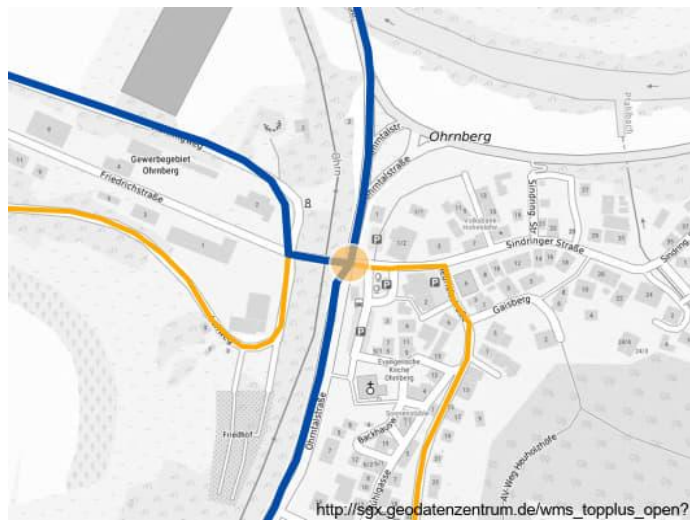


Nr.: 1	Öhringen	Furt
Straße K 2384 (Ohrntalstraße) / Friedrichstraße		
Ortslage Innerorts	Baulast* Kreis	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Sonstiger Knoten Beschreibung Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Furt herstellen		
Musterlösung Seite: 2.1-8		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 3.000 €
Bemerkungen Es bestehen bereits Planungen nördlich des Knotenpunkts auf der westlichen Seite der Ohrntalstraße einen einseitigen Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,00 m anzulegen. Am Knotenpunkt Ohrntalstraße / Friedrichstraße ist eine bevorrechtigte Furt vorgesehen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 3	Öhringen	Randmarkierung
--------	----------	----------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Ohrntalstraße	Friedrichstraße	Ortsausgang	152 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,70 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig und Beleuchtung fehlt.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (durchgezogen)

Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4

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

Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	5.000 €
----------------------------	--------------------------	---------

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen. Da dieser Streckenabschnitt einen Außerorts-Charakter werden keine Beleuchtung sondern Randmarkierungen empfohlen.
 Der vorhandene Zweirichtungsradweg entspricht mit einer Breite von 2,50 m - 3,00 m nicht den Qualitätsstandards. Ein Ausbau des Weges auf ≥ 3,00 m ist zumindest in den Kurvenbereichen anzustreben.

* kann im Einzelfall abweichen

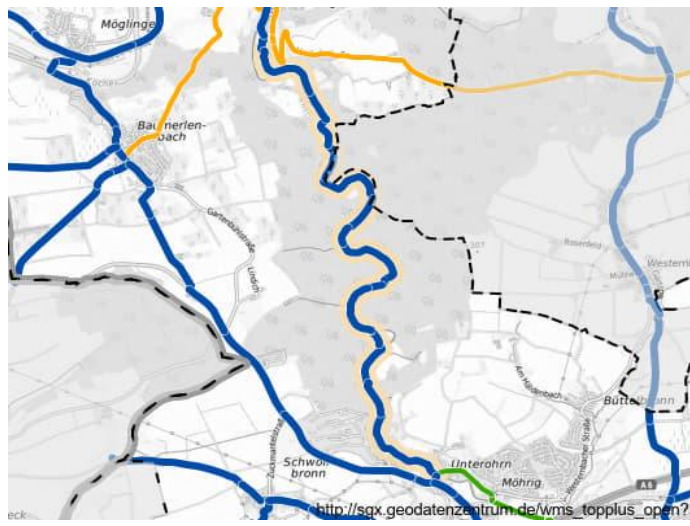
Nr.: 4	Öhringen	Randmarkierung
--------	----------	----------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Radweg entlang der Ohrn	Ortsausgang	K 2331 (Hermann-Kollmar-Str.)	5.942 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	1.682 Kfz/24 h	100 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,50 m - 3,00 m / straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,50 m - 3,00 m
 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig und Randmarkierungen fehlen.





Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (durchgezogen)

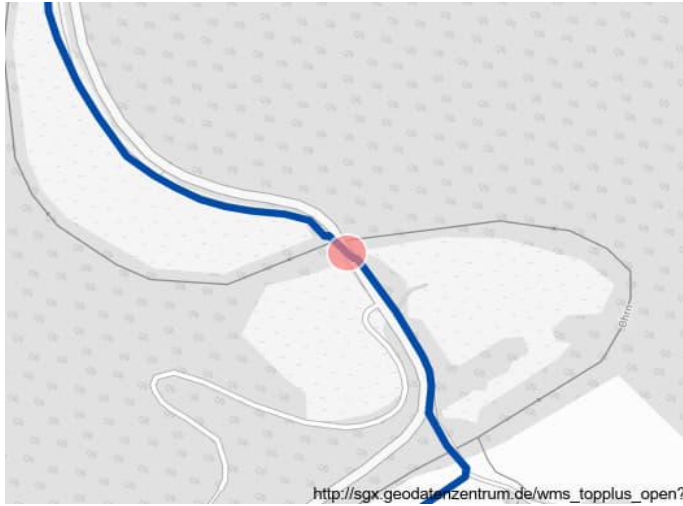
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
184.000 €

Bemerkungen
 Der vorhandene Weg entspricht mit einer Breite von 2,50 m - 3,00 m nicht den Qualitätsstandards. Ein Ausbau des Weges auf ≥ 3,00 m ist zumindest in den Kurvenbereichen anzustreben.
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	5	Öhringen	Neubau
Straße K 2384 / Brücke Ohrn			
Ortslage Außerorts		Baulast* Kreis	
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung ☒		Hauptnetz 2. Ordnung ☐	
S-Pedelec-Netz ☒		ergänzendes Freizeitnetz ☐	
Knotendaten im Bestand			
Knotenart		Querung einer übergeordneten Straße	
Beschreibung		Querungsstelle ohne Sicherung	
Knotendetails		-	
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Gefahrenstelle			
			
Maßnahmenvorschlag Ersatzbauwerk errichten (Brücke) bzw. Ertüchtigung			
Musterlösung Musterblätter: Basis 9c-1			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2 Punkte
		Gesamt	7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000.000 €	
Bemerkungen Es ist keine Radinfrastruktur vorhanden, Radfahrende müssen im Brückenbereich auf der Fahrbahn fahren. Es wird empfohlen die Brücke durch ein neues Bauwerk unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs zu ersetzen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 6	Öhringen	Belag
--------	----------	-------

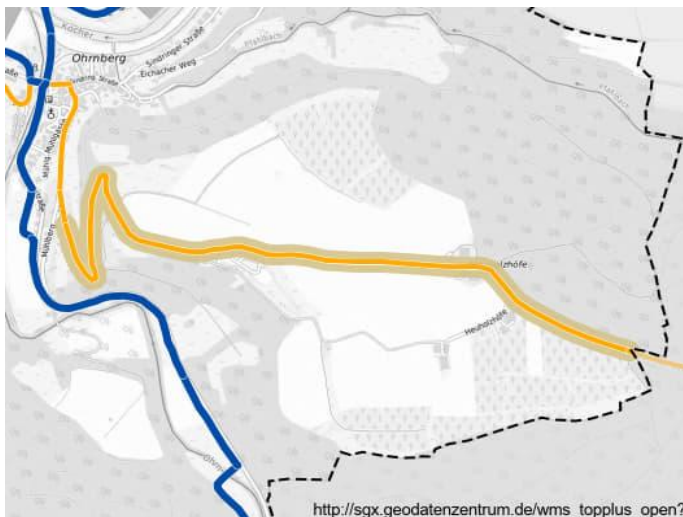
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Heuholzstraße	Stadtgrenze (Zweiflingen)	Ortseingang Ohrnberg	2.046 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	50 km/h / 100 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☐ Hauptnetz 2. Ordnung ☒ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn

 Belagsart /-mangel Asphalt (abschnittsweise auftretende Schäden)

Defizitanalyse
 Belagsmangel
 Der vorhandene Belag weist abschnittsweise Schäden auf.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Belag abschnittsweise erneuern (Straßenetat)

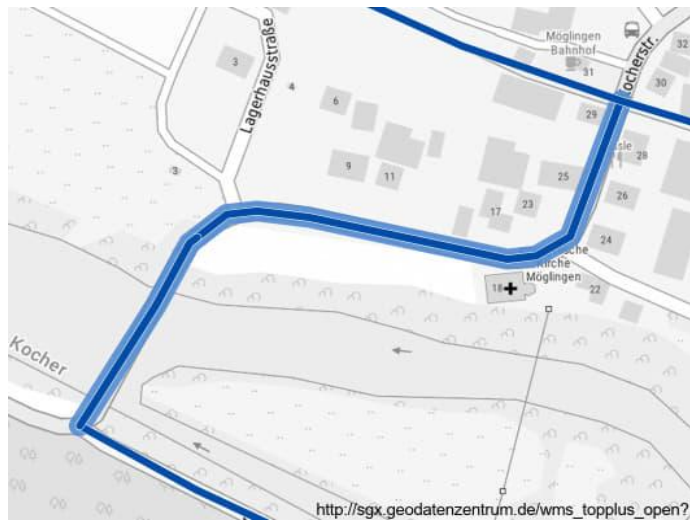
Musterlösung Seite: 2.1-13

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
- €

Bemerkungen
 Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt.
 Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Zweiflingen umgesetzt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 7		Öhringen		StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]		
L 1045	K 2333	Anschluss RadNETZ BW	304 m		
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul		
Innerorts/Außerorts	Land	1.571 Kfz/24 h	50 km/h / 70 km/h		
Netzkategorie / Routenbestandteil					
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
S-Pedelec-Netz	☒				
Streckendaten im Bestand					
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn				
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse					
Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke					
Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.					
 					
Maßnahmenvorschlag					
Geschwindigkeitsreduzierung prüfen					
Musterlösung					
Priorisierung				Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung				ca. EURO (brutto) - €	
Bemerkungen					
Aufgrund der kurvigen Streckenführung und der eingeschränkten Sichtbeziehungen wird eine Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Durch diese Maßnahme wird zusätzlich das Linksabbiegen des Radverkehrs nach Querung des Kochers gesichert.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 8	Öhringen	Beleuchtung
Straße	Von	Bis
Steinsfelderweg	K 2333	Ortsausgang
Ortslage	Baulast*	DTVw
Innerorts	Stadt	-
Länge [m]		
74 m		
Vzul		
50 km/h		
Netzkategorie / Routenbestandteil		
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz ☐
Streckendaten im Bestand		
Führungsform Führung auf der Fahrbahn		
Belagsart /-mangel Flickenartig wechselnde Beläge auf gesamtem Abschnitt (keine Schäden)		
Defizitanalyse		
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.		
 		
Maßnahmenvorschlag		
Beleuchtung herstellen (Straßenetat)		
Musterlösung Seite: 2.1-15		
Priorisierung		
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)
		hoch (6-8)
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3 Punkte
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		0 Punkte
Gesamt		3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)
		- €
Bemerkungen		
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit ist entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg eine Beleuchtung herzustellen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 9	Öhringen	Randmarkierung
--------	----------	----------------

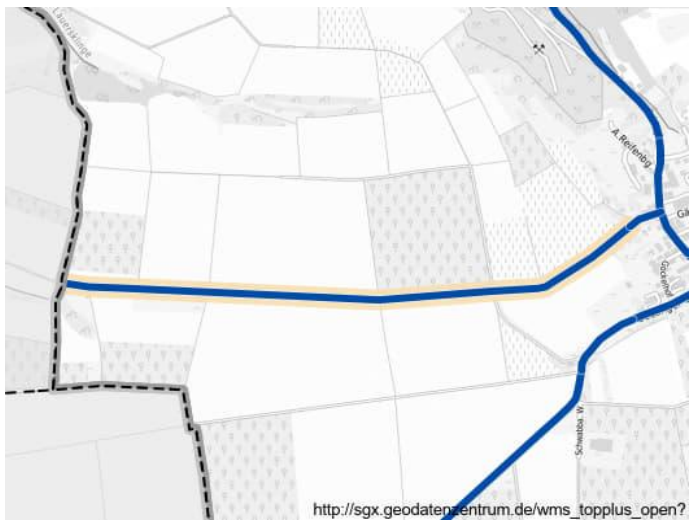
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Steinsfelder Weg	Ortsausgang	Kreisgrenze (Heilbronn)	1.226 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (gestrichelt)

Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4

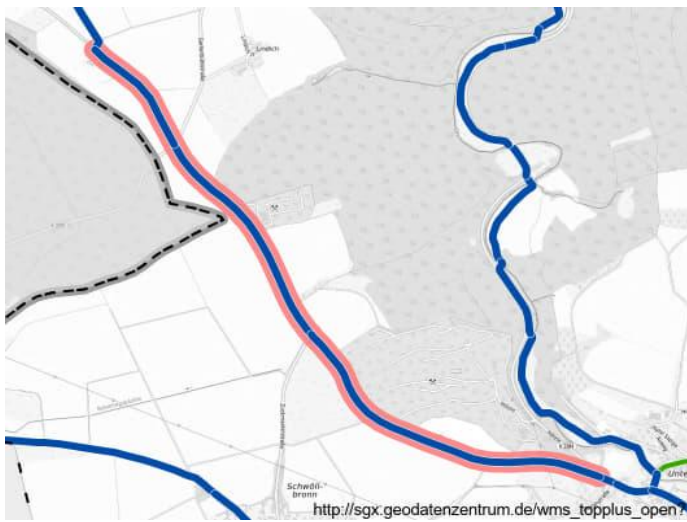
Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte
Dringlichkeit gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0	Punkte
	Gesamt	3	Punkte

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
38.000 €

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.

