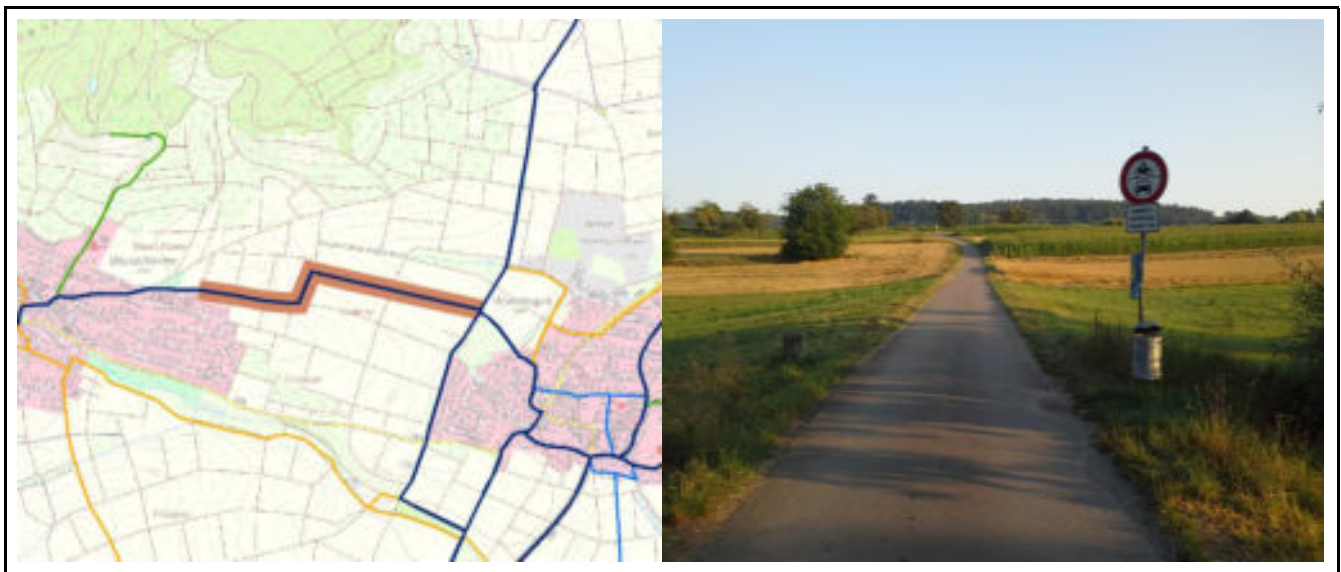
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		0 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		1 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Maßnahme der allgemeinen Straßenunterhaltung			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 51 Wurmlingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich L 371	Weidestraße	Wendelsheim	1.190
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		1 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		9.520
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 52 Wurmlingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich L 371	Gemarkungsgrenze	Wurmlingen	745
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 6.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis nach Hirschau wird - in Absprachen mit der Universitätsstadt Tübingen - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 53 Wurmlingen Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Uhlandhalle Wurmlingen	Uhlandhalle	Hirschauer Straße	75
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts) Gemeinsamer Geh- und Radweg			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		11.300
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.6		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 54 Wurmlingen StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Uhlandstraße	Fußgängerlichtsignalanlage	L 372	86
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	16.900	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Benutzungspflicht Führung des Radverkehrs benutzungspflichtig über einen zum Teil zu schmalen Geh- und Radweg; im Schülerverkehr Pulkbildung an der Fußgängerlichtsignalanlage			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben, Radfahrer frei		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	300
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 55 Wurmlingen Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Almenstraße	Einmündung Radroute	Uhlandstraße	119
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	5.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Fahrbahnbelag erneuern (Straßensanierung)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Maßnahme der allgemeinen Straßenunterhaltung. Die Verkehrsbelastung in der Almenstraße wurde am 31.7.2019 (Schulferien) erhoben.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 56 Wurmlingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weidestraße	Ortsrand	Kreuzung	207
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Der Belag weist zudem punktuell Schlaglöcher und Unebenheiten auf.			

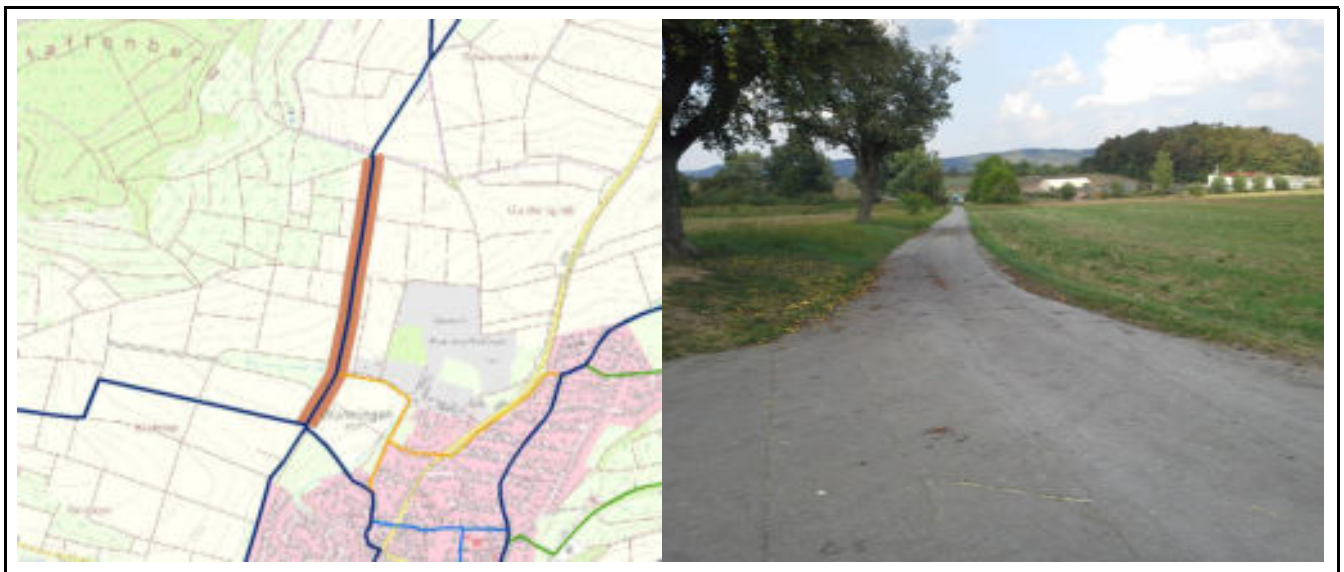


www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen Belag abschnittsweise erneuern	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.700
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 57 Wurmlingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weidestraße	Kreuzung	Gemarkungsgrenze	909
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Der Belag weist zudem punktuell Schlaglöcher und Unebenheiten auf.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen Belag abschnittsweise erneuern	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 7.300
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Pfäffingen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Ammerbuch - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 58 Wurmlingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich L 372	Neckartal-Radweg	Justinus-Kerner-Straße	1.790
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> </div>		2 Punkte	
Dringlichkeit		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	0 Punkte
		Ausbauqualität (max. 2)	
		0 Punkte	
		Gesamt (max. 8)	
		2 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	14.300
Realisierungshilfe		Musterlösung 9.2-1	
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 59 Kiebingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Neckarstraße	Neckar	Arthur-Junghans-Straße	188
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input checked="" type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgray; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: gray;"></div> </div>		3 Punkte	
Dringlichkeit		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	
gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		0 Punkte	
		Ausbauqualität (max. 2)	
		0 Punkte	
		Gesamt (max. 8)	
		3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	1.500
Realisierungshilfe		Musterlösung 9.2-1	
Bemerkungen			
Alternativer Abschnitt der Radschnellverbindung Rottenburg - Tübingen. Gegebenenfalls Ausbau mit Radschnellverbindungsstandard.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 60 Kiebingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich Kiebingen	Neckartal-Radweg	Radschnellverbindung	655
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: green; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: lightgrey; margin-right: 5px;"></div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: darkgrey;"></div> </div>		3 Punkte	
Dringlichkeit		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
		0 Punkte	
		Ausbauqualität (max. 2)	
		0 Punkte	
		Gesamt (max. 8)	
		3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	5.200
Realisierungshilfe		Musterlösung 9.2-1	
Bemerkungen			
Die Verbindung Wurmlingen - Kiebingen verläuft derzeit mit einem Umweg von 300 m (850 m zu 550 m). Eine direkte Führung (zwischen den Maßnahmen S 58 und S 60) wäre wünschenswert und sollte geprüft werden (Eigentumsverhältnisse, Wasserschutzgebiet).			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 61 Kiebingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel L 370	Gemarkungsgrenze	Sonnenbergstraße	699
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.600
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis nach Bühl wird - in Absprachen mit der Universitätsstadt Tübingen - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 62 Kiebingen StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Kiebinger Straße, L 370	Daimlerstraße	Ortsrand	143
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	12.760	50
Routenbestandteil			
RSV <input checked="" type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig; Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Benutzungspflicht für den Radverkehr aufheben Weg an die Fahrbahn heranschwenken, Furt über die Daimlerstraße markieren, Gehweg östlich bis zum Fußgängerüberweg für den Radverkehr freigeben		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	2.000
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Gegebenenfalls Ausbau mit Radschnellverbindungsstandard. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N. sind in diesem Bereich beidseitig Schutzstreifen vorgesehen. Nach Fertigstellung der B28 wird die Verkehrsbelastung deutlich zurückgehen, weshalb Schutzstreifen auf der gesamten Ortsdurchfahrt unabhängig von der Realisierung der Radschnellverbindung sinnvoll sind.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 63 Kiebingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südlich L 370	Beim Bildstöckle	Kernstadt	1.144
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input checked="" type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Die Randmarkierung ist zum Teil nicht und zum Teil nur noch einseitig vorhanden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	
<div style="display: flex; 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>		3 Punkte	
Dringlichkeit		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	
gering (1-3)		0 Punkte	
mittel (4-5)		Ausbauqualität (max. 2)	
hoch (6-8)		0 Punkte	
		Gesamt (max. 8)	
		3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	9.200
Realisierungshilfe		Musterlösung 9.2-1	
Bemerkungen			
Gegebenenfalls Ausbau mit Radschnellverbindungsstandard. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N. ist in diesem Abschnitt der Ausbau einer Radschnellverbindung mit Beleuchtung vorgesehen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 64 Weiler Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weiler - Ziegelhütte	Altblickstraße	Ziegelhütte	527
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen (Straßenetat)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 65 Dettingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
HZW Weiler - Dettingen	Weiler	Dettingen	1.216
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Belag weist punktuell Schäden auf			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen Belag abschnittsweise erneuern			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		9.700
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 66 Dettingen		Um-/Ausbau	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel L 389	L 385	L 389	415
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Aufweitung im Kurvenbereich und Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 8.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 67 Dettingen Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel L 389	Einmündung L 389	Hochwasserrückhaltebecken	535
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig; Die Streckenführung ist unübersichtlich.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		80.300
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 68	Dettingen	Neubau
-------------	-------------	------------------	---------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Jakobsweg	L 389 HRB	Gemarkungsgrenze	229

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Bislang fehlt die Radverkehrsverbindung zwischen Dettingen und Frommenhausen und damit auch eine attraktive Anbindung Frommenhausens an die Kernstadt.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
 Es wurde bereits eine neue Brücke über den Krebsbach gebaut. Der Weg ist bis zur Verknüpfung mit dem landwirtschaftlichen Weg auf der Gemarkung der Gemeinde Hirrlingen neu zu bauen.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	68.700
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3
---------------------------	--------------------