 Die Maßnahme ist in Abstimmung mit dem Kreis Heilbronn, bzw. der unteren Verkehrsbehörde und der Nachbarkommune umzusetzen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 10	Öhringen	Neubau	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1088	Abzweig Baumerlenbach	Ortseingang Unterohrn	2.734 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Land	12.750 Kfz/24 h	100 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke			
 			
Maßnahmenvorschlag			
(Geh-)/Radweg neu bauen			
Musterlösung Musterblätter: Basis 2b			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2 Punkte
	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		2 Punkte
	Gesamt		7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	1.709.000 €
Bemerkungen			
Um den Radverkehr sicher führen zu können, sollte der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden. Die Ausbaubreite soll mindestens 3,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen betragen, um die Freigabe für S-Pedelecs zu ermöglichen.			

* kann im Einzelfall abweichen

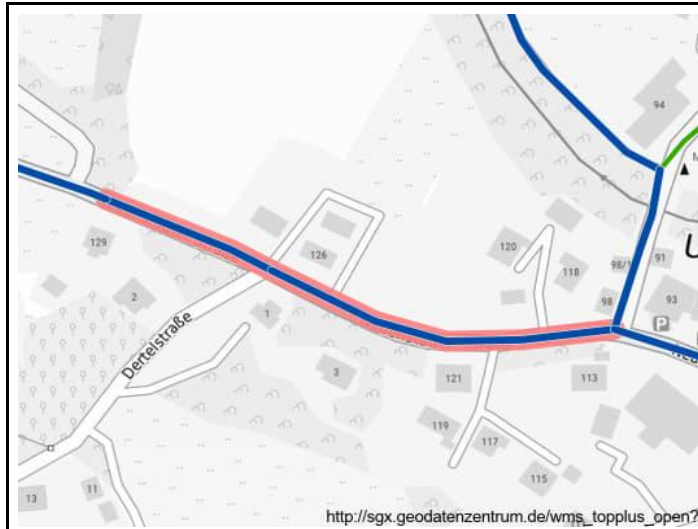
Nr.: 11	Öhringen	Neubau
----------------	-----------------	---------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1088 Neuenstädter Str.	Ortseingang	K 2331 (Hermann-Kollmar-Str.)	212 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land	12.750 Kfz/24 h	30 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐

Streckendaten im Bestand	
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.



Maßnahmenvorschlag
(Geh-)/Radweg neu bauen

Musterlösung	Musterblätter: Basis 2a
---------------------	-------------------------

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

Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	133.000 €
----------------------------	--------------------------	-----------

Bemerkungen
Durch die hohe Verkehrsbelastung auf diesem Streckenabschnitt wird trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine Trennung von Kfz- und Radverkehr empfohlen, da über diesen Abschnitt auch eine lokale touristische Route verläuft.
Das Links-Einbiegen von der Neuenstädter Straße in die Hermann-Kollmar-Straße kann Radfahrende gefährden. Beim Warten bei Gegenverkehr kann eng an diesem vorbeigefahren werden. Durch den Kurvenbereich und die Bebauung sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.
Es wird empfohlen den Ausbau des nördlichen Weges zu prüfen. Ist ein Ausbau nicht möglich ist eine beidseitige Piktogrammreihe zu markieren, um den Kfz-Verkehr auf den Radverkehr aufmerksam zu machen.
In diesem Zusammenhang ist auch der Knotenpunkt Neuenstädter Straße / Hermann-Kollmar-Straße zu berücksichtigen. Bei einer Seitenraumführung ist der Knotenpunkt ebenfalls umzubauen. Es müssen Aufstellflächen und Querungsmöglichkeiten hergestellt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 12	Öhringen	Um-/Ausbau																			
Straße L 1088 (Neuenstädter Str.) / K 2331 (Hermann-Kollmar-Str.)																					
Ortslage Innerorts	Baulast* Land																				
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																					
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist nicht berücksichtigt Knotendetails -																					
Defizitanalyse Gefahrenstelle																					
 																					
Maßnahmenvorschlag Knotenpunkt baulich umgestalten																					
Musterlösung Musterblätter: Basis 10																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td style="width: 20%;">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3</td> <td style="width: 10%;">Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8) </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gesamt</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt		6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																
gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte																
			Gesamt		6	Punkte															
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)	40.000 €																	
Bemerkungen Diese Maßnahme ist in Abstimmung der Maßnahme ÖHR 11 zu planen und umzusetzen.																					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.:	13	Öhringen	Neubau
-------------	-----------	-----------------	---------------

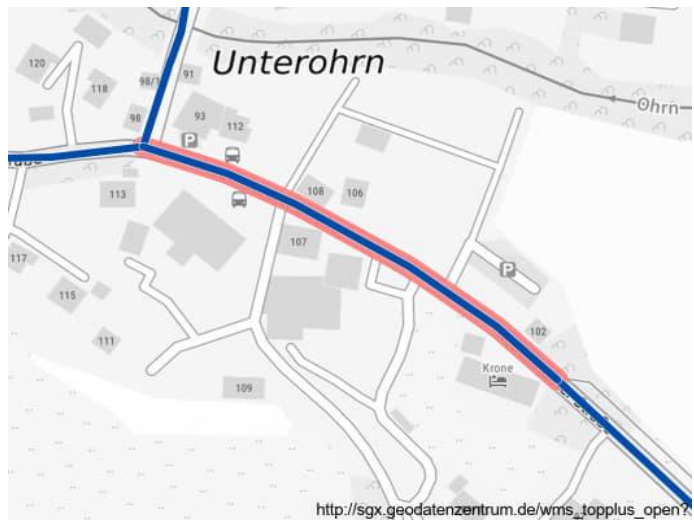
Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1088 Neuenstädter Str.	K 2331 (Hermann-Kollmar-Str.)	Ortsausgang Unterohrn	190 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land	12.750 Kfz/24 h	30 / 50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.





Maßnahmenvorschlag
 (Geh-)/Radweg neu bauen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2a

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
119.000 €

Bemerkungen
 Durch die hohe Verkehrsbelastung auf diesem Streckenabschnitt wird trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine Trennung von Kfz- und Radverkehr empfohlen.

* kann im Einzelfall abweichen

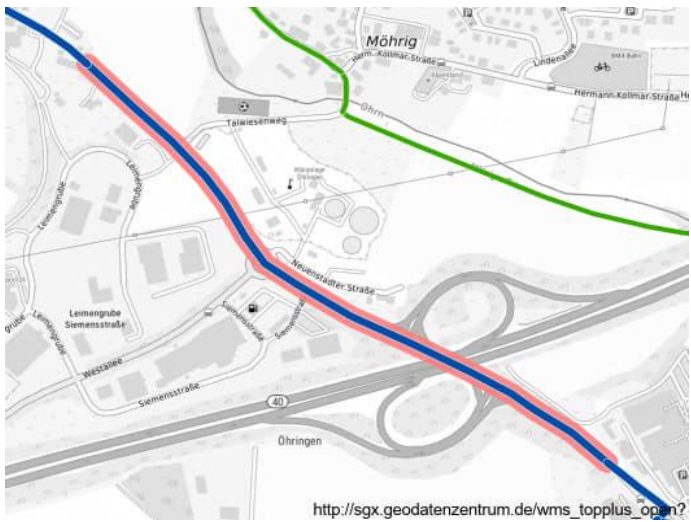
Nr.: 14	Öhringen	Neubau
----------------	-----------------	---------------

Straße L 1088	Von Ortsausgang Unterohrn	Bis Ortseingang Öhringen	Länge [m] 887 m
Ortslage Außerorts	Baulast* Land	DTVw 12.750 Kfz/24 h	Vzul 70 km/h / 100 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn
 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 (Geh-)/Radweg neu bauen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2b

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
554.000 €

Bemerkungen
 Um den Radverkehr sicher führen zu können, sollte der Radverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt geführt werden. Die Ausbaubreite soll mindestens 3,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen betragen, um die Freigabe für S-Pedelecs zu ermöglichen. Auf einem Teilabschnitt ist bereits ein straßenbegleitender Weg vorhanden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 15	Öhringen	Neubau
----------------	-----------------	---------------

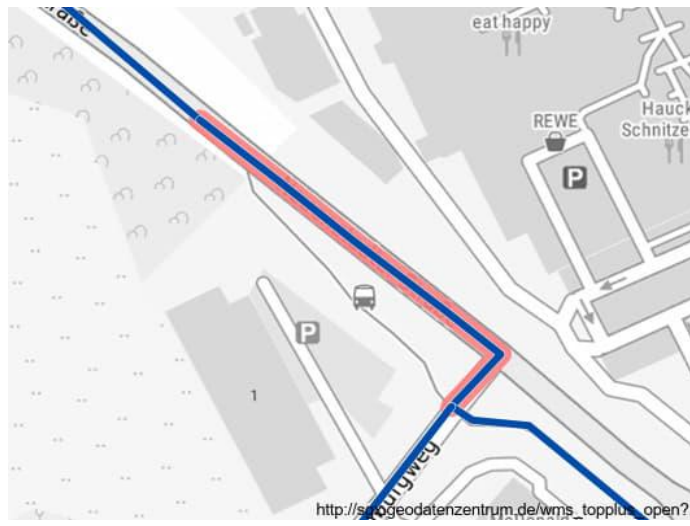
Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1088 Neuenstädter Str.	Sonnenburgweg	Ortseingang Öhringen	121 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land	12.750 Kfz/24 h	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.





Maßnahmenvorschlag
 (Geh-)/Radweg neu bauen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2a

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
76.000 €

Bemerkungen
 Um den Radverkehr sicher führen zu können soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von $\geq 3,00$ m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen angelegt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 16	Öhringen	Markierung
---------	----------	------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
K 2331 (Hermann-Kollmar-Str.)	L 1088 Neuenstadter Str.	Möhriger Talwiesen	697 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Kreis	-	30 km/h / 50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☒
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn (Einbahnstraße (für Rad frei))

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Piktogrammreihe markieren (beidseitig)

Musterlösung Musterblätter: Basis 6a

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

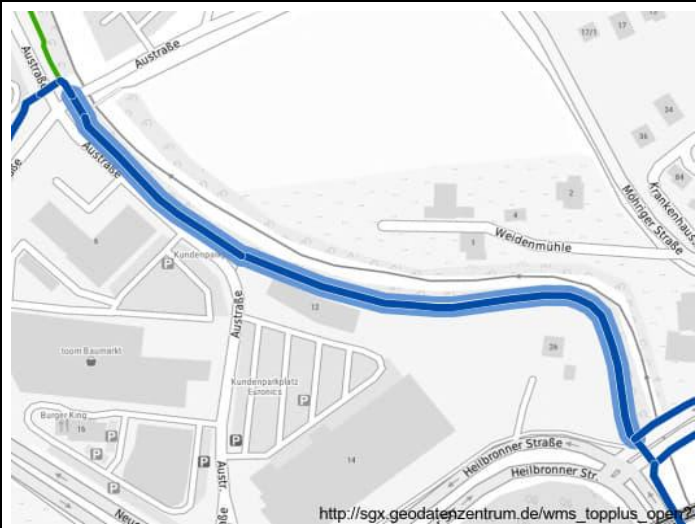
Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
70.000 €

Bemerkungen
 Zur Lenkung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr und zur Verdeutlichung der Routenführung des Ohrntalradweges ist die Markierung einer Piktogrammreihe empfohlen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 17	Öhringen	Um-/Ausbau																		
Straße Austraße																				
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																			
Netzkategorie / Routenbestandteil																				
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐																		
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz ☐																		
Knotendaten im Bestand																				
Knotenart	Knoten mit LSA																			
Beschreibung	LSA-Knoten mit Radverkehrsführung über bauliche Nebenanlage - Führung an LSA-Knoten mit Mangel																			
Knotendetails	Seitenraumführung umwegig (nicht akzeptabel)																			
Defizitanalyse																				
Querungsdefizit Radverkehr ist an den Knotenpunkten mangelhaft berücksichtigt.																				
 																				
Maßnahmenvorschlag Knotenpunkt baulich umgestalten																				
Musterlösung Musterblätter: Basis 10																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>5</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	5	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte															
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte															
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte															
			Gesamt	5	Punkte															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Grobkostenschätzung</td> <td style="text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="text-align: right;">40.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	40.000 €															
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	40.000 €																		
Bemerkungen																				
Der Radverkehr ist beim Queren der Landesstraße wartepflichtig. Um komfortabel und sicher im Seitenraum auf eine Lücke im Straßenverkehr zu warten, ist eine Verbreiterung des Weges inklusive einer Aufweitung im Kurvenbereich wünschenswert, um auch bei Begegnungsverkehren Konflikte zu vermeiden. Das Befahren wird durch die vorhandenen engen Radien erschwert.																				

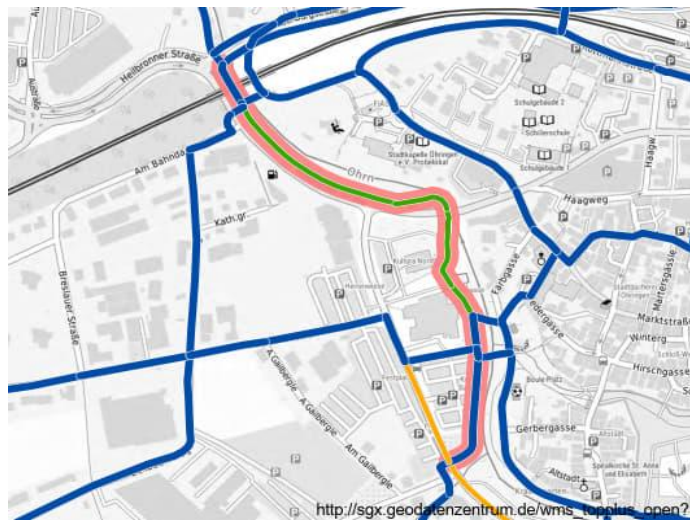
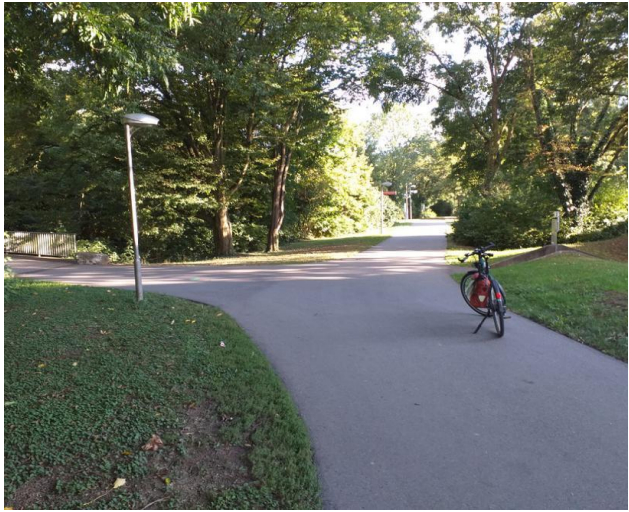
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 18	Öhringen	StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Austraße	Austraße	K 2332 Hindenburgstraße	394 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,80 m / straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,80 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Beschilderungsmangel			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Für S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Seite: 2.2-4			
Priorisierung			Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	500 €
Bemerkungen			
Um ein durchgängiges Netz für S-Pedelecs zu erhalten, wird trotz der abschnittswisen geringfügigen Untermaßigkeit eine Freigabe für S-Pedelecs empfohlen.			

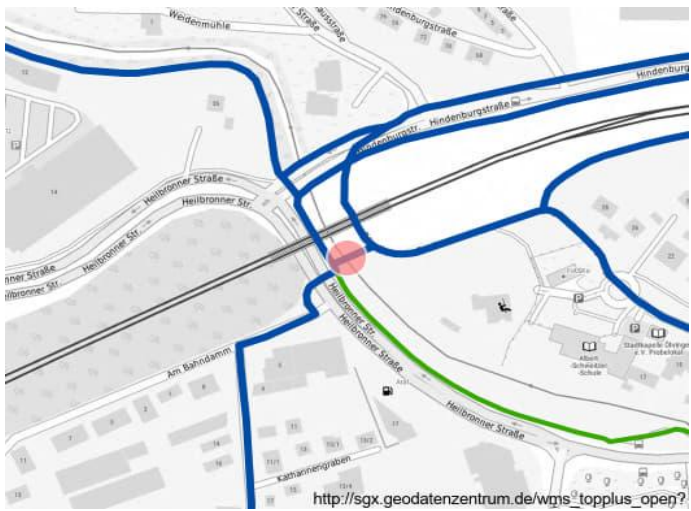
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 19	Öhringen	Furt
Straße Hindenburgstraße / Heilbronner Straße		
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Kreis	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit LSA Beschreibung LSA-Knoten mit Radverkehrsführung über bauliche Nebenanlage Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle Furtmarkierung fehlt		
 		
Maßnahmenvorschlag Furt herstellen		
Musterlösung Seite: 2.1-8		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 3.000 €
Bemerkungen Die vorhandene Furt soll zur Verdeutlichung des stattfindenden Radverkehrs zusätzlich rot eingefärbt werden.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 20	Öhringen	Um-/Ausbau	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1036 (Heilbronner Str.)	K 2332 (Hindenburgstr.)	Herrenwieser Straße	680 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land/Stadt	20.968 Kfz/24 h	50 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☒
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,60 m / straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,80 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Der vorhandene Weg ist untermaßig.			
			
Maßnahmenvorschlag			
Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen			
Musterlösung Musterblätter: Basis 2a			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1 Punkte
		Gesamt	6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	170.000 €
Bemerkungen			
Dieser Streckenabschnitt wird von Fußgängern und Radtouristen genutzt. Die Hohenlohe Tour verläuft über diesen Netzabschnitt. Um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern zu vermeiden wird der Ausbau des vorhandenen Weges empfohlen.			

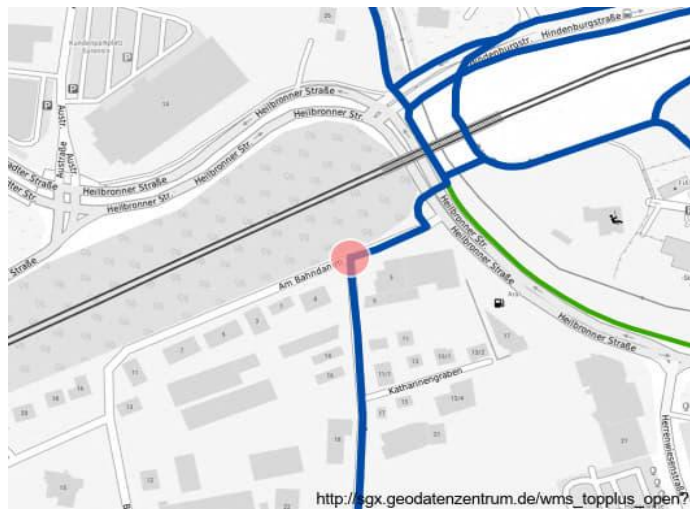
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 21	Öhringen	Um-/Ausbau																								
Straße Brücke über die Ohrn																										
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																									
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																										
Knotendaten im Bestand Knotenart Bauwerk Beschreibung Überführung (Breite 3,00 m) Knotendetails Geländer zu niedrig und Überführung zu schmal																										
Defizitanalyse Gefahrenstelle Geländer zu niedrig																										
 																										
Maßnahmenvorschlag Geländer erhöhen																										
Musterlösung Musterblätter: Basis 9c-1																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>0</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1 Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Gesamt</td> <td>4</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1 Punkte	Gesamt				4	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																					
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte																					
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1 Punkte																					
Gesamt				4	Punkte																					
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)	15.000 €																						
Bemerkungen Die Breite der Brücke ist untermaßig, im Sanierungsfall ist eine Verbreiterung der Brücke erforderlich. Als kurzfristige Maßnahme ist das vorhandene Brückengeländer zu erhöhen. Aus Sicherheitsgründen ist eine Geländerhöhe von mindestens 1,30 m erforderlich.																										

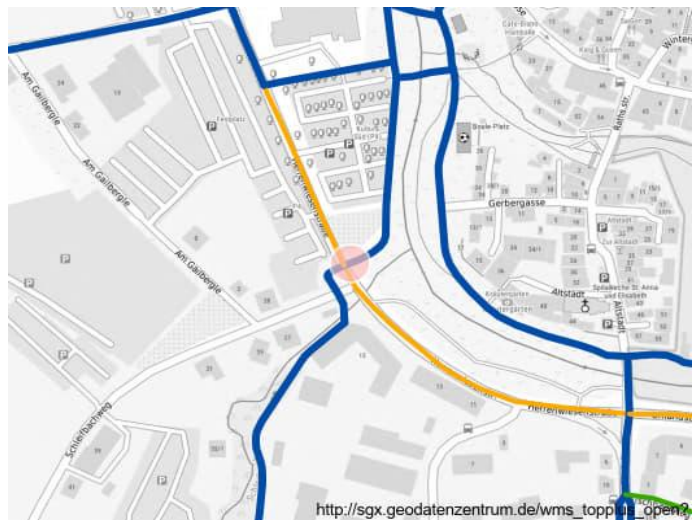
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 22	Öhringen	Belag	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Am Bahndamm	Katharinengraben	Heilbronner Straße	78 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	50 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,90 m			
Belagsart /-mangel Asphalt (abschnittsweise auftretende Schäden)			
Defizitanalyse			
Belagsmangel Der vorhandene Belag weist abschnittsweise Schäden auf.			
			
Maßnahmenvorschlag			
Belag abschnittsweise erneuern Sonstige StVO-Beschilderung			
Musterlösung Seite: 2.1-13			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0 Punkte
		Gesamt	3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	20.000 €
Bemerkungen			
Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum ist über das VZ-240 zu kennzeichnen.			

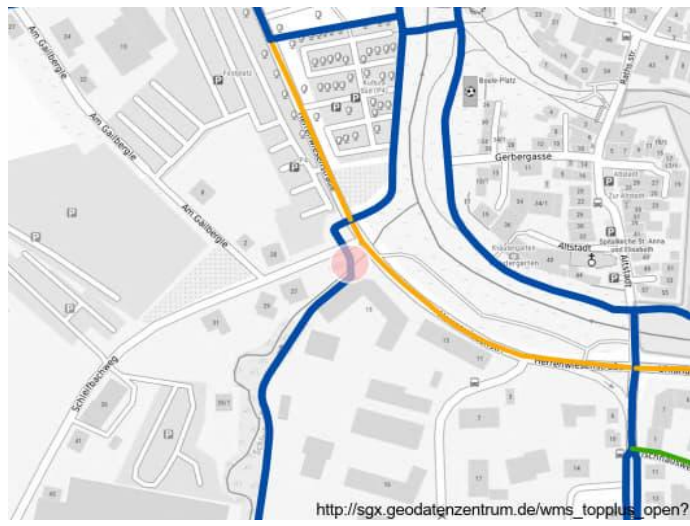
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 23	Öhringen	Um-/Ausbau
Straße Katharinengraben / Am Bahndamm		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil		
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
S-Pedelec-Netz	☒	
Knotendaten im Bestand		
Knotenart	Querung einer übergeordneten Straße	
Beschreibung	Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben	
Knotendetails	-	
Defizitanalyse		
Gefahrenstelle Radverkehr ist an dem Knotenpunkt mangelhaft berücksichtigt.		
 		