Bemerkungen

Fortführung der Maßnahme auf dem Gebiet der Gemeinde Hirrlingen. Die Gemeinde Hirrlingen hat dem Ausbau auf ihrer Gemarkung im November 2019 zugestimmt.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 69 Dettingen Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Schmiedeck	Hechinger Straße	Kornbergblick	320
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Land	5.500	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Straße wird schnell befahren			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Schutzstreifen bergauf markieren			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		6.400
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 70 Dettingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 385	Querungshilfe	Kreuzung	47
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	5.500	Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 400
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 71 Dettingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 385	Kreuzung	Einmündung Ortsdurchfahrt	111
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	5.500	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen (Straßenetat)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 72 Dettingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
HZW Dettingen - Bodelshausen	Ortsausgang	Gemarkungsgrenze	1.941
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Ausbauqualität (max. 2)	0 Punkte
		Gesamt (max. 8)	3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	15.500
Realisierungshilfe			Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen			
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Bodelshausen wird - in Absprache mit der Gemeinde Bodelshausen - empfohlen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	S 73	Hemmendorf	Licht
-------------	-------------	-------------------	--------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg nördlich Hemmendorf	L 389	Statterweg	1.748
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		14.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 74 Hemmendorf Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Im Tränkenbach	Dettinger Straße	Johanniterstraße	133
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		0 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		1 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		20.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.6		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 75 Hemmendorf		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg westlich Hemmendorf	Hessentorstraße	Gemarkungsgrenze	598
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			

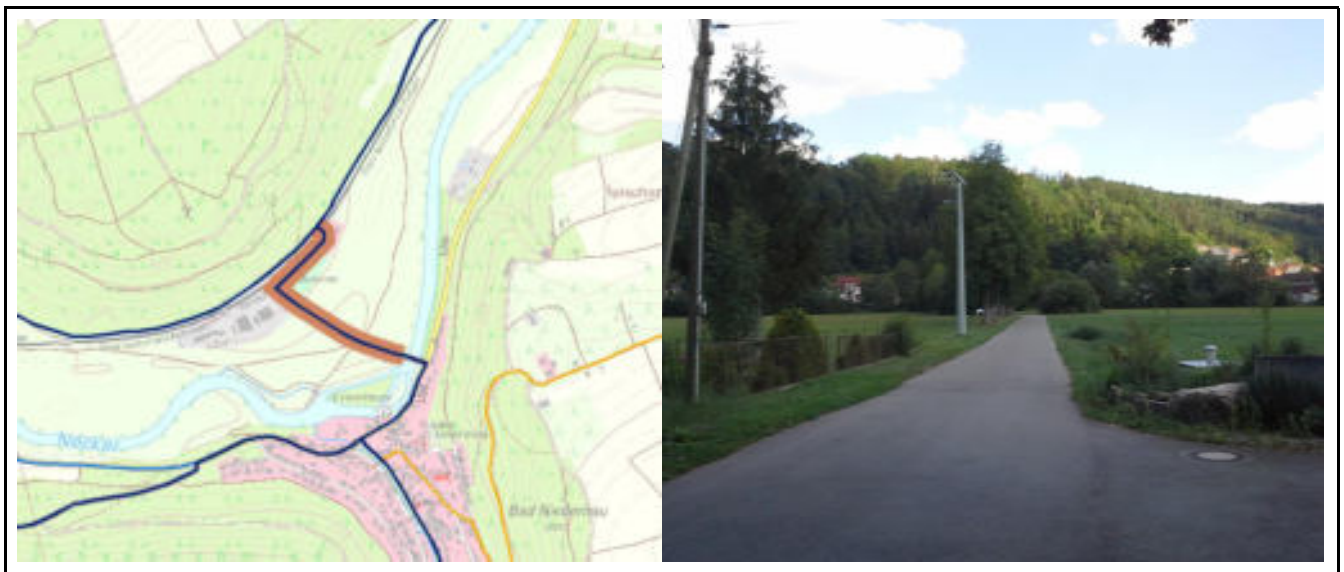


www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 4.800
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Hirrlingen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Hirrlingen - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 76 Bad Niedernau		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bahnallee	Bahnübergang	L 370	549
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 77 Bad Niedernau Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
östlich Obernau	Brunnenmühle 5	Abweig parallel L 370	2.699
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		21.600
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 78 Obernau		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 370 östlich Obernau	Abzweig	Zufahrt Parkplatz	192
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 79 Obernau		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
östlich Obernau	Zufahrt	Parkplatz am Neckar	62
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt Teilweise liegt Schotter auf dem Radweg. Das ist im Kurvenbereich gefährlich.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen Regelmäßig den Zustand des Radwegs überprüfen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 80 Obernau		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
östlich Obernau	Parkplatz am Neckar	südlich L 370	147
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 1.200
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 81 Bieringen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Obernau - Bieringen	südlich L 370	Allmandstraße 45	1.699
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



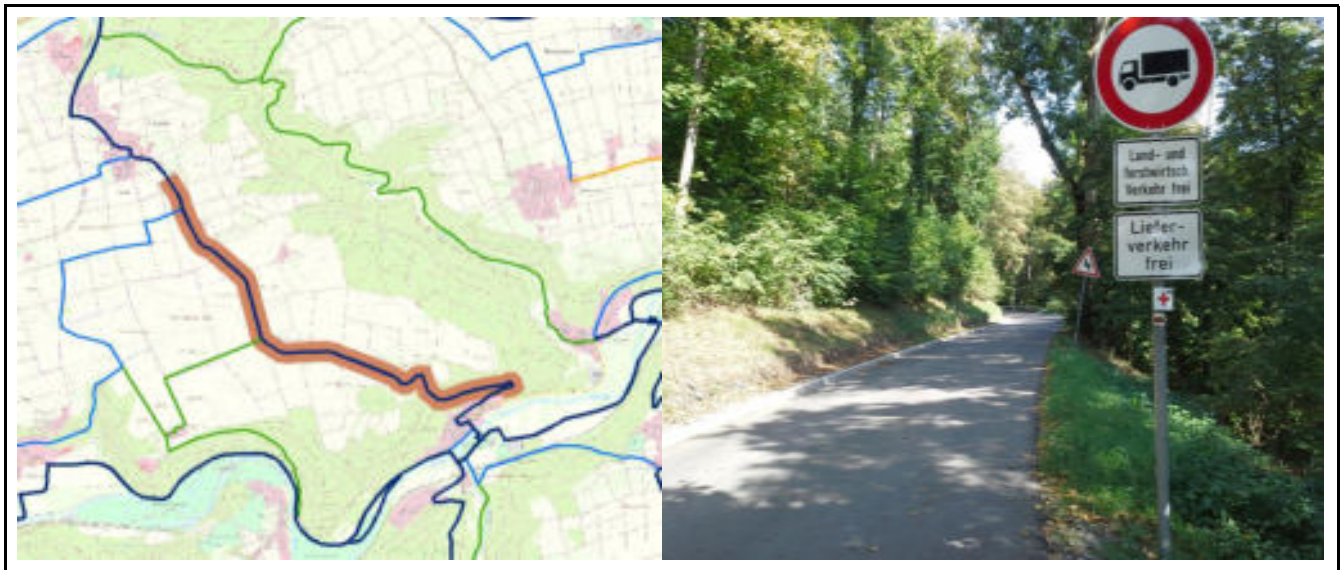
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		13.600
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 82 Bieringen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Burkhardtstraße	Ortsausgang Bieringen	Eckenweiler Friedhof	4.094
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen (Straßenetat) In den Kurvenaußenbereichen sind Randmarkierungen herzustellen.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		0
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 83 Bieringen StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6929 Wachendorfer Straße	Bieringen Ortsausgang	Gemarkungsgrenze	1.587
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	2.000-4.000	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist zu prüfen.		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Auf dieser schmalen Straße sollte die durchgängige Anordnung von 70 km/h als zulässiger Höchstgeschwindigkeit geprüft werden. Die Weiterführung der Maßnahme bis Wachendorf wird im Radverkehrskonzept für den Landkreis Tübingen empfohlen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 84 Bieringen Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 370	Golfgelände	Wachendorfer Straße	594
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land/Rottenburg am Neckar	2.700	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) stadteinwärts, beginnend ab dem Golfgelände			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		11.900
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Zur Markierung von Schutzstreifen außerorts ist eine Sondergenehmigung einzuholen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 85 Bieringen StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 370	Golfgelände	Bieringen Ortseingang	143
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	2.700	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 86 Bieringen		Belag	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Golfgelände westlich Bieringen	L 370	L 370	769
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Belag abschnittsweise erneuern und Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Maßnahme umgesetzt
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Der Neckartalradweg ist auch für den Alltagsradverkehr eine für viele Relationen wichtige Verbindung, die auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit befahren wird. Eine Randmarkierung erhöht hier die Sicherheit.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 87 Eckenweiler		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weitinger Straße	Weitinger Straße	K 4781	237
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen (Straßenetat)	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 88 Ergenzingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
RadNETZ westlich Ergenzingen	B 28a/L 360	westl. Einmündung Drosselweg	1.299
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			

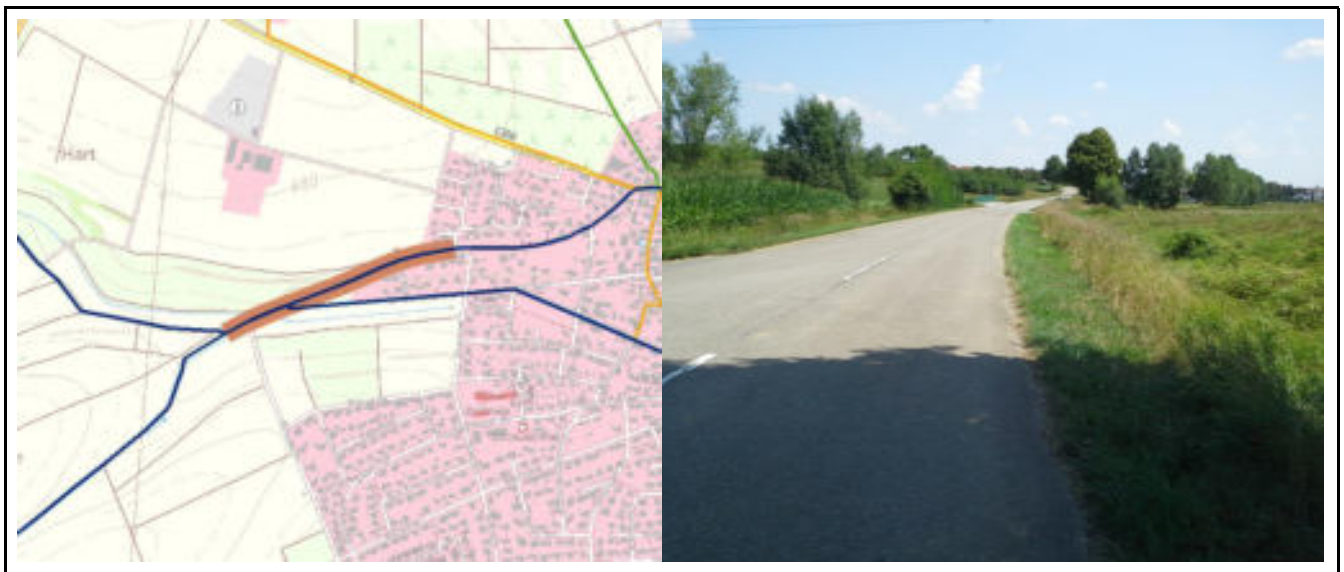


www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		10.400
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 89 Ergenzingen		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
RadNETZ westlich Ergenzingen	westl. Einmündung Drosselweg	Eutinger Straße	485
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.900
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Nach Abschluß der Bauarbeiten im Wohngebiet Öchsner zu prüfen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 90 Ergenzingen		StVO-Beschilderung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
RadNETZ Horber Straße	Eutinger Straße	Auberlinstraße	375
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<4.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h prüfen.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 91 Ergenzingen Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Auberlin-/Stuttgarter Str.	Horber Straße	L 1184	504
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	>4.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Die Furten am Netto-Markt in der Auberlinstraße sowie an der Aral-Tankstelle in der Gosbertstraße sind rot einzufärben.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		20.200
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Es kommen beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn zur Anwendung. Hierzu ist eine Ausnahmegenehmigung der Obersten Straßenverkehrsbehörde erforderlich.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 92 Ergenzingen **Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
RadNETZ L 1184	Ortsausgang Ergenzingen	Rastbereich östlich L 1184	544

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	5.700	70

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem
Radverkehrsinfrastruktur fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
Bau einer Querungshilfe im Bereich der Einmündung des Radwegs in die Stuttgarter Straße in Ergenzingen.

Priorisierung				Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte
	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)			Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	2 Punkte
				Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte
				Gesamt (max. 8)	7 Punkte

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200.000
----------------------------	----------------	----------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 93 Ergenzingen Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
RadNETZ L 1184	Rastbereich östlich L 1184	B 28a (Gemarkungsgrenze)	846
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft; Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		126.900
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 94 Ergenzingen Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Gosbertstraße	Fußgängerlichtsignalanlage	Auberlinstraße	382
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.700	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		15.300
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Es kommen beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn zur Anwendung. Hierzu ist eine Ausnahmegenehmigung der Obersten Straßenverkehrsbehörde erforderlich.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 95 Ergenzingen Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Mercedesstraße	Gosbertstraße	Gemarkungsgrenze	1.218
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	1.200	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Aufgrund des Lkw-Verkehrs können Straßenbreiten und Einmündungstrichter nicht reduziert werden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts) Der Gehweg westlich der Straße soll auf 3 m Breite ausgebaut, um einen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr ergänzt und für den Radverkehr freigegeben werden (Nobelstraße: Weg an Fahrbahn heranschwenken, rote Furt).			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		293.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.6		
Bemerkungen			
Die Grobkostenschätzung enthält Kostenansätze für den Wegeausbau, die Versetzung der Laternen und den Rückbau der Einmündung Nobelstraße und Anlage der Furt. Eine Weiterführung der Maßnahme auf der Gemarkung der Gemeinde Bondorf wäre zur Schaffung eines durchgängigen Netzes und zur Sicherung des Radverkehrs sinnvoll. Wenn die Erweiterung des Gewerbegebietes abgeschlossen ist, wird östlich ein weiterer Radweg errichtet.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 96 Ergenzingen Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Stehelinstraße	Gosbertstraße	Haus Nr. 52	74
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag abschnittsweise erneuern			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		11.100
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 97 Ergenzingen		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Kirchholzstraße	Haus Nr. 8	Ortseingang	263
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	4.100	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Alternative Nutzungsmöglichkeit über den Gehweg Radfahrer frei. Zusätzlich zum Linksabbiegen in den Wolfenhauser Weg einen Abbiegestreifen und am Ortsausgang die Aufleitung auf den straßenbegleitenden Weg markieren.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		10.500
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			
Es kommen beidseitige Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn zur Anwendung. Hierzu ist eine Ausnahmegenehmigung der Obersten Straßenverkehrsbehörde erforderlich.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 98 Ergenzingen Markierung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6945 Kirchholzstraße	Ortseingang	Radweg östlich	190

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	4.100	50

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Die gewiesene Radroute führt östlich der Straße durch das Wohngebiet. Das ist für viele Fahrbeziehungen ein Umweg. Der begleitende Weg ist in diesem Bereich westlich der Straße, die Querung der Autobahn erfolgt östlich.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)
 Der Schutzstreifen soll stadteinwärts markiert werden (1,60 m breit), eine Verschmälerung der Fahrbahn ist zu prüfen.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	3.800
----------------------------	----------------	--------------

Realisierungshilfe Musterlösungen 3.2

Bemerkungen

Zur Markierung von Schutzstreifen außerorts ist eine Ausnahmegenehmigung der Obersten Straßenbehörde erforderlich.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 99 Ergenzingen Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6945	Höhe Haus Nr. 30	Abzweig Liebfrauenhöhe	221
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	4.100	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Der gewiesene Radweg verläuft östlich der Straße, aber auf dem westlichen Weg wird auch geradelt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag abschnittsweise erneuern Prüfen, ob der Weg verbreitert werden kann.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		33.200
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 100 Ergenzingen Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Kirchholzstraße, Brücke A 81	Kirchholzstraße	Höhe Haus Nr. 30	363

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	4.100	70

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig
 Der gemeinsame Fuß- und Radweg (für den Radverkehr in beide Richtungen benutzungspflichtig) ist 1,70m breit.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)
 Die Streckenabschnitte vor bzw. nach der Brücke verbreitern und ausbauen.

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	54.500
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3
---------------------------	--------------------

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 101 Ergenzingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südlich A 81	Gemarkungsgrenze	K 6945	1.566
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



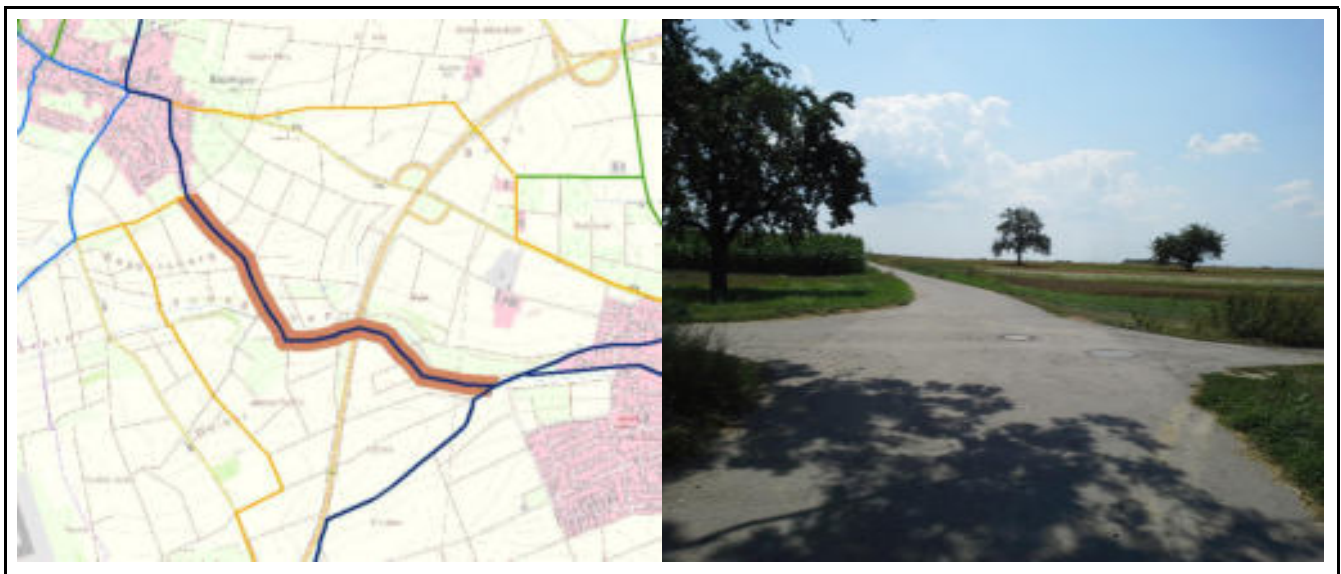
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		2 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		12.500
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			
Eine Weiterführung der Maßnahme bis Wolfenhausen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Neustetten - empfohlen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 102 Ergenzingen Licht

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südlich L 356	Baisinger Straße	Ergenzinger Straße	1.625
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Randmarkierung herstellen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		0 Punkte
	Gesamt (max. 8)		3 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		13.000
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 103 Baisingen		Sonstige	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6940	Friedhof Baisingen	L 1361	413
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	2.335	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Trotz Tempo 50 sind die Kfz deutlich schneller unterwegs.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Regelmäßige Verkehrskontrolle	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Für die Verkehrskontrollen ist die Stadt Rottenburg am Neckar zuständig.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 104 Baisingen StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 360	K 4718	Baisingen	413
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Land	2.752	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Auf der schmalen Straße wird sehr schnell gefahren.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70km/h prüfen.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Das Land hat einen straßenbegleitenden Radweg abgelehnt. Die Stadt Rottenburg am Neckar baut einen Feldweg weiter westlich der Landesstraße im Rahmen der Flurbereinigung in Asphalt aus.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 105 Baisingen **Licht**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel K 4716	L 360	Gemarkungsgrenze	405
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 3.200
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme bis nach Göttelfingen wird - in Absprachen mit der Gemeinde Eutingen im Gäu und dem Landkreis Freudenstadt - empfohlen.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 150 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Lauberbühlweg	L 385	Hofgut Martinsberg	1.253
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Auf der schmalen Straße wird teilweise schnell gefahren.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h ist zu prüfen.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		
Damit würde diese Verbindung zur Hochschule für Forstwirtschaft für den Radverkehr attraktiviert.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 151 Kernstadt Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg östlich Hochschule	Hofgut Martinsberg	Hochschule für Forstwirtschaft	510
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Belag nach Qualitätsstandard ersetzen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		102.000
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			
Damit würde diese Verbindung zur Hochschule für Forstwirtschaft für den Radverkehr alltagstauglich und attraktiviert.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 152 Kernstadt		Um-/Ausbau	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Schadenweiler Hof	Haus Nr. 1	Schadenweilerstraße	216
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Die Einbahnstraße ist nicht für den Radverkehr geöffnet.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand) Die Fahrradstraße soll in Einbahnrichtung für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 153 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Schadenweilerstraße	L 385	Hochschule für Forstwirtschaft	947

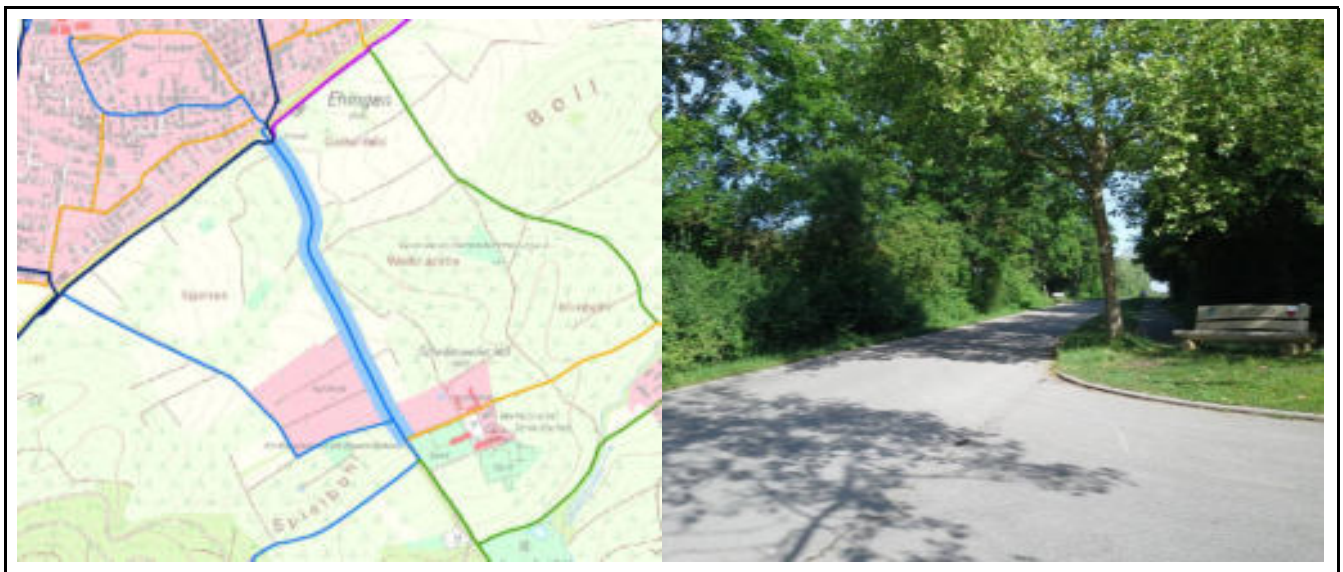
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar	<2.000	100

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt
 Auf dieser wichtigen Verbindung für den Radverkehr fehlt dessen angemessene Berücksichtigung.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand)
 Die Fahrradstraße soll für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.

Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 10.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3

Bemerkungen

Diese Hauptachse zur Hochschule für Forstwirtschaft soll für den Radverkehr attraktiviert werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 154 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weiler Straße	Schadenweilerstraße	Gebhard-Müller-Straße	1.183
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	2.000-4.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Gefahrenstrecke Auf dieser wichtigen Straße für den Schülerverkehr gilt überwiegend Tempo 50 als zulässige Höchstgeschwindigkeit.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gesamten Abschnitt auf 30 km/h ist zu prüfen.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 0
Realisierungshilfe	
Bemerkungen	
Da es bergauf einen Schutzstreifen gibt, soll Tempo 30 als Streckengeschwindigkeit ausgewiesen werden. Bislang gibt es im Bereich der Schule eine Tempo-30-Zone.	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 155 Kernstadt		Markierung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bahnhofstraße	Tübinger Straße	Poststraße	87
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	2.000-4.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermaäßig Der Schutzstreifen ist zu schmal und wird von Kfz in Gegenrichtung überfahren.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Demarkierung, Markierung Radfahrstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Die drei Kurzzeitparkstände sollen entfallen, dadurch kann gegen die Einbahnrichtung ein Radfahrstreifen markiert werden.	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 5.200
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.3
Bemerkungen	

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 156 Kernstadt		Um-/Ausbau	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bahnhofstraße	Josef-Eberle-Brücke	Tübinger Straße	103
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	<30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Dieser Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverkehrsachse Bahnhof - Altstadt.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Einrichten einer Fahrradstraße (geringer Aufwand) Die Fahrradstraße soll für den Kfz-Verkehr freigegeben werden.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	5.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 6.3	
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 157 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Kirchgasse	Königstraße	St.-Moritz-Platz	79
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	<1.000	30
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Einbahnstraße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	1.200
Realisierungshilfe		Musterlösung 7.2-1
Bemerkungen		
Dieser Abschnitt wird rege von Radfahrenden genutzt. Er ist Teil einer verkehrssamen West-Ost-Achse.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 158 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6921 Remmingsheimer Straße	Gemarkungsgrenze	Ortseingang	2.744

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	3.185	100

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

besondere Gefahrenstrecke
 Die Streckenführung ist kurvig, die Kraftfahrzeuge fahren sehr schnell und überholen direkt vor dem Kurvenbereich in Fahrtrichtung stadtauswärts.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen
 Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist zu prüfen.

Priorisierung	Sofortmaßnahme
----------------------	-----------------------

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
----------------------------	----------------	----------

Realisierungshilfe

Bemerkungen

Ergänzend soll die Anordnung des neuen Verkehrszeichens 277.1 (Überholverbot von Zweirädern) geprüft werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 159 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Gartenstraße	Sprollstraße	Vogesenstraße	331
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
besondere Gefahrenstrecke In diesem Abschnitt der Gartenstraße gilt Tempo 50 als zulässige Höchstgeschwindigkeit.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist zu prüfen.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 160 Kernstadt StVO-Beschilderung

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg unter Kepplerbrücke	Sprollstraße	Freizeitpark Schänzle	71
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt Radverkehr ist nicht zugelassen.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme		
Radfahrer frei Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freigeben.		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	200
Realisierungshilfe		
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 161 Kernstadt Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Pestalozziweg	Pestalozziweg	Sülchenstraße	41

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur ist untermaßig
 Gehweg Radfahrer frei wird intensiv genutzt (Schüler*innen), ist deutlich zu schmal und durch Pfosten eingengt.



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (innerorts)
 Entfernung des Pollers und regelmäßiger Vegetationsschnitt

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

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	6.200
----------------------------	----------------	--------------

Realisierungshilfe

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 162 Wurmlingen	Belag
------------------------------	--------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg am westlichen Ortsrand	Weidestraße	L 371	526
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Es herrscht grober Schotter vor, Schlaglöcher sind vorhanden.			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Oberfläche befestigen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		78.900
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 163 Wurmlingen Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südlich von Wurmlingen	L 371	Hohenzollern-Radweg	506
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft Es herrscht grober Schotter vor.			



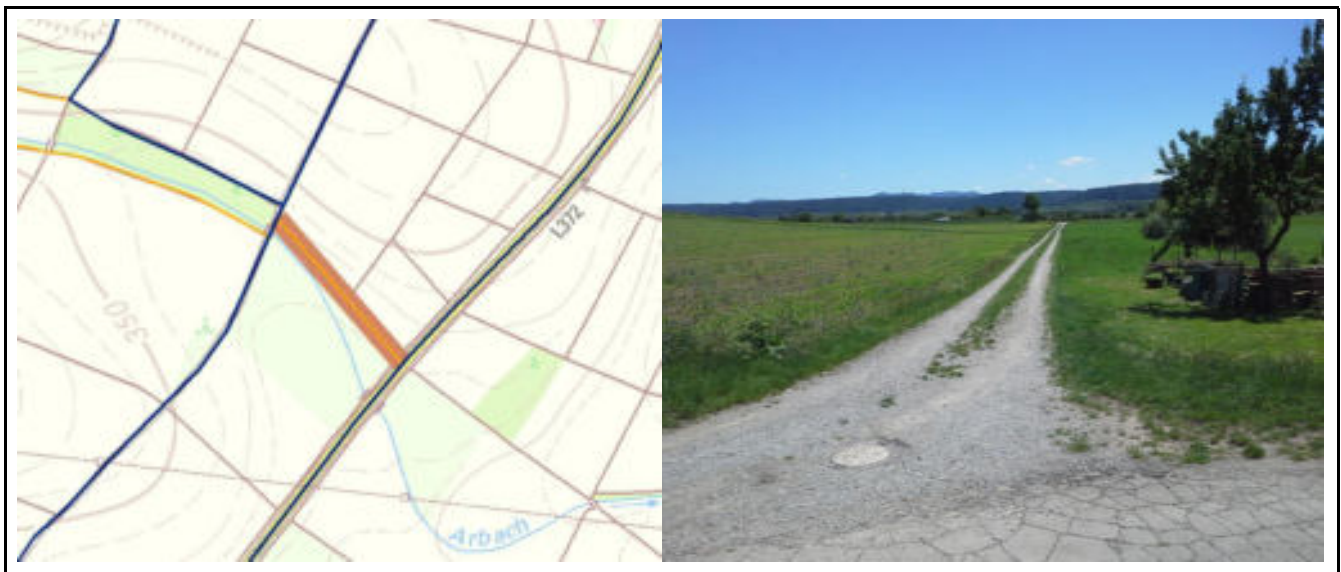
www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Oberfläche befestigen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		75.900
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 164 Wurmlingen Belag

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Verbindungsweg	Hohenzollern-Radweg	Sülchenstraße	231
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Belag ist mangelhaft			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Oberfläche befestigen			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		2 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		34.700
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 165 Wurmlingen **Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg im Arbachtal	Wendelsheim	Hohenzollern-Radweg	1.200
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input checked="" type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage \geq 2,50m (außerorts)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		1 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		360.000
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 166 Seebronn Markierung


Lage	Von	Bis	Länge [m]
L 361 Ortsdurchfahrt Seebronn	Erlenweg	Lochenstraße	682
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	4.000	50
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Markierung Schutzstreifen (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Der Schutzstreifen soll in Fahrtrichtung Westen markiert werden.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		2 Punkte
	Gesamt (max. 8)		6 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		13.600
Realisierungshilfe	Musterlösungen 3.2		
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 167 Seebronn		StVO-Beschilderung	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6920 Raichbergstraße	Ortsausgang Seebronn	Gemarkungsgrenze	894
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	3.168	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
besondere Gefahrenstrecke Die Streckenführung ist teils kurvig.			
			
<small>www.lgl-bw.de</small>			
Maßnahme			
Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit prüfen Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h ist zu prüfen.			
Priorisierung		Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung		ca. netto EURO	0
Realisierungshilfe			
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 168 Oberndorf Um-/Ausbau

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6938 Herrenberger Straße	Wendelsheimer Straße	Rottenburger Straße	279
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	6.000	70
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



www.lgl-bw.de

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts) Der Weg westlich der Kreisstraße soll ausgebaut werden.			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		1 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		5 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		41.900
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3		
Bemerkungen			
Zusätzlich wurde auf der Kreisstraße im Rahmen des Modellvorhabens Schutzstreifen außerorts ein einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden markiert.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 169 Oberndorf	Neubau
-----------------------------	---------------

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6938 Herrenberger Straße	Rottenburger Straße	Bollstraße	204

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	6.000	70

Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>

Mangel/Problem
Radverkehrsinfrastruktur fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme
Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts) Der Weg soll westlich der Kreisstraße neu gebaut werden.

Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3)	3 Punkte			
		Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)	1 Punkte			
		Ausbauqualität (max. 2)	2 Punkte			
		Gesamt (max. 8)	6 Punkte			
Dringlichkeit	<table border="1"> <tr> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> </tr> </table>	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)		
gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)				

Grobkostenschätzung	ca. netto EURO	61.200
----------------------------	----------------	---------------

Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3
---------------------------	--------------------

Bemerkungen
Zusätzlich wurde auf der Kreisstraße im Rahmen des Modellvorhabens Schutzstreifen außerorts ein einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden markiert.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 170 Oberndorf **Neubau**

Lage	Von	Bis	Länge [m]
K 6938 Herrenberger Straße	Bollstraße	Gemarkungsgrenze	1.028

Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Kreis	3.000	100

Routenbestandteil

RSV RadNETZ Hauptnetz 1. Ordnung Hauptnetz 2. Ordnung Ergänzungsnetz Freizeitnetz

Mangel/Problem

Radverkehrsinfrastruktur fehlt



www.lgl-bw.de

Maßnahme

Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$ (außerorts)
 Der Weg soll westlich der Kreisstraße neu gebaut werden.

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

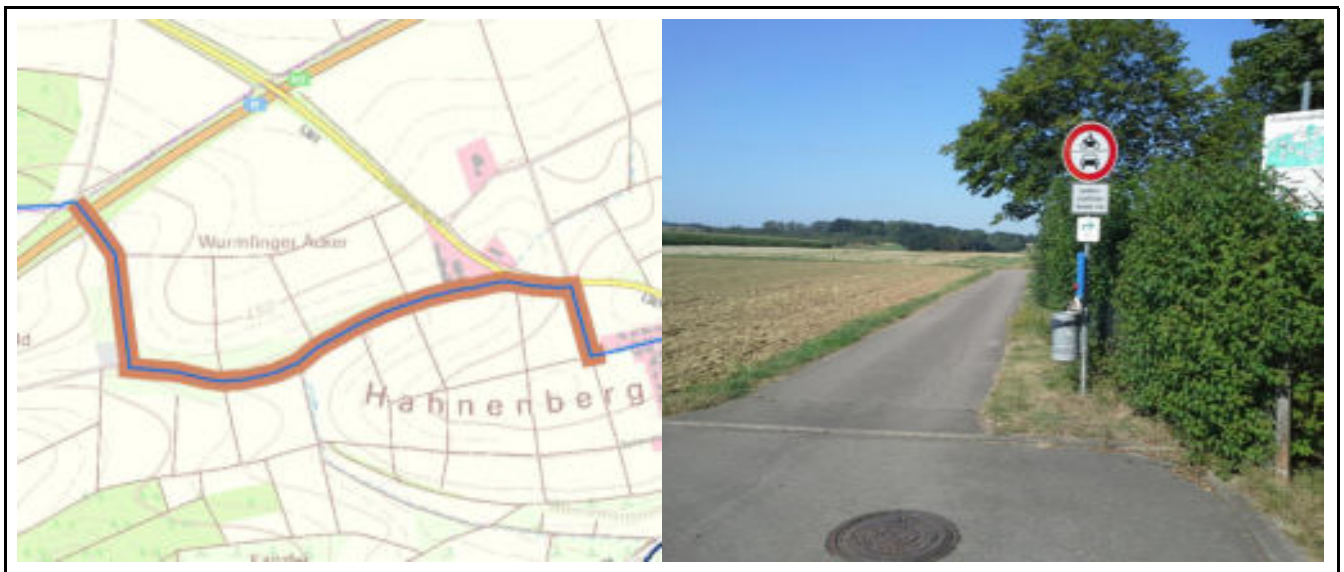
Grobkostenschätzung ca. netto EURO **308.400**

Realisierungshilfe Musterlösungen 9.3

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: S 171 Seebronn		Licht	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg südlich L 361	Fichtenstraße	Gemarkungsgrenze	1.457
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			