Maßnahmenvorschlag Aufstellfläche gegenüber der Einmündung vergrößern		
Musterlösung		
Priorisierung 		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 0 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte Gesamt 4 Punkte
Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 15.000 €
Bemerkungen Der Radverkehr wechselt vom straßenbegleitenden Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt. Um eine zügige und konfliktarme Abwicklung – auch im Begegnungsfall – zu gewährleisten ist der Aufstellbereich im Seitenraum aufzuweiten. Die Fahrtrichtungen sind durch Markierungen zu trennen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 24	Öhringen	Barriere
Straße gemeinsamer Geh- und Radweg / Herrenwiesenstr.		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Drängelgitter mit Anhänger befahrbar Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Barriere prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Drängelgitter, Schranken und Poller können für den Radverkehr eine Gefährdung darstellen und sind daher nach Möglichkeit zu entfernen bzw. bei nachgewiesener Notwendigkeit zu sichern. Bei nachgewiesener Notwendigkeit ist zu prüfen, ob eine Aufweitung des Weges auf Höhe der Barriere möglich ist, um die Engstelle zu entschärfen.		

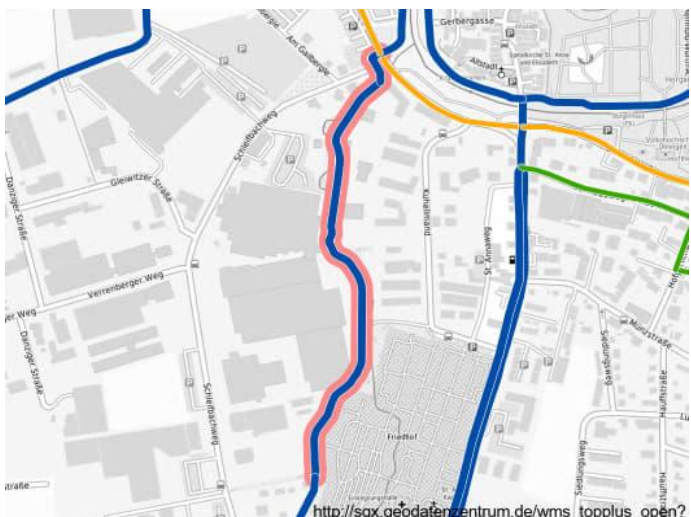
* kann im Einzelfall abweichen

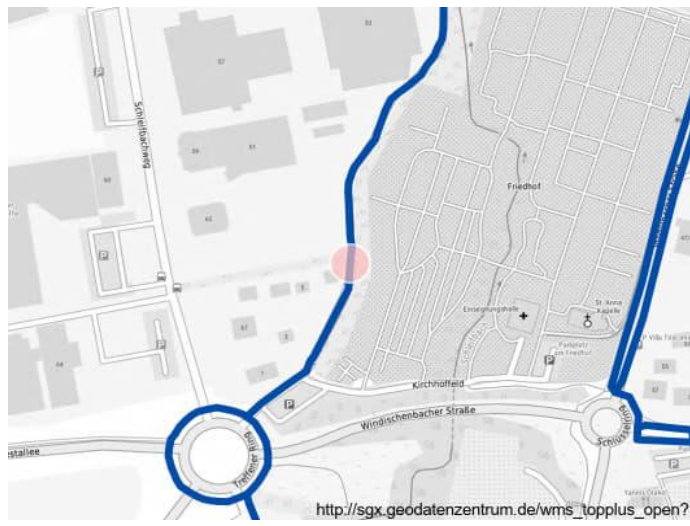
Nr.: 25	Öhringen	Barriere
Straße Brücke über den Schleifbach		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Drängelgitter, Schranken und Poller können für den Radverkehr eine Gefährdung darstellen und sind daher nach Möglichkeit zu entfernen bzw. bei Notwendigkeit zu sichern		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 26	Öhringen	Neubau																																
Straße Brücke über den Schleifbach																																		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																																	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																																		
Knotendaten im Bestand Knotenart Bauwerk Beschreibung Überführung (Breite 2,20 m) Knotendetails Überführung zu schmal																																		
Defizitanalyse Engstelle																																		
 																																		
Maßnahmenvorschlag Ersatzbauwerk errichten																																		
Musterlösung Musterblätter: Basis 9c-1																																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td colspan="3">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> <td colspan="3">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>0</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8) </td> <td colspan="3">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td colspan="3">Gesamt</td> <td>5</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)			3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)			0	Punkte	Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)			2	Punkte				Gesamt			5	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)			3	Punkte																											
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)			0	Punkte																											
Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)			2	Punkte																											
			Gesamt			5	Punkte																											
Grobkostenschätzung ca. EURO (brutto) 250.000 €																																		
Bemerkungen Die Brücke über den Schleifbach ist zu schmal. Durch die eingeschränkten Sichtbeziehungen und den kurvigen Streckenverlauf kann es bei Begegnungsverkehr zu kritischen Situationen kommen. Eine Verbreiterung, bzw. ein neues Brückenbauwerk mit einer Breite von $\geq 3,50$ m ist erforderlich. Über Markierungen soll die Trennung der Richtungen im Kurvenbereich verdeutlicht werden. Diese Strecke soll für den Radverkehr attraktiviert werden um die hochbelastete L 1050 (Pfedelbacher Straße) zu entlasten und dem Radverkehr eine verkehrsrärmere Alternative zu bieten.																																		

* kann im Einzelfall abweichen

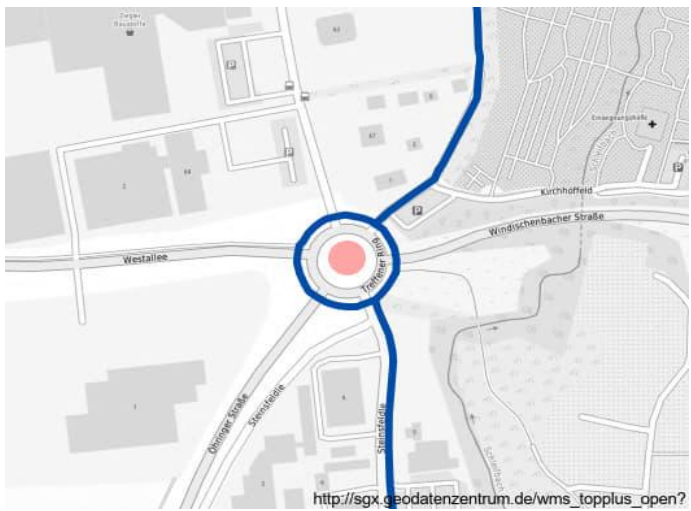
Nr.: 27		Öhringen		Um-/Ausbau		
Straße	Von	Bis	Länge [m]			
gemeinsamer Geh- und Radweg (Schleifbach)	Schleifbachweg	Kirchhofffeld	650 m			
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul			
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen			
Netzkategorie / Routenbestandteil						
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐	
S-Pedelec-Netz	☐					
Streckendaten im Bestand						
Führungsform	selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,75 m					
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)					
Defizitanalyse						
Radinfrastruktur mangelhaft Der vorhandene Weg ist untermaßig.						
						
Maßnahmenvorschlag						
Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen						
Musterlösung Musterblätter: Basis 2a						
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)			
Dringlichkeit						
	gering	mittel	hoch			
	(1-3)	(4-5)	(6-8)			
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte	
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1 Punkte	
			Gesamt		4 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)		163.000 €	
Bemerkungen						
Diese Strecke soll für den Radverkehr attraktiviert werden um die hochbelastete L 1050 (Pfedelbacher Straße) zu entlasten und dem Radverkehr eine verkehrssärmere Alternative zu bieten. Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, soll der gemeinsame Geh- und Radweg auf eine Breite von $\geq 3,50$ m ausgebaut werden.						

Nr.: 28	Öhringen	Barriere
Straße Ende Kirchhoffeld		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern. Als Alternative zum vorhandenen Poller ist im Zusammenhang mit dem Ausbau des Weges auch eine bauliche Insel zur Richtungstrennung und zum Verhindern von Kfz-Verkehr eine attraktive Lösung.		

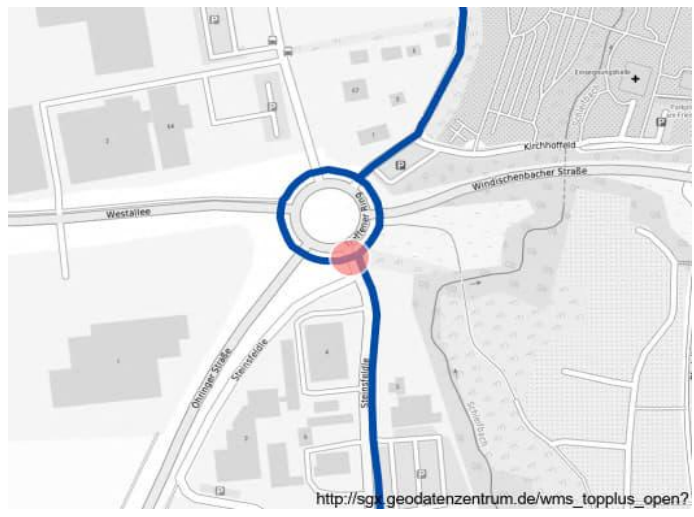
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 29		Öhringen		StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]		
Kirchhoffeld / Kreisverkehr Westallee			131 m		
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul		
Innerorts	Stadt	-	50 km/h		
Netzkategorie / Routenbestandteil					
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
S-Pedelec-Netz	☐				
Streckendaten im Bestand					
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn				
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse					
Beschilderungsmangel					
 					
Maßnahmenvorschlag					
Sonstige StVO-Beschilderung					
Musterlösung					
Priorisierung				Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung				ca. EURO (brutto) 500 €	
Bemerkungen					
Es fehlt der Hinweis, dass diese Straße für den Fuß- und Radverkehr durchgängig begehbar/befahrbar ist. Das VZ-357 ist durch das VZ-357-50 zu ersetzen.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 30	Öhringen	Um-/Ausbau																													
Straße Treffener Ring																															
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Stadt																														
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																															
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit Kreisverkehr Beschreibung Kreisverkehr - Führung nur über Nebenanlage Knotendetails Verschwenkte Führung - Radfahrer quert bevorrechtigt																															
Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft Die Führung über die Nebenanlage untermaßig. Der Kfz-Verkehr kann aufgrund der Geometrie des Kreisverkehrs mit hoher Geschwindigkeit fahren.																															
 																															
Maßnahmenvorschlag Begleitwege ausbauen Zu-/Ausfahrten zum Kreisverkehr verschmälern																															
Musterlösung																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td colspan="2">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> <td colspan="2">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td colspan="2">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td>Gesamt</td> <td>6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte					Gesamt	6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte																									
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte																									
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte																								
				Gesamt	6	Punkte																									
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)	60.000 €																											
Bemerkungen Der umlaufende Zweirichtungsradweg ist auszubauen und die Aufstellflächen für den Radverkehr sind aufzuweiten. Die Furten sollen in Rot mit Hinweis auf den stattfindenden Zweirichtungsradverkehr markiert werden. Ein Umbau des Kreisverkehrs sollte geprüft werden. Durch die großzügigen Radien für den Kfz-Verkehr kann der Kfz-Verkehr zügig ein- und ausfahren. Der Bau eines aufgehöhten Innenrings erhöht die Verkehrssicherheit und dient zur Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Schwerverkehr und Busse können diesen bei Bedarf überfahren.																															

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 31	Öhringen	Neubau																													
Straße Steinsfeldle																															
Ortslage Außerorts	Baulast* Land/Stadt																														
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																															
Knotendaten im Bestand Knotenart Sonstiger Knoten Beschreibung Knotendetails -																															
Defizitanalyse Querungsdefizit																															
 																															
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen																															
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td colspan="2">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> <td colspan="2">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td colspan="2">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td>Gesamt</td> <td>7</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		2	Punkte					Gesamt	7	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte																									
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte																									
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		2	Punkte																								
				Gesamt	7	Punkte																									
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)	100.000 €																											
Bemerkungen Die Mittelinsel soll umgebaut werden damit Radfahrende im Schutz der Mittelinsel aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn in Richtung Süden queren können. Dabei sind die Schleppkurven auch aus der einmündenden Straße zu berücksichtigen.																															