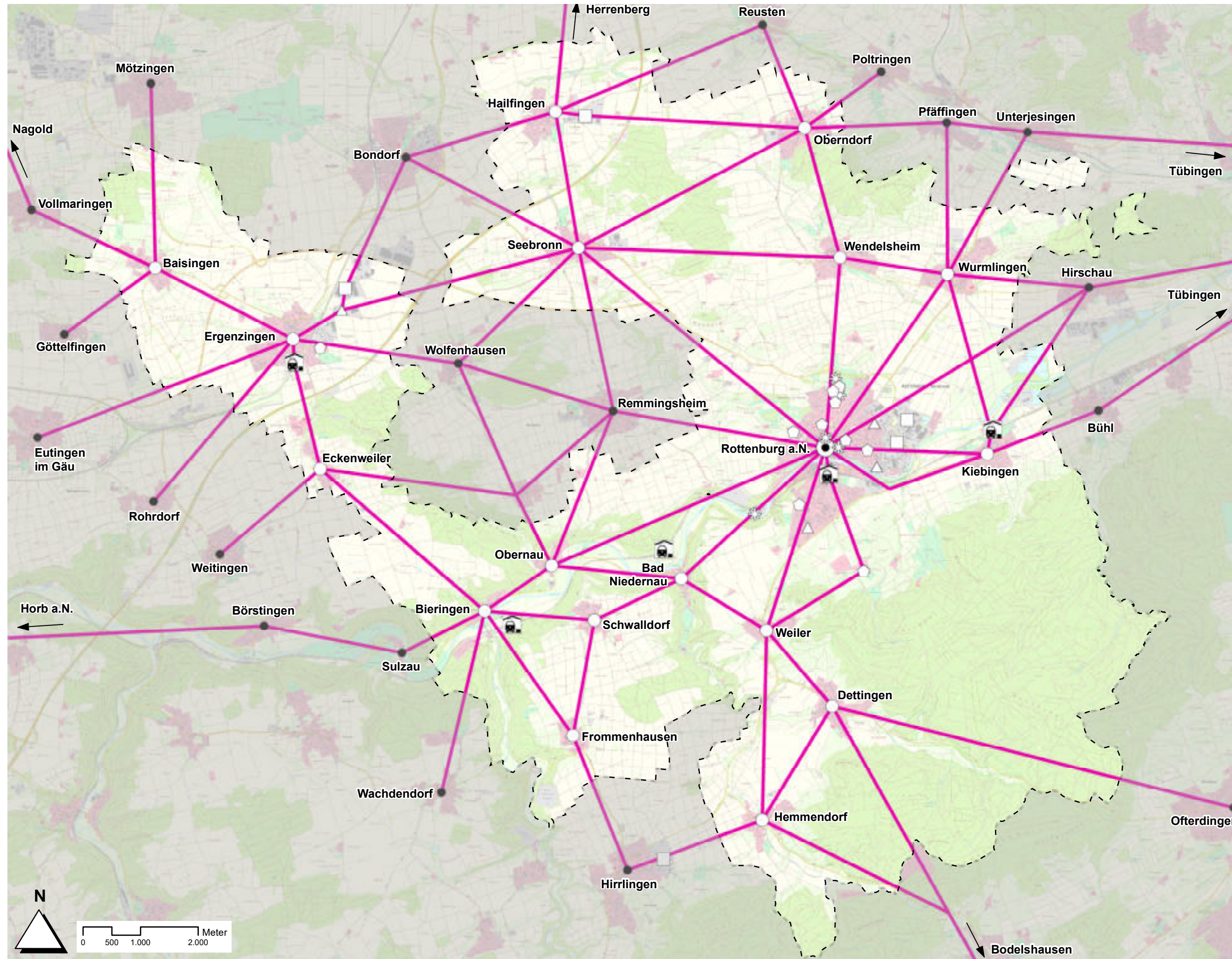


www.lgl-bw.de

Maßnahme	
Randmarkierung herstellen	
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO 11.430
Realisierungshilfe	Musterlösung 9.2-1
Bemerkungen	
Eine Weiterführung der Maßnahme Richtung Bondorf wird - in Absprachen mit der Gemeinde Bondorf und dem Kreis Böblingen - empfohlen.	










* kann im Einzelfall abweichen

PLÄNE

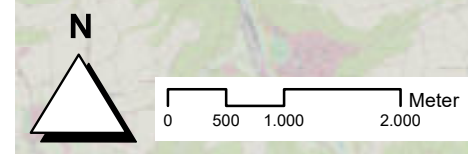


Wunschlinien des Radverkehrs

Zwischenörtliche Beziehungen

-  Wunschlinie
-  Altstadt
-  Stadtteil
-  Nachbarkommune
-  Bahnhof
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  weiterführende Schule
-  Einkaufs-/Versorgungsschwerpunkt
-  Freizeitziel

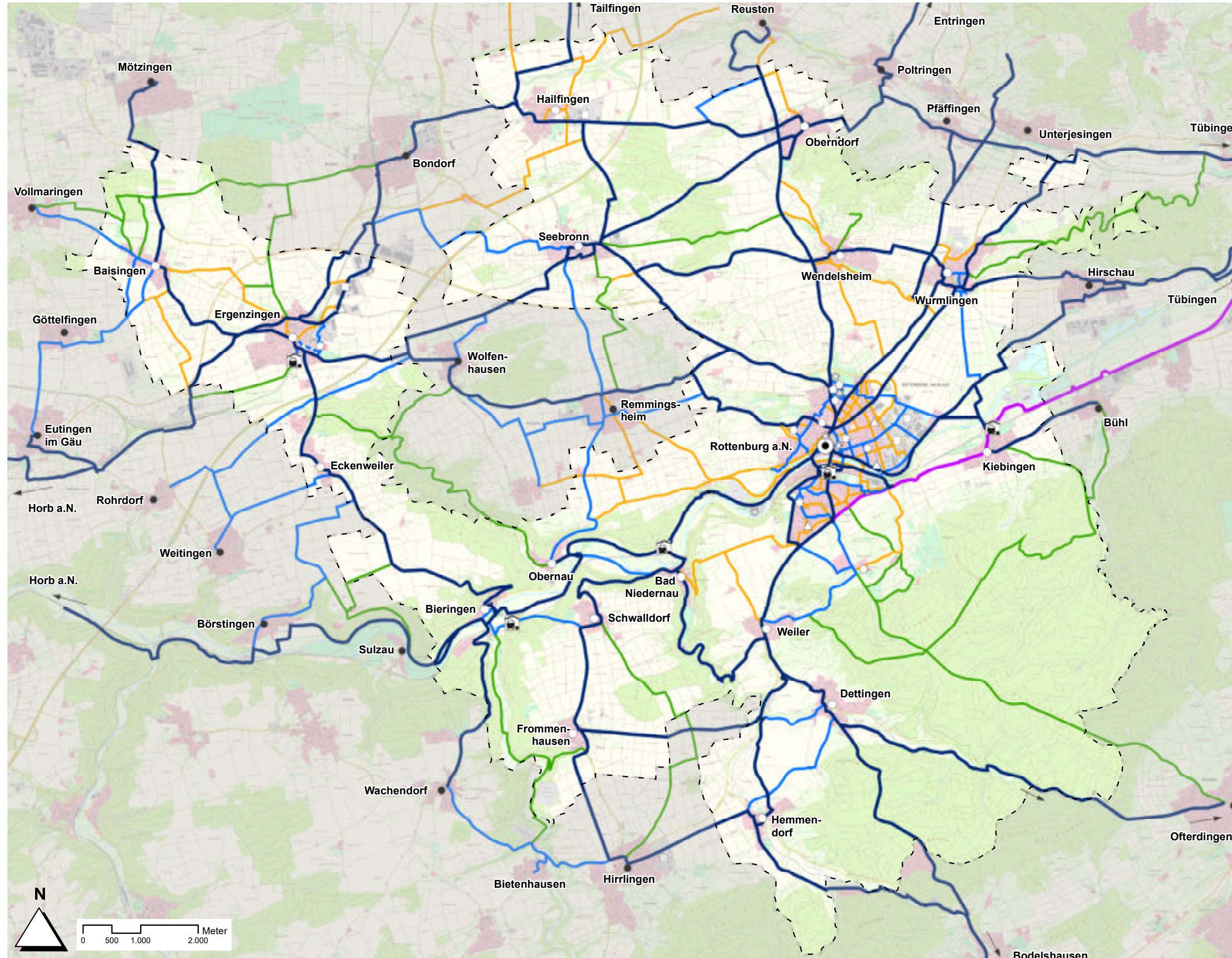
Kartengrundlage:
M 1:65.000
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de



Plan 1















Arbeitsstand: 22.07.2020





Radverkehrsnetz

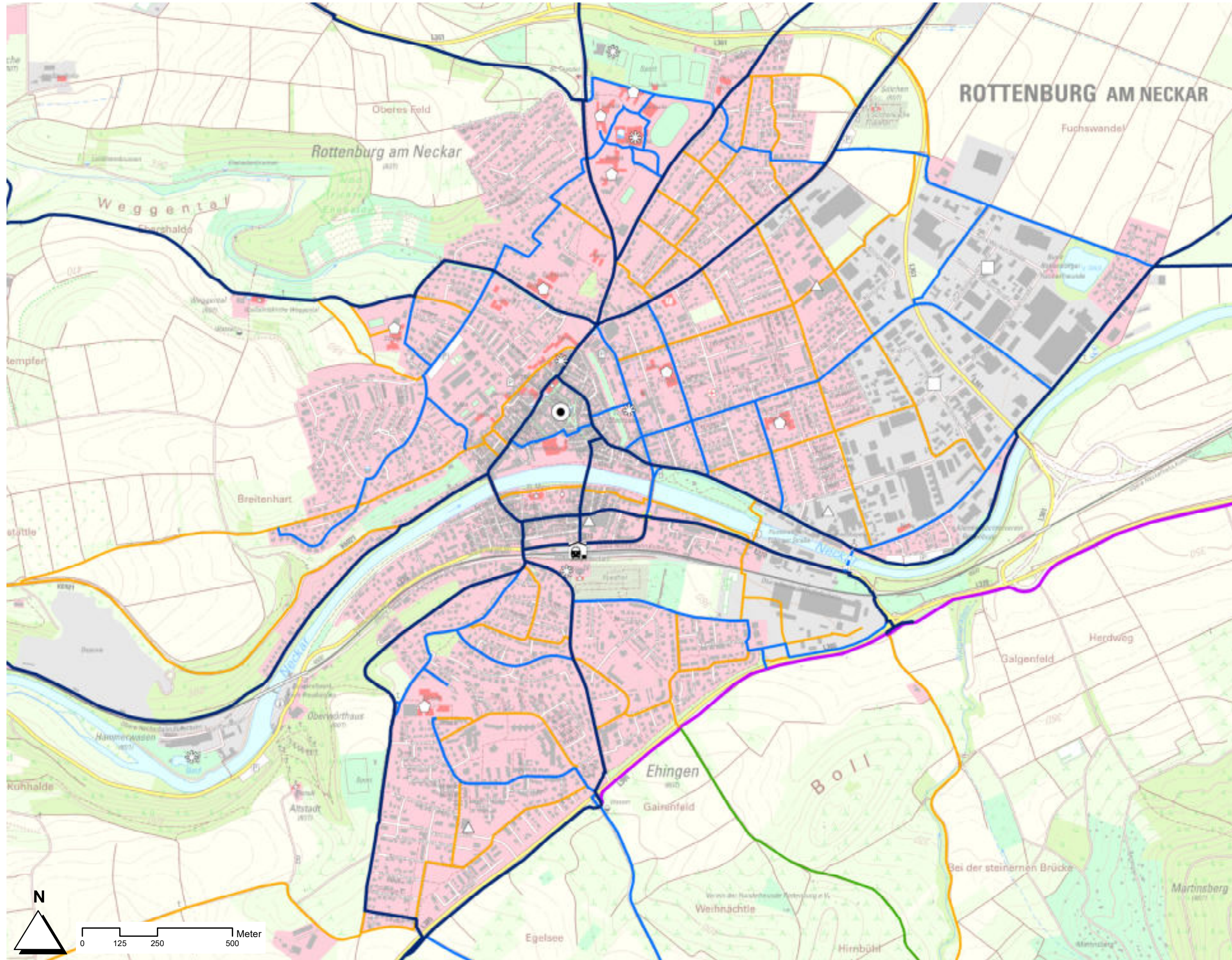
Übersicht

-  Radschnellverbindung
-  Hauptnetz 1. Ordnung
-  Hauptnetz 2. Ordnung
-  Netzergänzung (Neubau)
-  Ergänzungsnetz
-  ergänzendes Freizeitnetz
-  Altstadt
-  Stadtteil
-  Nachbarkommune
-  Bahnhof
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  weiterführende Schule
-  Einkaufs-/Versorgungsschwerpunkt
-  Freizeitziel