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 32	Öhringen	Markierung
---------	----------	------------

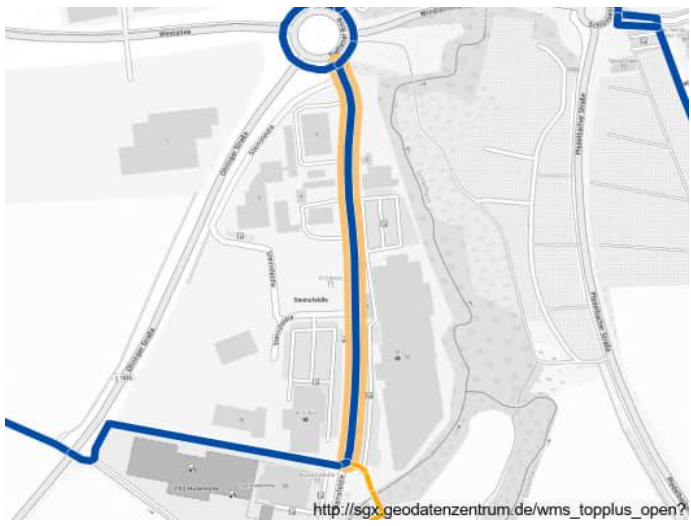
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Steinsfeldle	Kreisverkehr Westallee	Ortsausgang	386 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	11.500 Kfz/24 h	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform straßenbegleitend geführter Gehweg (Rad frei) - Breite: 2,20 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig und der Sicherheitstrennstreifen fehlt. Der Radverkehr wird in Zweirichtungsverkehr im untermaßigen Seitenraum geführt.





Maßnahmenvorschlag
 Schutzstreifen markieren (einseitig in Fahrtrichtung Süden)
 Piktogrammreihe markieren (einseitig in Fahrtrichtung Norden)
 Geschwindigkeitsreduzierung prüfen

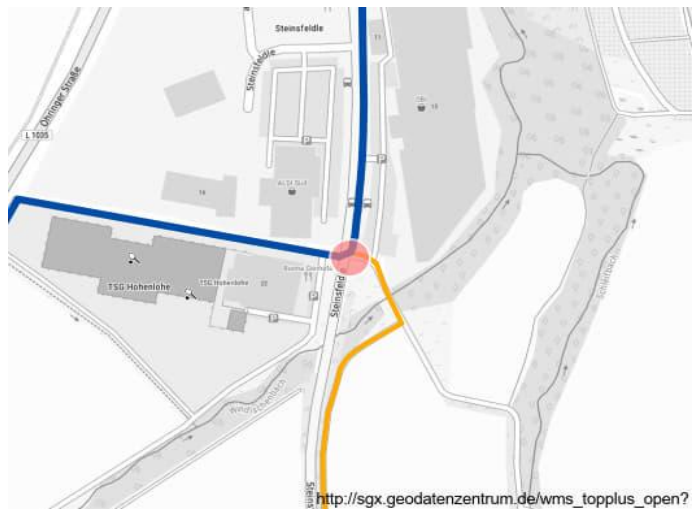
Musterlösung Musterblätter: Basis 5; Musterblätter: Basis 6a

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

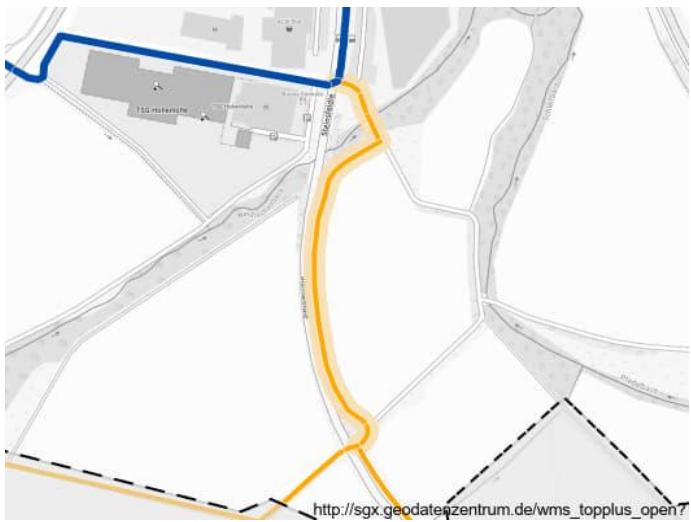
Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
58.000 €

Bemerkungen
 Aufgrund der vielen Zu- und Ausfahrten wird der Radverkehr im Seitenraum auf dem schmalen Gehweg im Zweirichtungsverkehr gefährdet. Auf der Fahrbahn ist der Radverkehr objektiv sicherer und sichtbarer.
 In Fahrtrichtung Süden ist ein Schutzstreifen zu markieren. In Fahrtrichtung Norden ist eine Piktogrammreihe zu markieren.
 Der Seitenraum soll als Gehweg Rad frei im Einrichtungsverkehr beschildert werden. Zusätzlich sind die Furten rot zu markieren.
 Es wird weiterhin empfohlen die Busbucht umzugestalten. Es ist ein Halten am Fahrbahnrand für den Busverkehr zu prüfen.

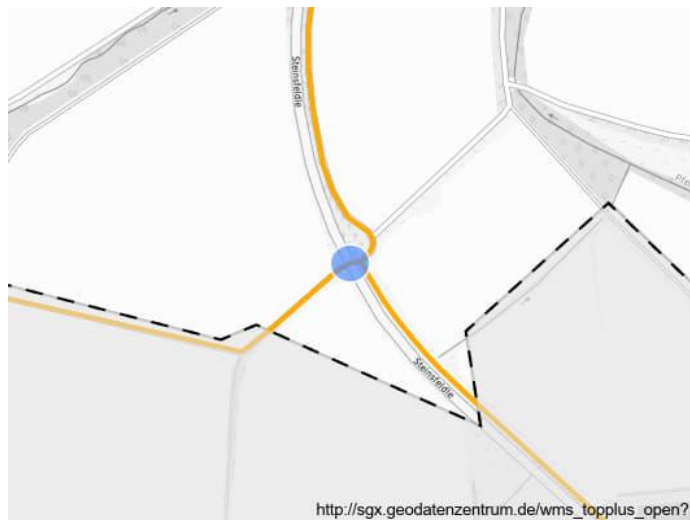
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 33	Öhringen	Neubau																							
Straße Steinsfeldle / landwirtschaftlicher Weg																									
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																								
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																									
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist mangelhaft berücksichtigt Knotendetails -																									
Defizitanalyse Querungsdefizit																									
 																									
Maßnahmenvorschlag Mittelinsel anlegen																									
Musterlösung																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td style="text-align: right;">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: right;">3</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> <td style="text-align: right;">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: right;">2</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: right;">Dringlichkeit</td> <td style="text-align: center;">gering (1-3)</td> <td style="text-align: center;">mittel (4-5)</td> <td style="text-align: right;">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: right;">2</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">hoch (6-8)</td> <td style="text-align: right;">Gesamt</td> <td style="text-align: right;">7</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte		hoch (6-8)	Gesamt	7	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																				
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																				
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte																				
		hoch (6-8)	Gesamt	7	Punkte																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">65.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	65.000 €																				
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	65.000 €																							
Bemerkungen Auf die Linksabbiegespur der von Süden kommenden Fahrzeuge soll zu Gunsten einer Mittelinsel verzichtet werden. Im Schutz der Mittelinsel können Radfahrende die Fahrbahn queren.																									

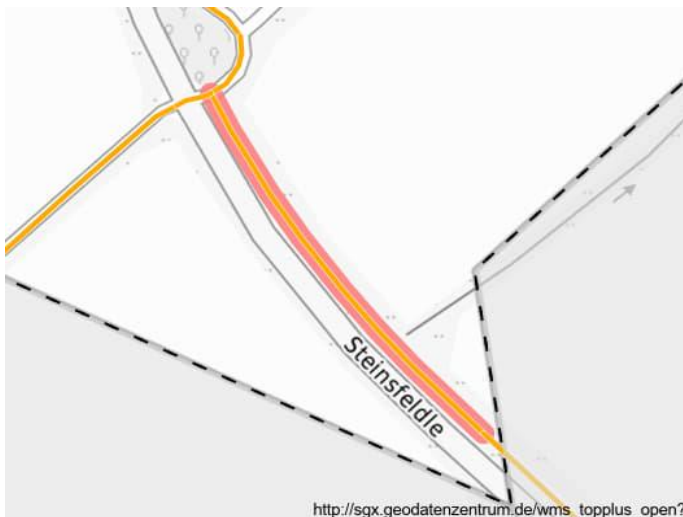
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 34		Öhringen		Randmarkierung		
Straße	Von	Bis	Länge [m]			
landwirtschaftlicher Weg	Ortsausgang Steinsfeldle	Steinsfeldle	350 m			
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul			
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen			
Netzkategorie / Routenbestandteil						
Hauptnetz 1. Ordnung ☐		Hauptnetz 2. Ordnung ☒		ergänzendes Freizeitnetz ☐		
S-Pedelec-Netz ☐						
Streckendaten im Bestand						
Führungsform		Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m				
Belagsart /-mangel		Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse						
Radinfrastruktur mangelhaft						
Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.						
						
Maßnahmenvorschlag						
Randmarkierung herstellen (gestrichelt)						
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4						
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)			
Dringlichkeit						
	gering	mittel	hoch			
	(1-3)	(4-5)	(6-8)			
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte	
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		0 Punkte	
			Gesamt		2 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)		11.000 €	
Bemerkungen						
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.						

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 35	Öhringen	StVO-Beschilderung
Straße Querung Steinsfeldle		
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	
Netzategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☐ Hauptnetz 2. Ordnung ☒ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben Knotendetails -		
Defizitanalyse Querungsdefizit		
 		
Maßnahmenvorschlag Geschwindigkeitsreduzierung prüfen		
Musterlösung		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) - €
Bemerkungen Zur Sicherung des querenden Radverkehrs sollte auf der Hohenlohe Allee eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h im Querungsbereich geprüft werden und das VZ 138- 10 "Achtung Radverkehr" aufgestellt werden.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 36	Öhringen	Um-/Ausbau	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Steinsfeldle	Steinsfeldle	Stadtgrenze (Pfedelbach)	118 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	7.000 - 9.000 Kfz/24 h	70 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung ☐	Hauptnetz 2. Ordnung ☒	ergänzendes Freizeitnetz ☐	
S-Pedelec-Netz ☐			
Streckendaten im Bestand			
Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,20 m			
Belagsart /-mangel Asphalt (punktuell auftretende Schäden)			
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Der vorhandene Weg ist untermaßig. Der Einmündungsbereich in den landwirtschaftlichen Weg ist eng und schlecht befahrbar.			
 http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?			
Maßnahmenvorschlag			
Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen Einmündungsbereich aufweiten			
Musterlösung Musterblätter: Basis 2b			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	2 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1 Punkte
		Gesamt	4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	50.000 €
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit ist entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg eine retroreflektierende Randmarkierung aufzubringen. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Pfedelbach umgesetzt werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 37	Öhringen		Belag
---------	----------	--	-------

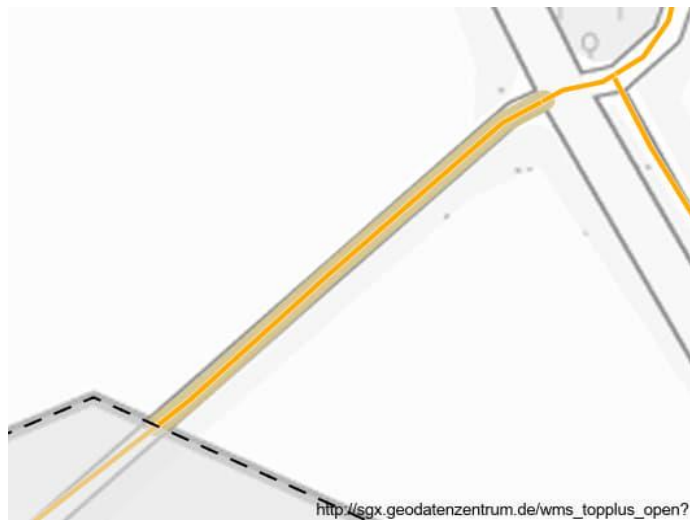
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Verbindungsweg	Steinsfeldle	Stadtgrenze (Pfedelbach)	68 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☐ Hauptnetz 2. Ordnung ☒ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Weg mit Zusatzzeichen (Anlieger frei) - Breite: 2,50 m - 3,00 m

 Belagsart /-mangel Wassergebundene Decke (abschnittsweise auftretende Schäden) / Spurweg

Defizitanalyse
 Belagsmangel
 Der vorhandene Belag erfüllt nicht die Kriterien der Alltagstauglichkeit.