Kartengrundlage:
 M 1:65.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 2.1

Arbeitsstand: 22.07.2020



Radverkehrsnetz

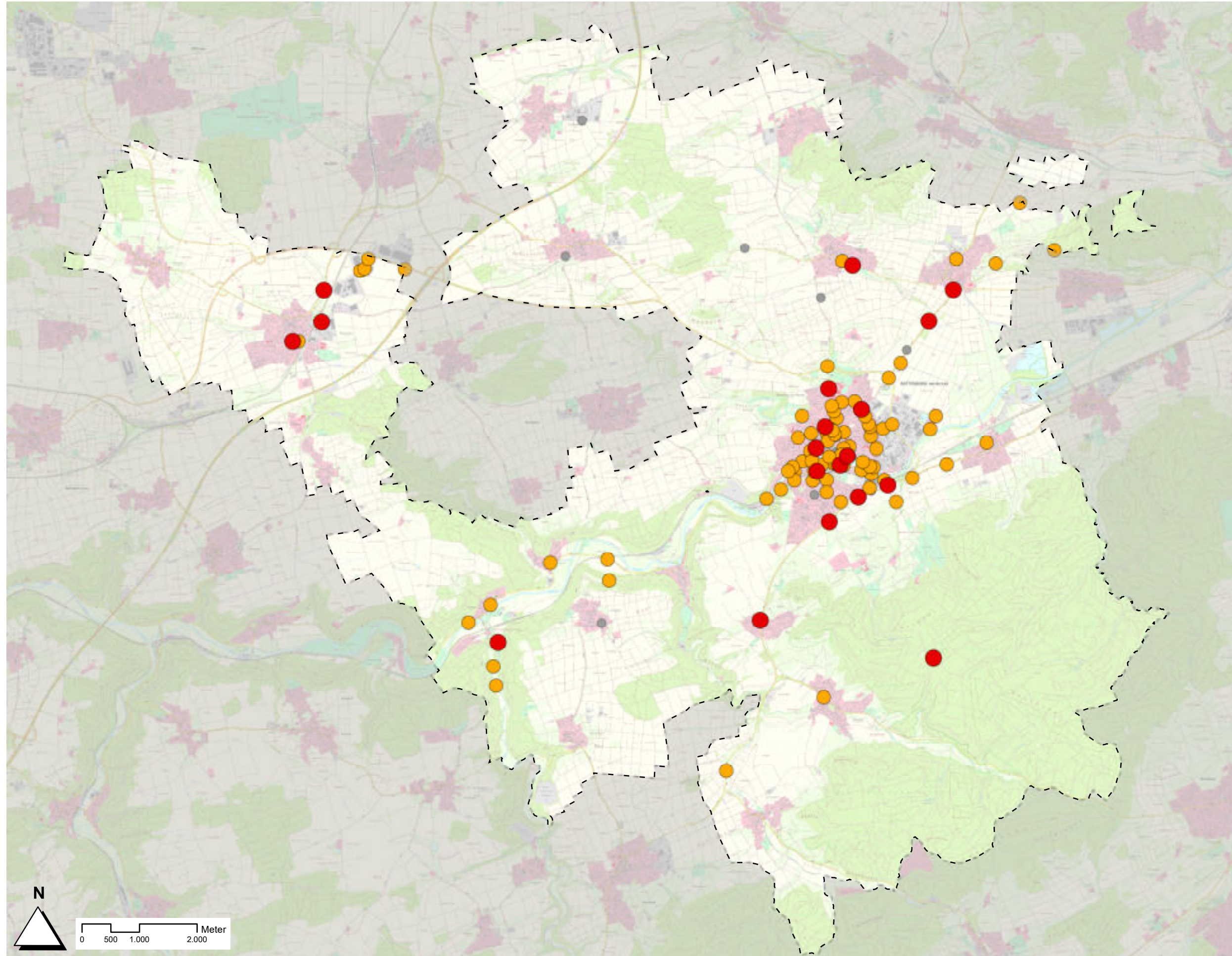
Übersicht

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- - - Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungszusammenhang
- ergänzendes Freizeitnetz
- Altstadt
- Stadtteil
- Nachbarkommune
- Bahnhof
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- ◊ weiterführende Schule
- △ Einkaufs-/Versorgungsschwerpunkt
- ✱ Freizeitziel

Kartengrundlage:
 M 1:12.500
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 2.2

Arbeitsstand: 22.07.2020



Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

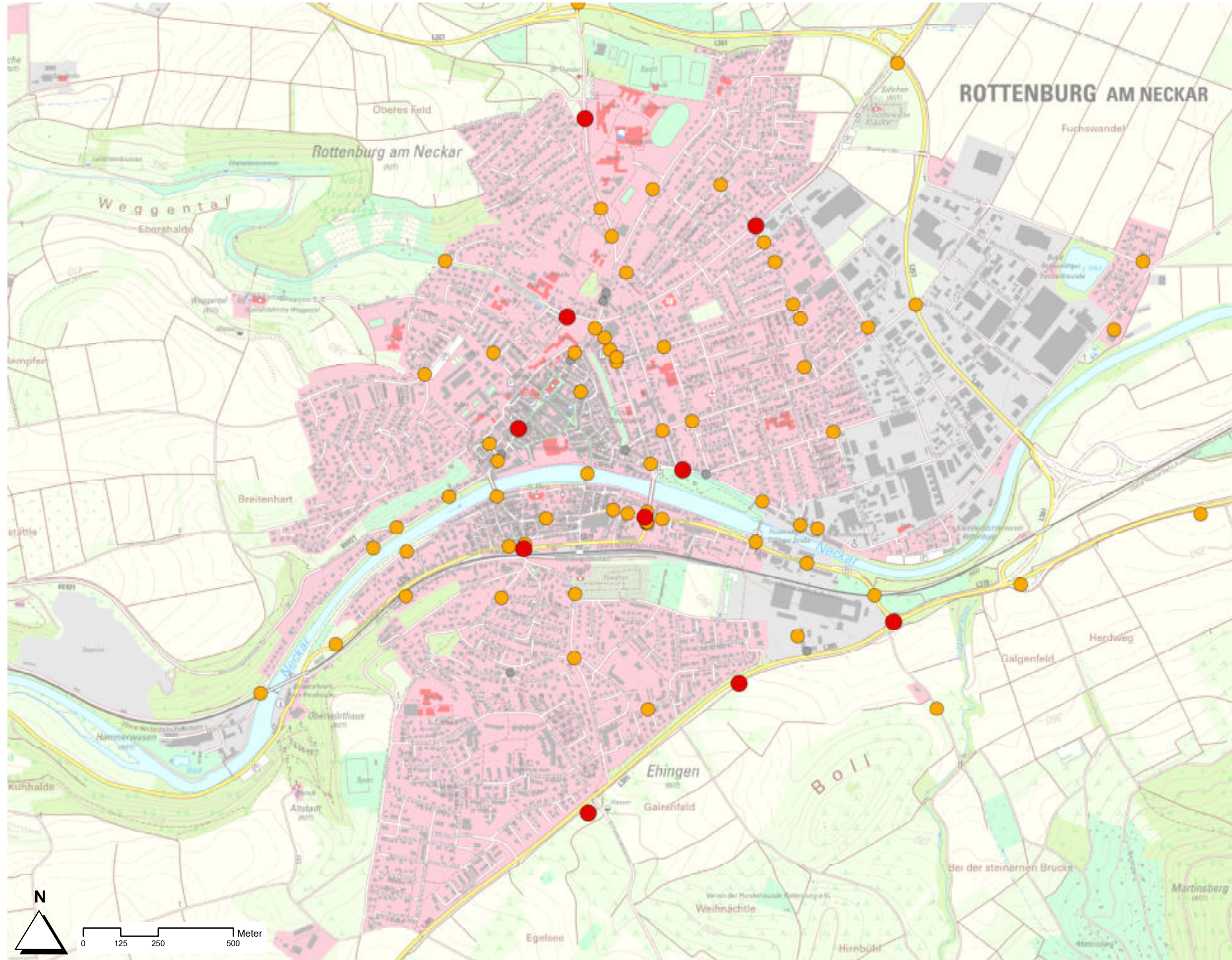
Übersicht

Unfälle der Jahre 2015-2017 mit

- Schwerverletzten
- Leichtverletzten
- Sachschaden

Kartengrundlage:
M 1:65.000
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 3.1



Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Kernstadt

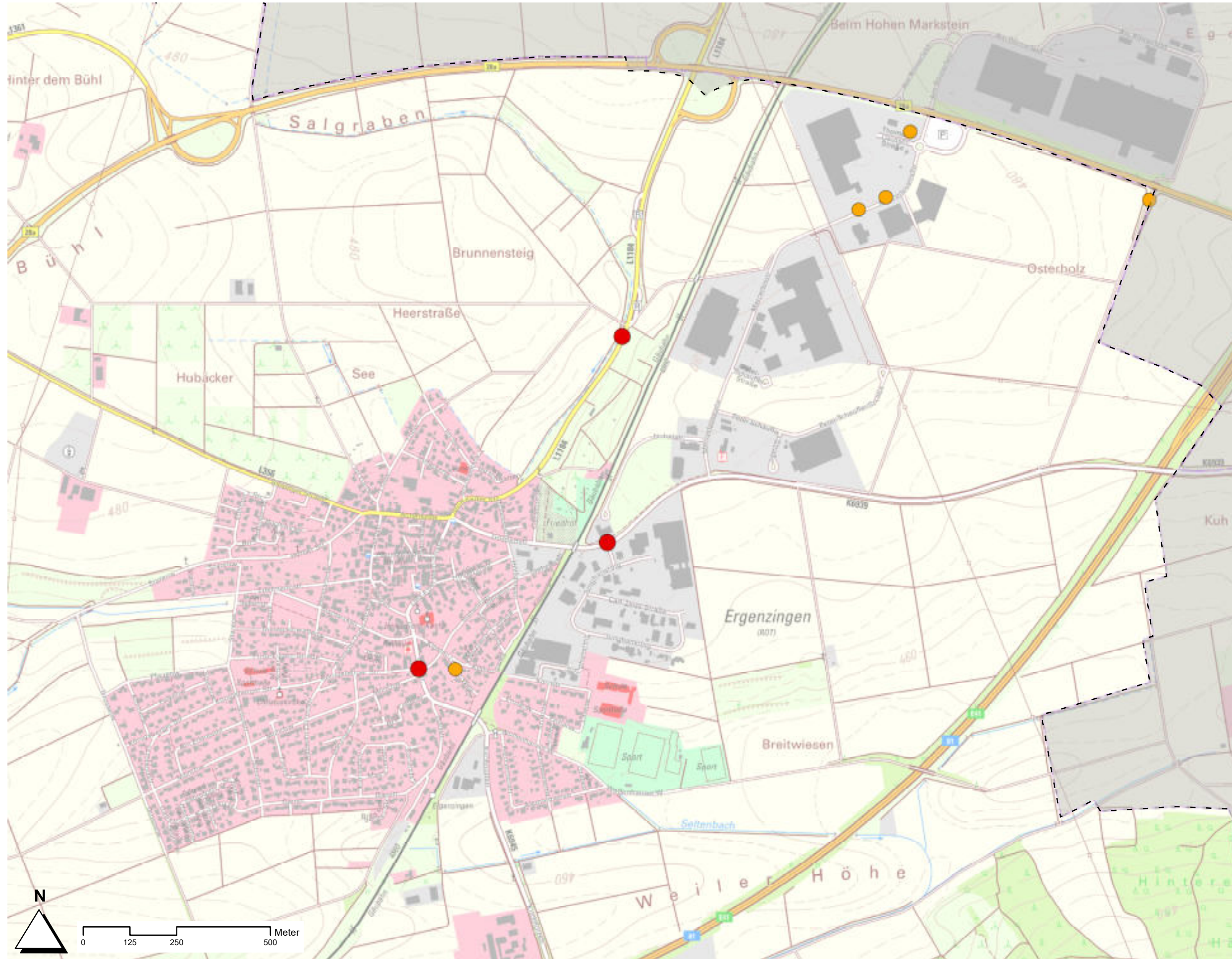
Unfälle der Jahre 2015-2017 mit

- Schwerverletzten
- Leichtverletzten
- Sachschaden

Kartengrundlage:
M 1:12.500
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 3.2





Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

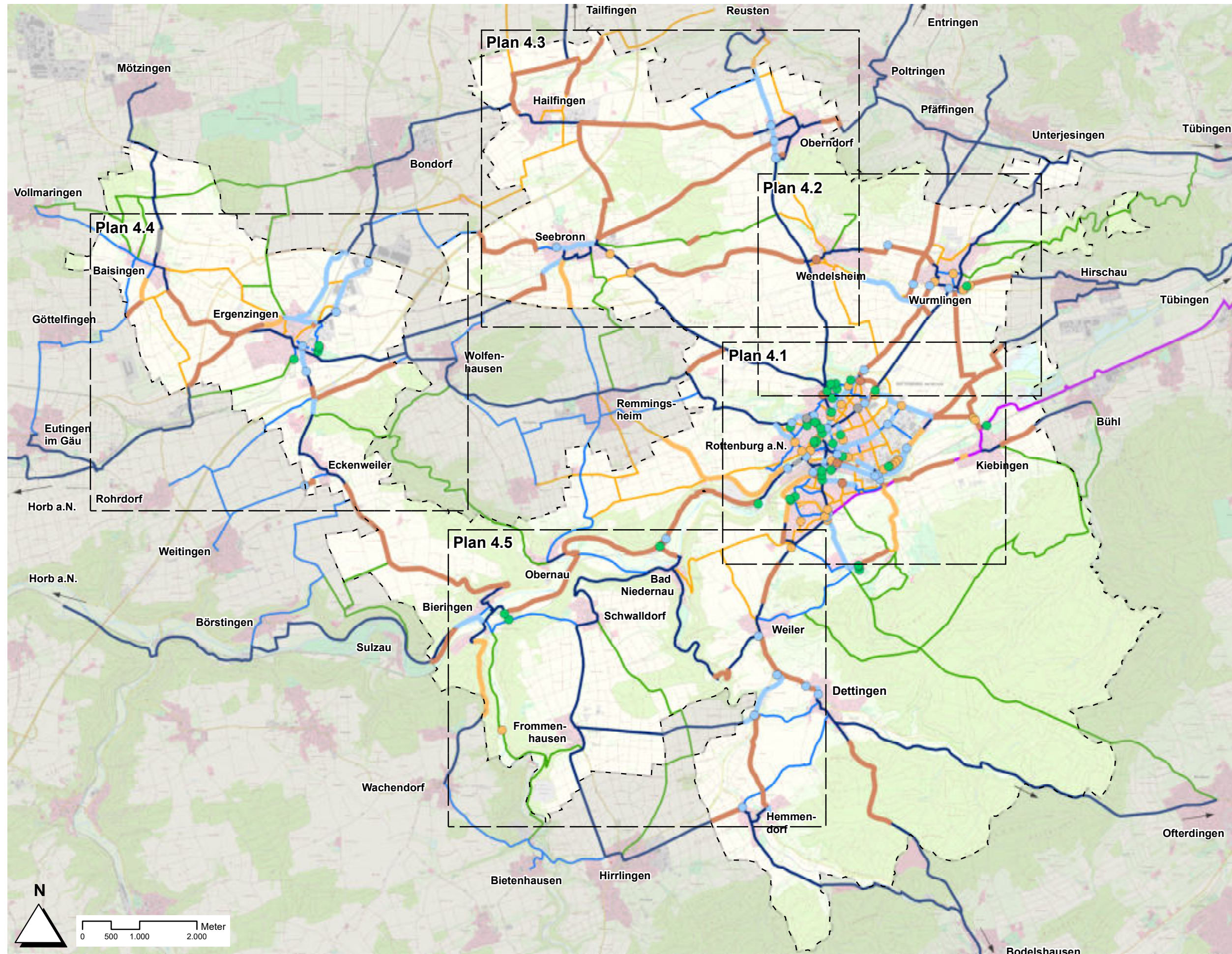
Ergenzingen

Unfälle der Jahre 2015-2017 mit

- Schwerverletzten
- Leichtverletzten
- Sachschaden

Kartengrundlage:
M 1:10.000
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 3.3



Maßnahmen

Übersicht

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

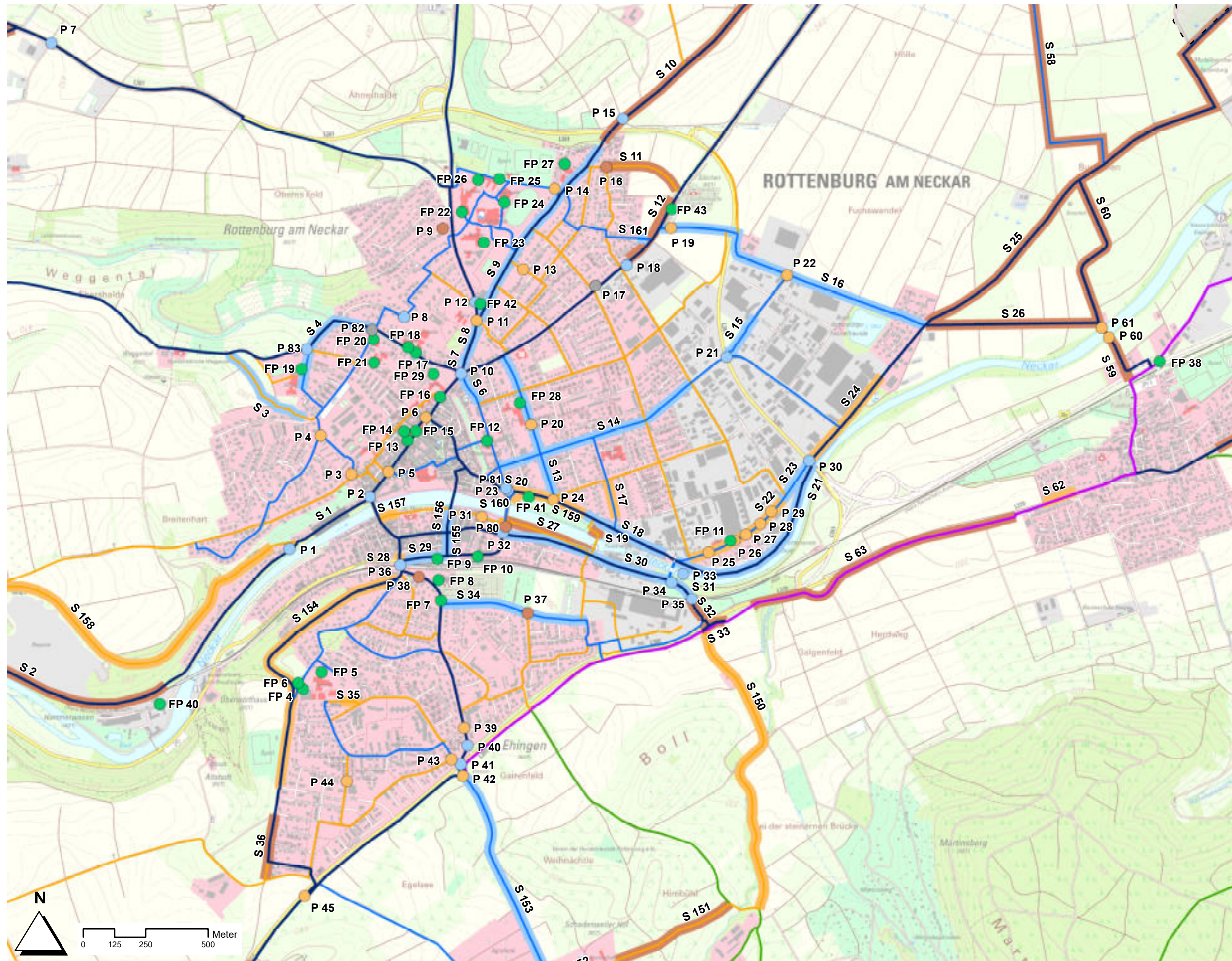
Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:65.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 4.0

Arbeitsstand: 22.07.2020



Maßnahmen

Detail

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- - - Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:15.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 4.1

Arbeitsstand: 22.07.2020



Maßnahmen

Detail

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

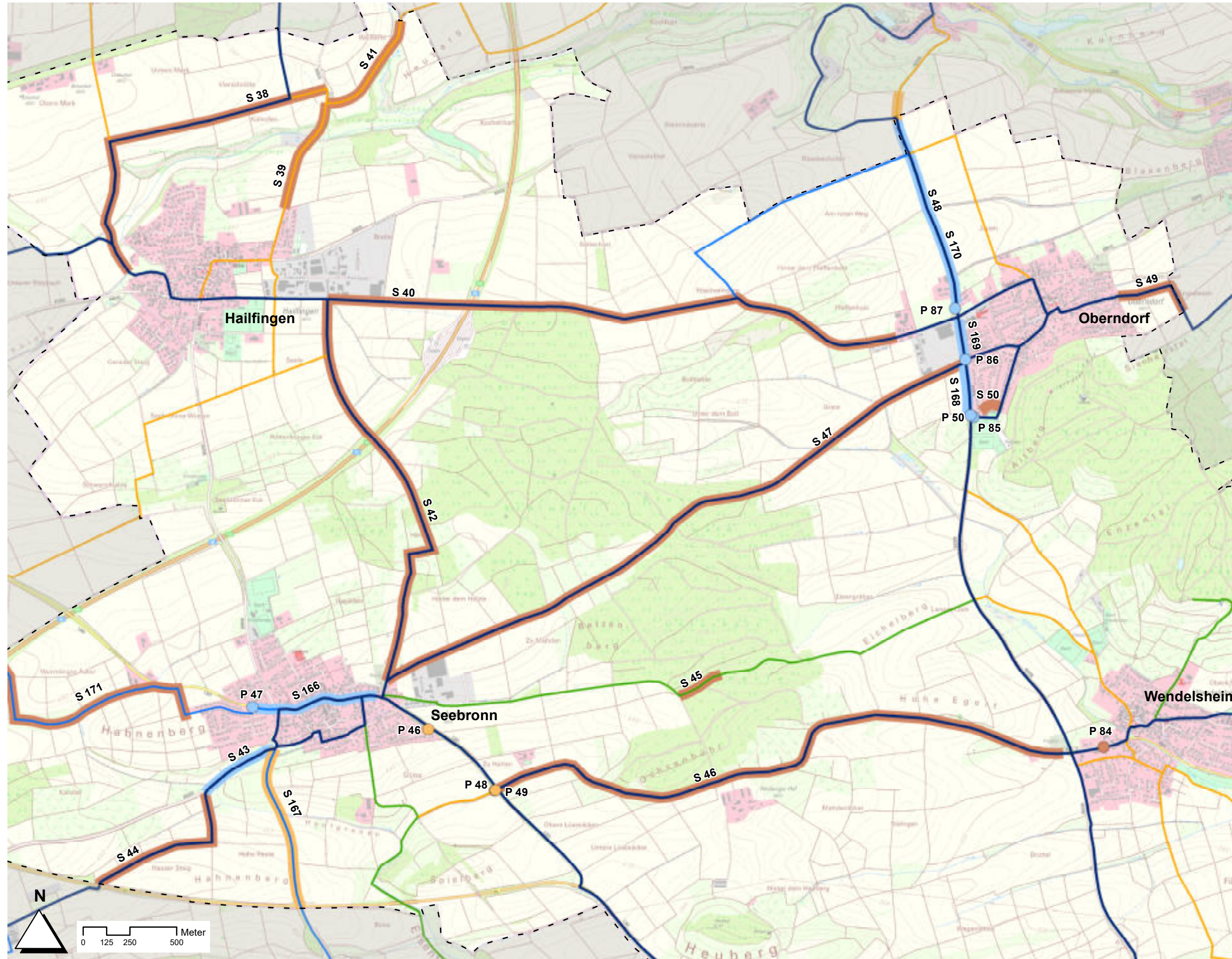
Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:15.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 4.2

Arbeitsstand: 22.07.2020



Maßnahmen

Detail

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

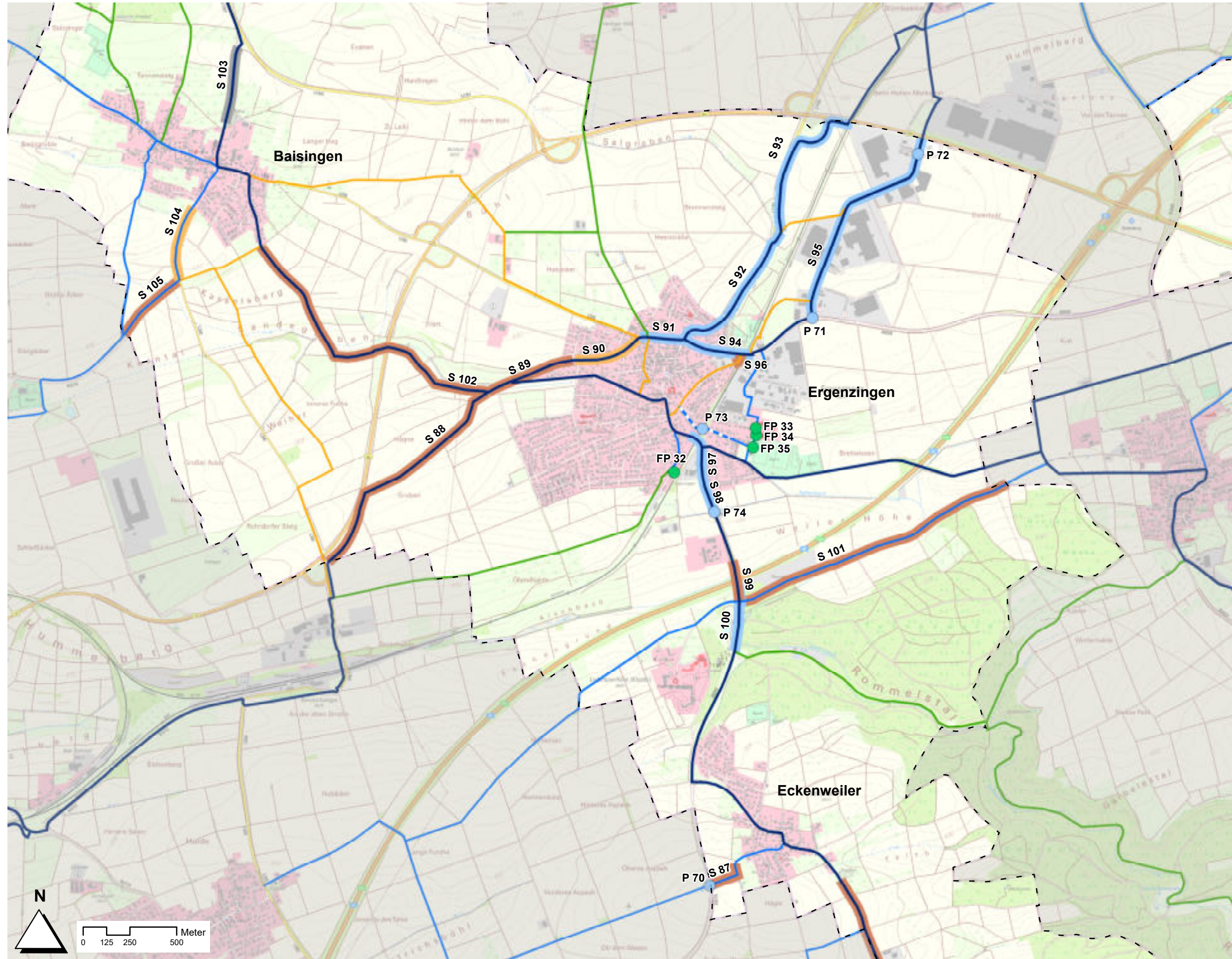
Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:20.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 4.3

Arbeitsstand: 22.07.2020



Maßnahmen

Detail

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

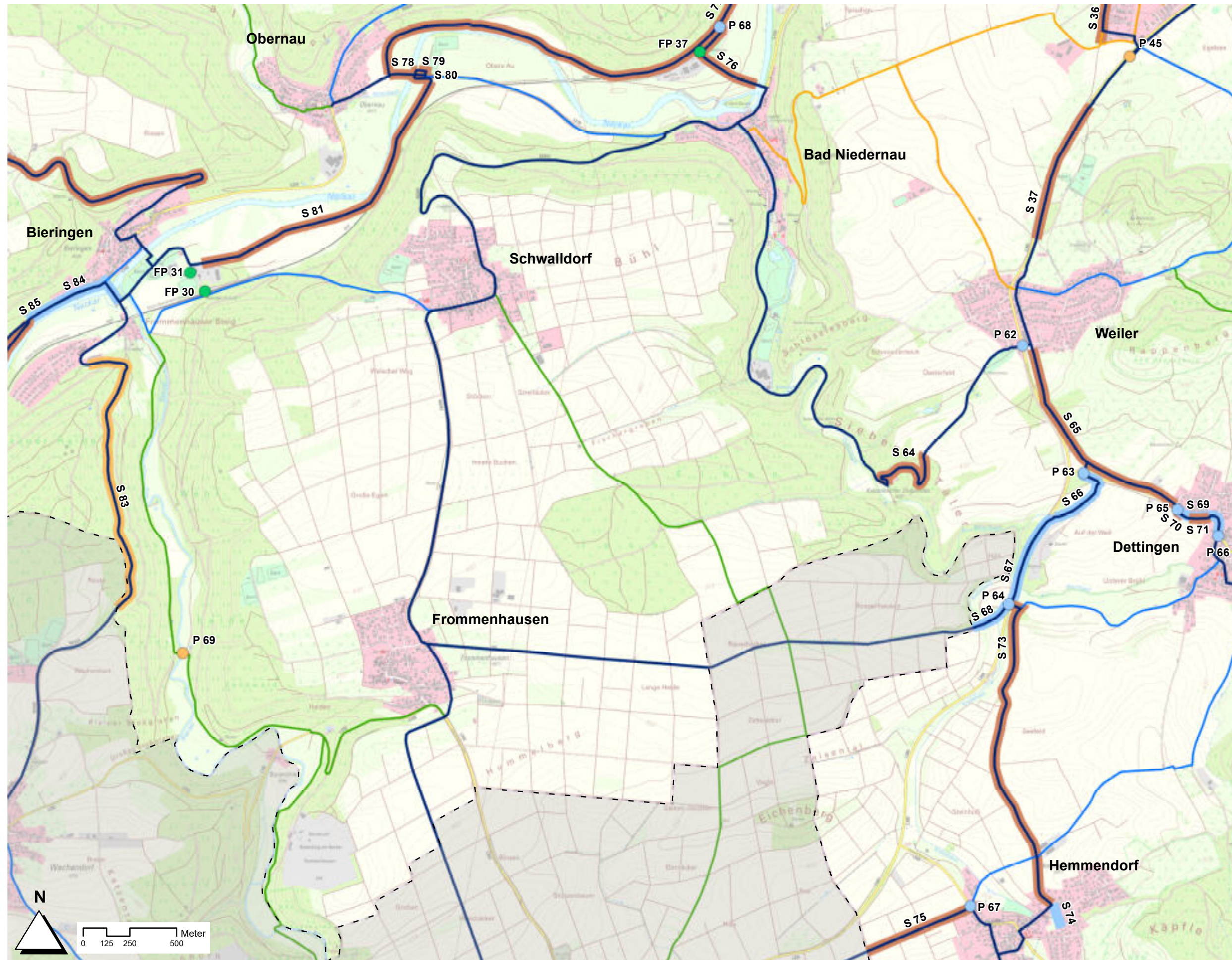
Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:20.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 4.4

Arbeitsstand: 22.07.2020



Maßnahmen

Detail

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige

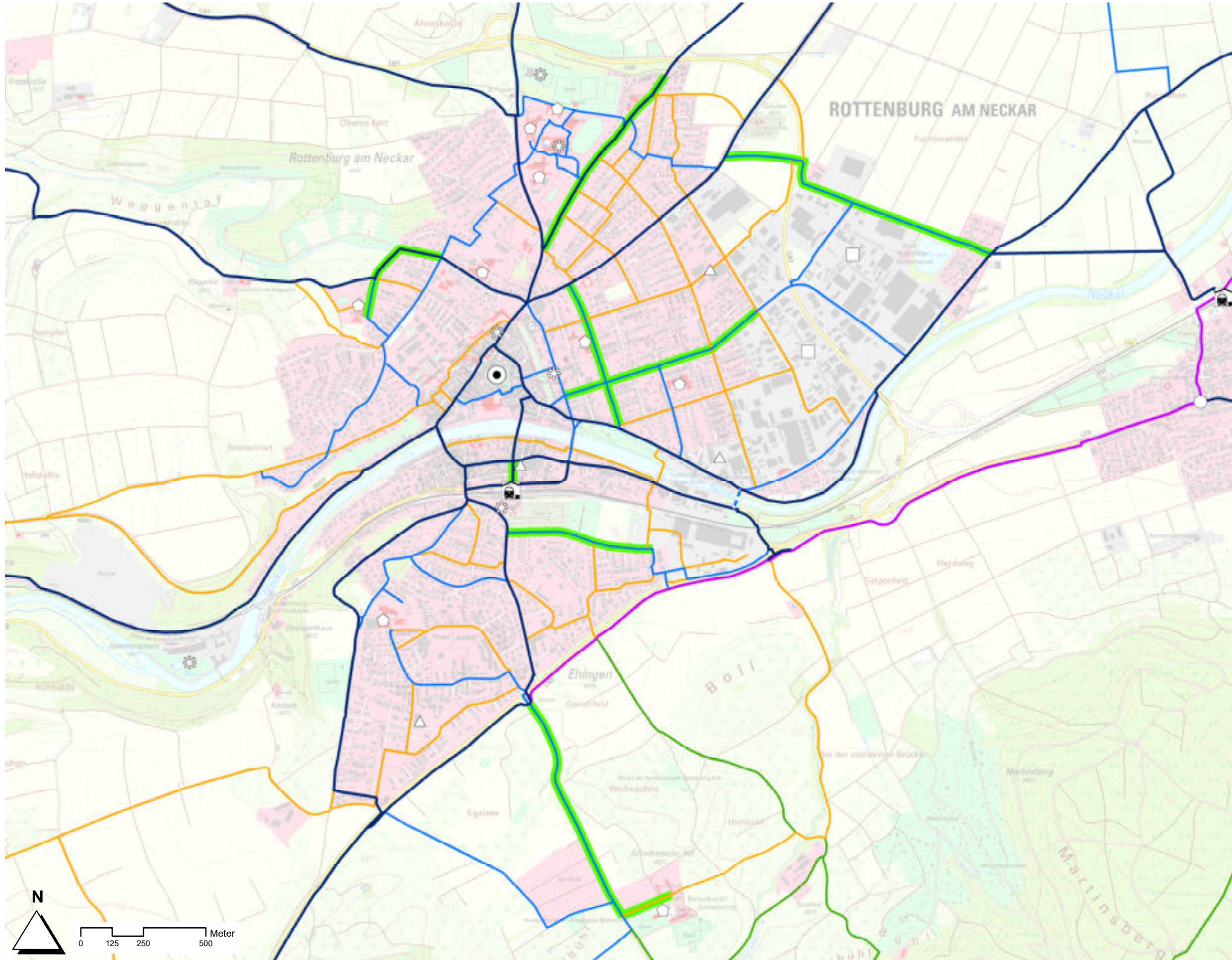
Radverkehrsnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- - - Netzergänzung (Neubau)
- Ergänzungnetz
- ergänzendes Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

Kartengrundlage:
 M 1:20.000
 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
 Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de


Plan 4.5

Arbeitsstand: 22.07.2020




Fahrradstraßen

Kernstadt

 Fahrradstraße

Radverkehrsnetz

 Radschnellverbindung

 Hauptnetz 1. Ordnung

 Hauptnetz 2. Ordnung

 Netzergänzung (Neubau)

 Ergänzungnetz

 ergänzendes Freizeitnetz

Kartengrundlage:
M 1:15.000
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de

Plan 5

Arbeitsstand: 22.07.2020