Maßnahmenvorschlag
 Oberfläche asphaltieren

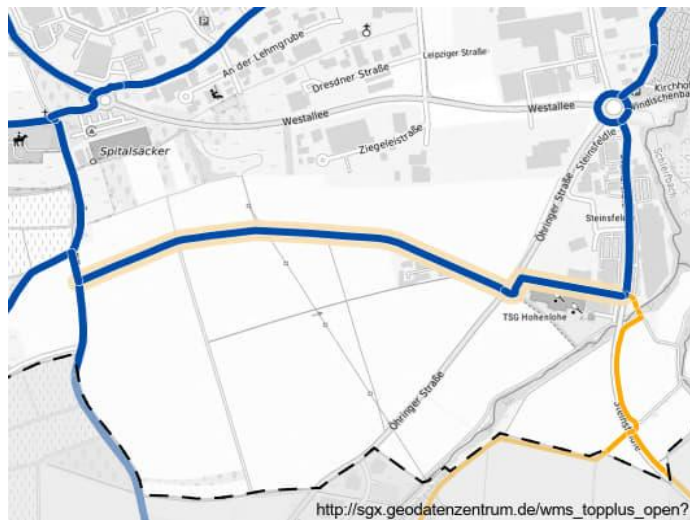
Musterlösung Seite: 2.2-17; Musterblatt: Basis 8a-4

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
22.000 €

Bemerkungen
 Der vorhandene Belag erlaubt keinen Winterdienst und keine ganzjährige Nutzung.
 Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Pfedelbach umgesetzt werden.

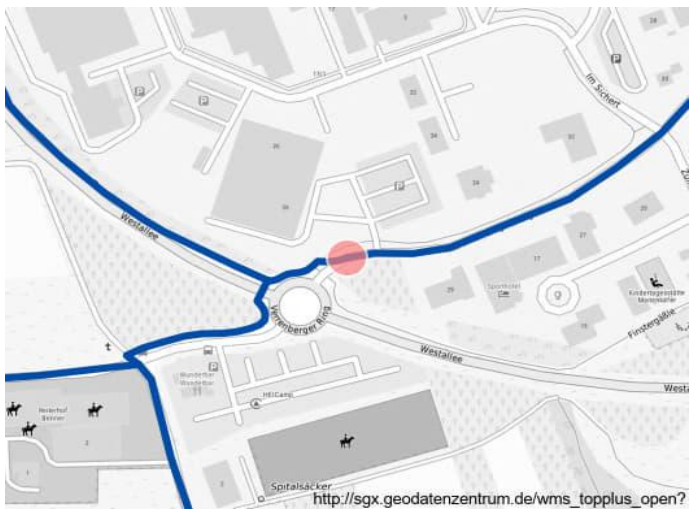
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 38	Öhringen	Randmarkierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Verbindungsweg/Scherersgrund	Steinsfeldle	Zum Goldberg	1.210 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (gestrichelt) Für S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4			
Priorisierung			
Dringlichkeit			
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		0 Punkte	
Gesamt		3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	38.000 €
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen. Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 39	Öhringen	Neubau												
Straße Querung L 1035														
Ortslage Außerorts	Baulast* Land/Stadt													
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒														
Knotendaten im Bestand Knotenart Sonstiger Knoten Beschreibung Knotendetails -														
Defizitanalyse Querungsdefizit														
 														
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen														
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b														
Priorisierung Dringlichkeit gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte	Gesamt	7	Punkte
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte												
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte												
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte												
Gesamt	7	Punkte												
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 100.000 €												
Bemerkungen Der DTV der L 1035 beträgt > 5.000. Bei diesem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen ist der Bau einer Querungshilfe erforderlich. Kurzfristig sollte eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf der L 1035 im Querungsbereich geprüft werden und das VZ 138-10 "Achtung Radverkehr" aufgestellt werden.														

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 40	Öhringen	Neubau																		
Straße Verrenberger Weg / Westallee																				
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																			
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																				
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist nicht berücksichtigt Knotendetails -																				
Defizitanalyse Querungsdefizit Radverkehr ist am Knotenpunkt nicht berücksichtigt.																				
 																				
Maßnahmenvorschlag Übergang Fahrbahn-Radwegende baulich sichern																				
Musterlösung Musterblätter: Basis 1b																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td style="width: 20%;">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3</td> <td style="width: 10%;">Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte	Gesamt	6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte															
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte															
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte															
			Gesamt	6	Punkte															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">15.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €															
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €																		
Bemerkungen Der Radverkehr soll östlich des Kreisverkehrs von dem Verrenberger Weg geschützt aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn und von der Fahrbahn in den Seitenbereich wechseln. Die Mittelinsel am östlichen Arm des Kreisverkehrs soll angepasst werden, so dass der Radverkehr im Schutze der Insel dynamisch queren kann. Es ist zu prüfen, ob der Kreisverkehr optimiert werden kann (Zu-/Ausfahrten zum Kreisverkehr verschmälern, Kreisfahrbahn verschmälern).																				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 41	Öhringen	Um-/Ausbau	
----------------	-----------------	-------------------	--

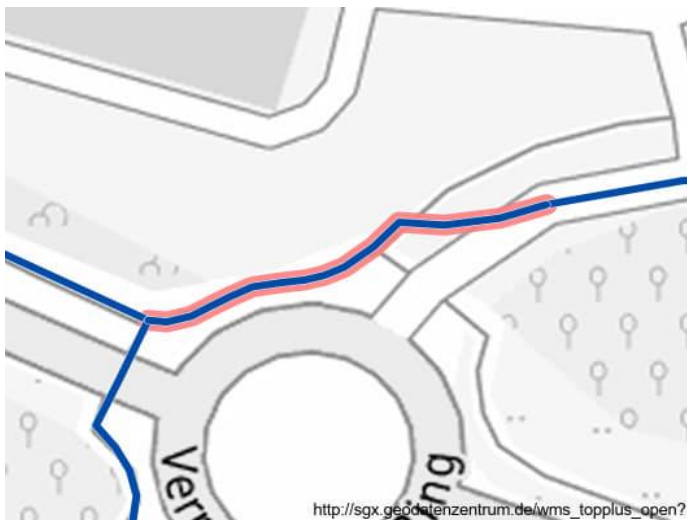
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Verrenberger Weg	Westallee	Im Sichert	56 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,25 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen
 Benutzungspflicht Radverkehr aufheben
 Furten herstellen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2a; Seite: 2.2-3; Seite: 2.1-8

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

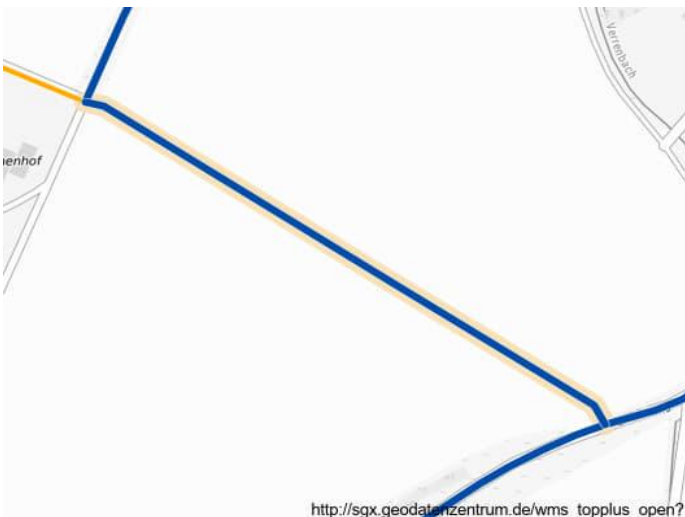
Grobkostenschätzung

ca. EURO (brutto)

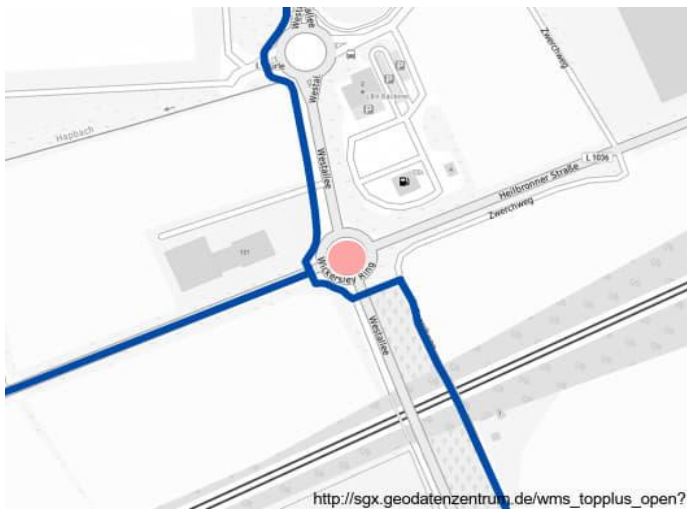
24.000 €

Bemerkungen
 Auf dem Streckenabschnitt sind Furtmarkierungen an den Zu- und Ausfahrten herzustellen. Die Benutzungspflicht ist aufzuheben. Damit ist das Befahren der Fahrbahn schnell fahrenden Radfahrenden erlaubt und es werden Konflikte auf dem untermaßigen Weg reduziert. Unsicheren Radfahrenden ist das Befahren des Seitenraums weiterhin möglich und damit auch das Queren der Westallee außerhalb der Kreisfahrbahn. Mittelfristig ist jedoch ein Ausbau auf $\geq 3,00$ m empfohlen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 42		Öhringen		Randmarkierung	
Straße		Von		Bis	
landwirtschaftlicher Weg		Lindelbergstraße		Verlängerung Flurweg	
Ortslage		Baulast*		DTVw	
Außerorts		Stadt		-	
				Länge [m]	
				326 m	
				Vzul	
				Kfz nicht zugelassen	
Netzkategorie / Routenbestandteil					
Hauptnetz 1. Ordnung		☒		Hauptnetz 2. Ordnung	
S-Pedelec-Netz		☒		ergänzendes Freizeitnetz	
				☐	
Streckendaten im Bestand					
Führungsform		Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m			
Belagsart /-mangel		Asphalt (keine Schäden)			
Defizitanalyse					
Radinfrastruktur mangelhaft					
Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.					
					
Maßnahmenvorschlag					
Randmarkierung herstellen (gestrichelt)					
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4					
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		
			3 Punkte		
Dringlichkeit			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		
gering (1-3)			0 Punkte		
mittel (4-5)			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		
hoch (6-8)			0 Punkte		
			Gesamt		
			3 Punkte		
Grobkostenschätzung				ca. EURO (brutto)	
				10.000 €	
Bemerkungen					
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 43	Öhringen	Um-/Ausbau												
Straße Wickersley Ring														
Ortslage Außerorts	Baulast* Land													
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐														
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit Kreisverkehr Beschreibung Kompaktkreisel - Führung nur über Nebenanlage Knotendetails Verschwenkte Führung und StVO-konforme Furtgestaltung - Radfahrer quert wartepflichtig														
Defizitanalyse Engstelle														
 														
Maßnahmenvorschlag Aufstellflächen vergrößern														
Musterlösung														
Priorisierung Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	5	Punkte
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte												
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	1	Punkte												
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte												
Gesamt	5	Punkte												
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 15.000 €												
Bemerkungen Der Radverkehr ist beim Queren der Landesstraße wartepflichtig. Um komfortabel und sicher im Seitenraum auf eine Lücke im Straßenverkehr zu warten, ist eine Verbreiterung des Weges inklusive einer Aufweitung im Kurvenbereich wünschenswert um auch im Begegnungsfall sicher aneinander vorbei zu kommen.														

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 44	Öhringen	Furt
----------------	-----------------	-------------

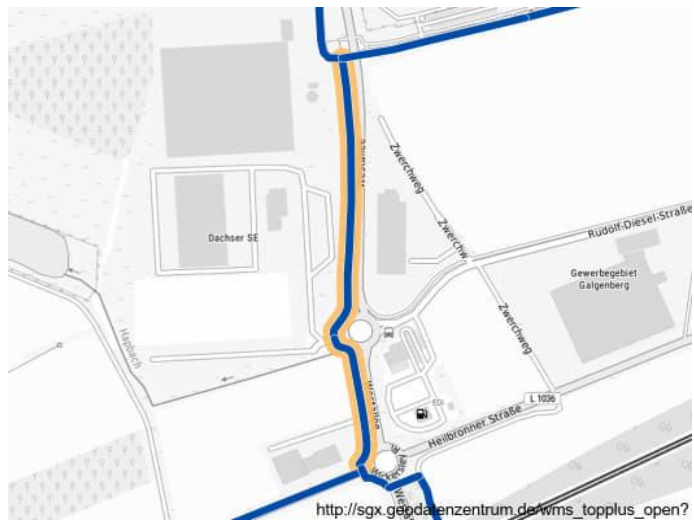
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Westallee	L 1036	Liebigstraße	469 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Land	> 8.000 Kfz/24 h	70 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,50 m - 3,00 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Furt herstellen (Zufahrt Westallee 121)
 Randmarkierung herstellen (durchgezogen)

Musterlösung Seite: 2.1-8; Musterblatt: Basis 8a-4

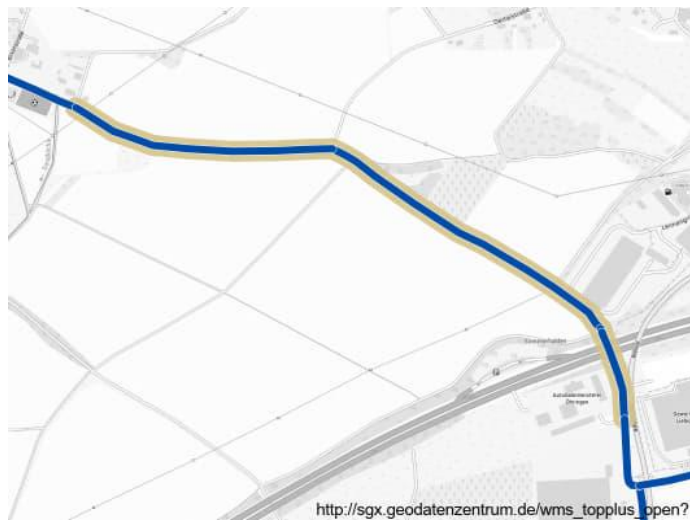
Priorisierung	Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto) 20.000 €

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 45	Öhringen	Furt
Straße Westallee / Im Flürle		
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit Kreisverkehr Beschreibung Kompaktkreisel - Führung nur über Nebenanlage Knotendetails Verschwenkte Führung mit mangelhafter Furtgestaltung - Radfahrer quert wartepflichtig		
Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft		
 		
Maßnahmenvorschlag Furt herstellen		
Musterlösung Seite: 2.1-8		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	3.000 €
Bemerkungen Es ist eine bevorrechtigte Furt für den Radverkehr herzustellen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 46	Öhringen	Belag	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Öhringer Weg	Schwöllbronn	Zwerchweg	1.272 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	100 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn		
Belagsart /-mangel	Asphalt (abschnittsweise auftretende Schäden)		
Defizitanalyse			
Belagsmangel Der vorhandene Belag weist abschnittsweise Schäden auf.			
			
Maßnahmenvorschlag			
Belag abschnittsweise erneuern (Straßenetat)			
Musterlösung Seite: 2.1-13			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0 Punkte
		Gesamt	5 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	
		- €	
Bemerkungen			
Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 47	Öhringen	Markierung
---------	----------	------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
L1090	Ortsausgang Schwöllbronn	Stadtgrenze (Bretzfeld)	916 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Land	749 Kfz/24 h	100 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden und der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Piktogrammreihe markieren (beidseitig)

Musterlösung Musterblätter: Basis 6a

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
46.000 €

Bemerkungen
 Die L 1090 ist die direkte Verbindung von Schwöllbronn nach Bretzfeld. Durch das notwendige Unter- bzw. Überqueren der A6 gibt es für den Radverkehr keine geeignete Alternativstrecke. Um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr zu lenken sollen Piktogrammreihen markiert werden.

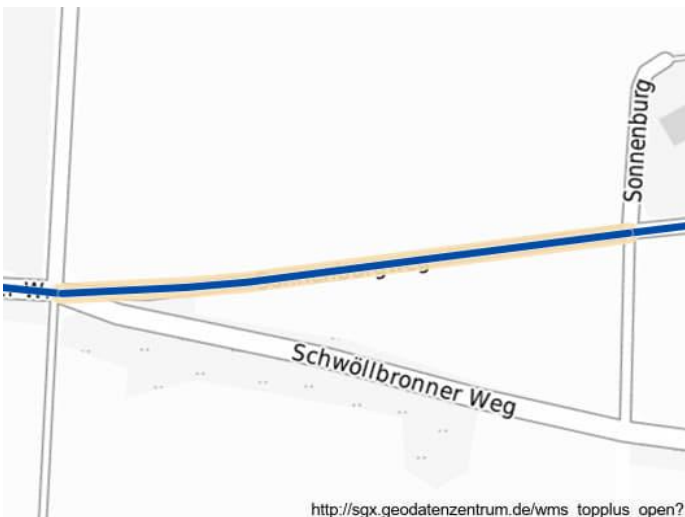
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 48	Öhringen	Neubau																								
Straße Westallee																										
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt																									
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																										
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist berücksichtigt Knotendetails -																										
Defizitanalyse Querungsdefizit																										
 																										
Maßnahmenvorschlag Mittelsinsel anlegen																										
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2 Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Gesamt</td> <td>7</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2 Punkte	Gesamt				7	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																					
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																					
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2 Punkte																					
Gesamt				7	Punkte																					
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)	65.000 €																						
Bemerkungen Im Bestand erfolgt die Querung der Westallee ungesichert über drei Fahrspuren. Die Querungshilfe ermöglicht Radfahrenden die Straße sicher und in Etappen zu queren. Die bauliche Ausführung soll in Anlehnung an die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg erfolgen.																										

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 49	Öhringen	StVO-Beschilderung
Straße Schwöllbronner Weg / Sonnenburgweg		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Sonstige StVO-Beschilderung Wartelinie markieren		
Musterlösung		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Aufgrund des Gefälles und zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung wird das Markieren einer Wartelinie und Anbringen des Verkehrszeichens 205 „Vorfahrt gewähren“ empfohlen.		

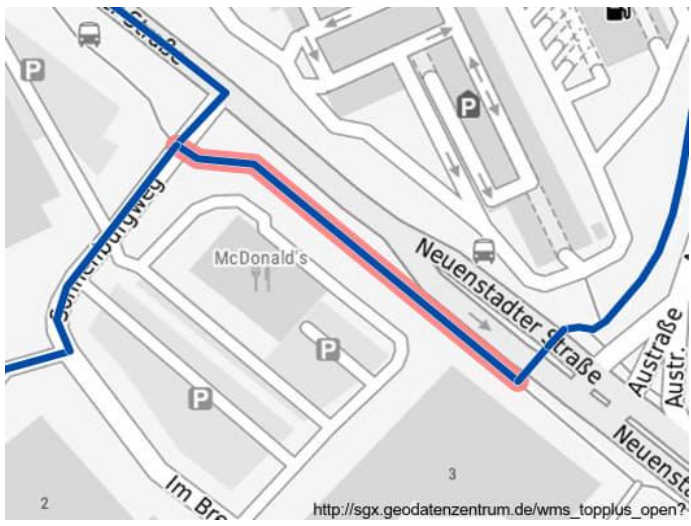
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 50		Öhringen		Randmarkierung		
Straße	Von	Bis	Länge [m]			
Sonnenburgweg	Schwöllbronner Weg	Sonnenburgweg 2	149 m			
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul			
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen			
Netzkategorie / Routenbestandteil						
Hauptnetz 1. Ordnung ☒		Hauptnetz 2. Ordnung ☐		ergänzendes Freizeitnetz ☐		
S-Pedelec-Netz ☒						
Streckendaten im Bestand						
Führungsform		Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m				
Belagsart /-mangel		Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse						
Radinfrastruktur mangelhaft						
Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.						
						
Maßnahmenvorschlag						
Randmarkierung herstellen (gestrichelt)						
Für S-Pedelecs freigeben						
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4						
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)			
Dringlichkeit						
	gering	mittel	hoch			
	(1-3)	(4-5)	(6-8)			
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte	
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		0 Punkte	
			Gesamt		3 Punkte	
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)		5.000 €	
Bemerkungen						
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.						
Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen.						

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 51		Öhringen		Markierung	
Straße		Von		Bis	
Sonnenburgweg		Sonnenburgweg 2		Im Brenntenstock	
Länge [m]				378 m	
Ortslage		Baulast*		DTVw	
Innerorts		Stadt		-	
Vzul				50 km/h	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒					
Streckendaten im Bestand Führungsform Führung auf der Fahrbahn Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)					
Defizitanalyse Markierungsmangel Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.					
					
Maßnahmenvorschlag Fahrbahnbegrenzungen herstellen (Straßenetät) Für S-Pedelecs freigeben					
Musterlösung					
Priorisierung Dringlichkeit gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 0 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte Gesamt 4 Punkte		
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto) 500 €		
Bemerkungen Dies ist eine allgemeine Straßensanierungsmaßnahme und wird daher in der Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung nicht berücksichtigt. Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen.					

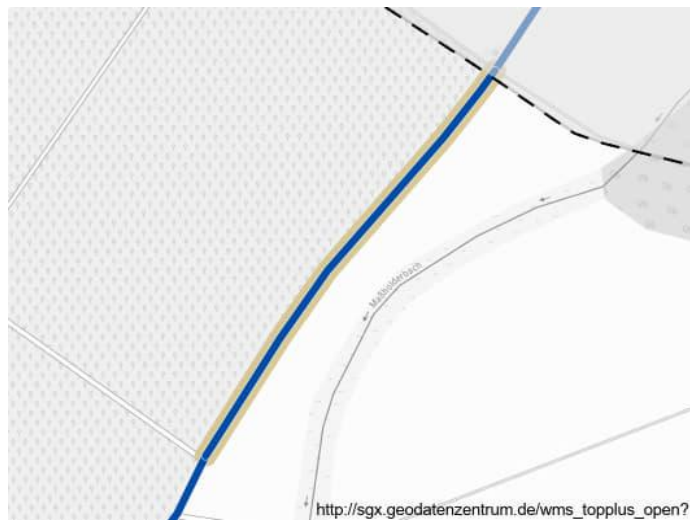
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 52	Öhringen	Um-/Ausbau		
Straße	Von	Bis	Länge [m]	
L 1088	Sonnenburgweg	Austraße	113 m	
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul	
Innerorts	Land	15.049 Kfz/24 h	50 km/h	
Netzkategorie / Routenbestandteil				
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐	
Streckendaten im Bestand				
Führungsform	Sonstiger Weg			
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)			
Defizitanalyse				
Radinfrastruktur mangelhaft Der vorhandene Weg ist untermaßig.				
 				
Maßnahmenvorschlag				
Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen				
Musterlösung Musterblätter: Basis 2a				
Priorisierung				
Dringlichkeit				
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte	
Gesamt		6	Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	28.000 €	
Bemerkungen				
Der vorhandene Weg ist auf eine Breite von $\geq 3,00$ m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen (0,75 m Breite) als Zweirichtungsradweg auszubauen und zu kennzeichnen.				

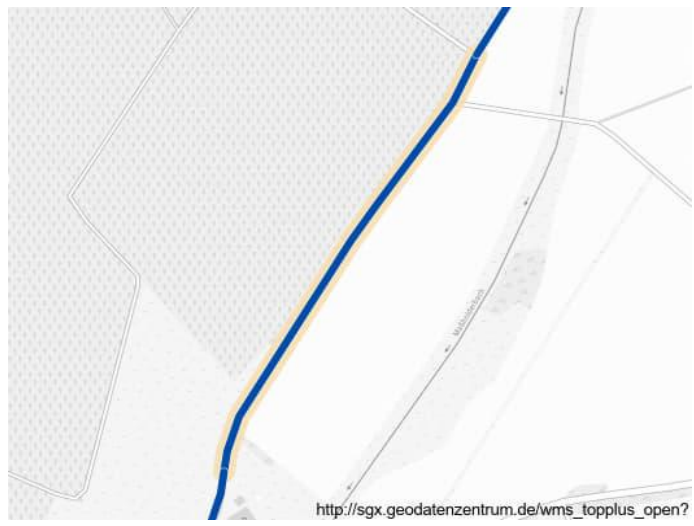
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 53	Öhringen	Sonstige
Straße L 1088 / Austraße		
Ortslage Innerorts	Baulast* Land	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit LSA Beschreibung LSA-Knoten mit Radverkehrsführung über bauliche Nebenanlage - Führung an LSA-Knoten mit Mangel Knotendetails -		
Defizitanalyse Lange Wartezeit		
 		
Maßnahmenvorschlag Wartezeit für den Fuß- und Radverkehr verkürzen		
Musterlösung		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	5.000 €
Bemerkungen Lange Wartezeiten mindern die Akzeptanz einer LSA und führen zu Rotlicht-Verstößen. Die Wartezeit nach einer Anforderung sollte möglichst nicht länger als 30 Sekunden betragen.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 54	Öhringen	Belag		
Straße	Von	Bis	Länge [m]	
landwirtschaftlicher Weg	Stadtgrenze (Zweiflingen)	Abzweig landwirtschaftlicher Weg	326 m	
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul	
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen	
Netzkategorie / Routenbestandteil				
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐	
Streckendaten im Bestand				
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m			
Belagsart /-mangel	Flickentypisch wechselnde Beläge auf gesamtem Abschnitt (abschnittsweise auftretende Schäden)			
Defizitanalyse				
Belags- und Beschilderungsmangel				
				
Maßnahmenvorschlag				
Oberfläche asphaltieren Für Radverkehr freigeben				
Musterlösung Seite: 2.2-17; Seite: 2.2-4				
Priorisierung				
Dringlichkeit				
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3 Punkte	
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0 Punkte	
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1 Punkte		
Gesamt		4 Punkte		
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	106.000 €	
Bemerkungen				
Durch die fehlende Freigabe für den Radverkehr werden Radfahrende in der Wegenutzung verunsichert. Eine regelkonforme StVO-Beschilderung führt zu weniger Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern und auch im Allgemeinen zu einer höheren Regelakzeptanz. Bei der Belagssanierung sollen Randmarkierungen (gestrichelt) aufgebracht werden. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Zweiflingen umgesetzt werden.				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 55	Öhringen	Randmarkierung																				
Straße landwirtschaftlicher Weg	Von Abzweig	Bis Ortseingang Obermassholderbach																				
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	Länge [m] 400 m																				
DTVw -		Vzul Kfz nicht zugelassen																				
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																						
Streckendaten im Bestand Führungsform Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)																						
Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.																						
 																						
Maßnahmenvorschlag Randmarkierung herstellen (gestrichelt)																						
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4																						
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">Priorisierung</td> <td style="width: 40%;"> </td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">3</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Gesamt</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0	Punkte	Gesamt			3	Punkte
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																		
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte																		
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0	Punkte																		
Gesamt			3	Punkte																		
Grobkostenschätzung ca. EURO (brutto) 12.000 €																						
Bemerkungen Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.																						

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 56		Öhringen		Markierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]		
Im Ländle	Ortseingang	Ortsausgang	290 m		
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul		
Innerorts	Stadt	-	30 km/h		
Netzkategorie / Routenbestandteil					
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
S-Pedelec-Netz	☐				
Streckendaten im Bestand					
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn / Führung auf der Fahrbahn (Tempo-30-Zone)				
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse					
Markierungsmangel Fehlende Sicherung bei Dämmerung und Nacht					
 					
Maßnahmenvorschlag					
Fahrbahnbegrenzungen herstellen					
Musterlösung					
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		
 					
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)		
			Gesamt		
			4 Punkte		
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		
			0 Punkte		
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		
			1 Punkte		
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto)		
			23.000 €		
Bemerkungen					
Auf diesem Streckenabschnitt ist keine Beleuchtung vorhanden. Aufgrund des Außerorts-Charakters und aus wirtschaftlichen Gründen wird empfohlen, anstatt einer Beleuchtung die Fahrbahn mit Fahrbahnbegrenzungen zu markieren. So wird auch bei Dunkelheit oder Dämmerung eine sichere Befahrbarkeit gewährleistet.					

Nr.: 57	Öhringen	Randmarkierung
---------	----------	----------------

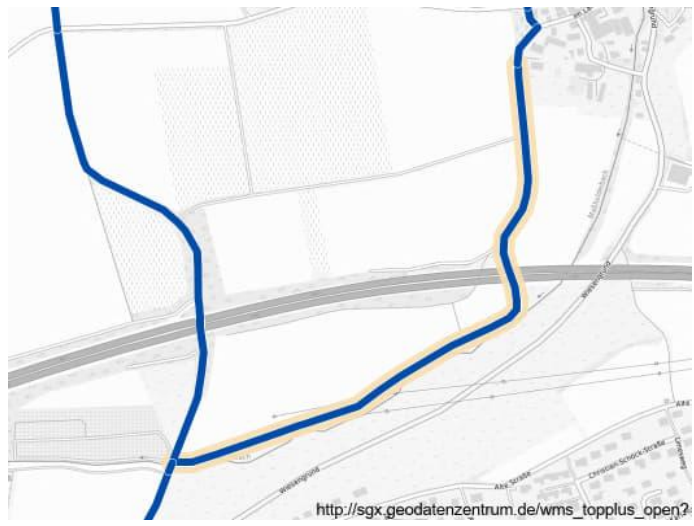
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg	Ortsausgang	Meisterhausstraße	1.022 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkatgorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Weg mit Zusatzzeichen (Anlieger frei) - Breite: 2,50 m - 3,00 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (gestrichelt)

Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4

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

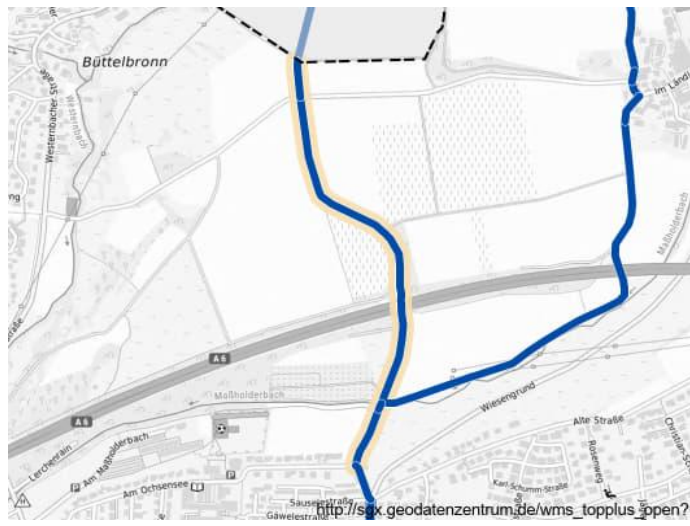
Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
32.000 €

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 58	Öhringen	Um-/Ausbau																		
Straße Meisterhausstraße / Querung Maßholderbach																				
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																			
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																				
Knotendaten im Bestand Knotenart Sonstiger Knoten Beschreibung Knotendetails -																				
Defizitanalyse Gefahrenstelle Geländer zu niedrig																				
 																				
Maßnahmenvorschlag Geländer erhöhen																				
Musterlösung Musterblätter: Basis 9c-1																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>0</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>4</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	4	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte															
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte															
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte															
			Gesamt	4	Punkte															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">15.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €															
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €																		
Bemerkungen Das vorhandene Brückengeländer ist zu erhöhen. Aus Sicherheitsgründen ist eine Geländerhöhe von mindestens 1,30 m erforderlich.																				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 59	Öhringen	Randmarkierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg	Stadtgrenze (Zweiflingen)	Am Ochensee	1.061 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts/Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Weg mit Zusatzzeichen (Anlieger frei) - Breite: 3,00 m - 4,00 m / Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Randmarkierung und Freigabe für S-Pedelecs fehlt			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (gestrichelt) Für S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4; Seite: 2.2-4			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0 Punkte
		Gesamt	3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	33.000 €
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen. Um ein durchgängiges Netz für S-Pedelecs zu erhalten und zur Vermeidung der Nutzung hochbelasteter Straßen, wird trotz der abschnittsweise geringfügigen Untermaßigkeit eine Freigabe für S-Pedelecs empfohlen. Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Zweiflingen umgesetzt werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 60	Öhringen	Markierung
---------	----------	------------

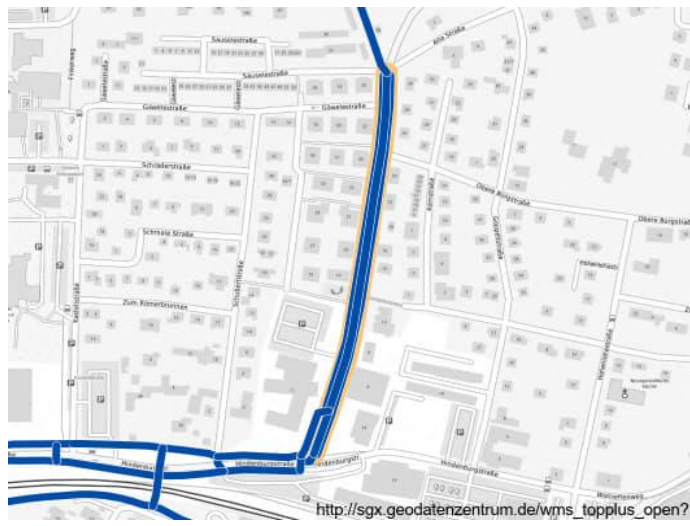
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Meisterhausstraße	Sauselestraße	Hindenburgstraße	375 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Kreis	1.850 Kfz/24 h	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn / straßenbegleitend geführter Gehweg (Rad frei) - Breite: 1,95 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Gefahrenstrecke
 Radinfrastruktur mangelhaft



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Piktogrammreihe markieren (beidseitig)
 Geschwindigkeitsreduzierung prüfen
 Beschilderung Gehweg (Rad frei) aufheben

Musterlösung Musterblätter: Basis 6a

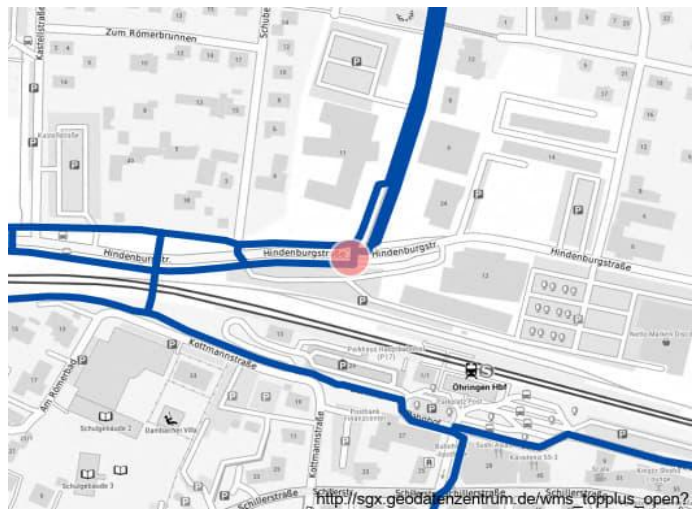
Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte
Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte
	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte
	Gesamt	4	Punkte

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
38.000 €

Bemerkungen
 Durch Parker und Ein- und Ausfahrten ist der Radverkehr im Seitenraum bei den vorhandenen engen Platzverhältnissen gefährdet. Es wird empfohlen den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Er ist dadurch für den Kfz-Verkehr sichtbar. Die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr soll durch die Markierung von Piktogrammreihen erhöht werden. Die Beschilderung Gehweg (Rad frei) ist aufzuheben ist im nördlichen Straßenabschnitt aufzuheben (ab ca. 50 m vom Knotenpunkt Hindenburgstraße/Meisterhausstraße)

 Zusätzlich wird empfohlen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen. Diese Maßnahme trägt zu einer Verkehrsverlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr bei, indem sich Radfahrende auch durch eine geringere Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr sicherer fühlen.

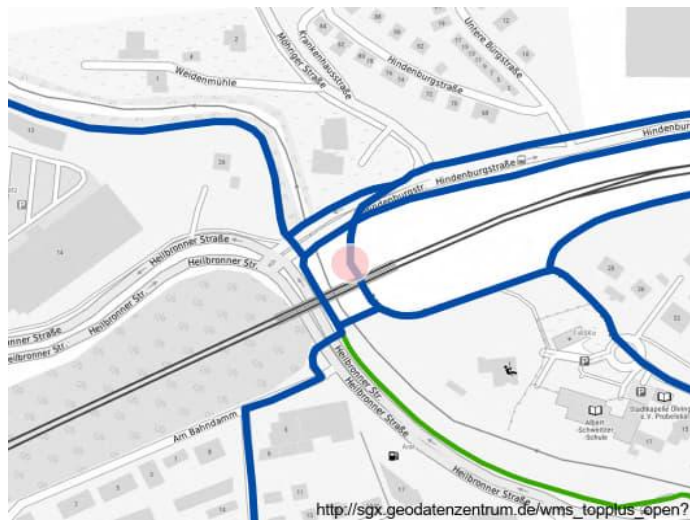
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 61	Öhringen	Neubau																									
Straße Hindenburgstraße / Meisterhausstraße																											
Ortslage Innerorts	Baulast* Kreis																										
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																											
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist mangelhaft berücksichtigt Knotendetails -																											
Defizitanalyse Querungsdefizit																											
 																											
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen																											
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>Gesamt</td> <td>7</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte				Gesamt	7	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																						
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																						
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte																					
				Gesamt	7	Punkte																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">100.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	100.000 €																						
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	100.000 €																									
Bemerkungen Die Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe wirkt auch geschwindigkeitsdämpfend für den Kfz-Verkehr und erhöht zusätzlich die Sicherheit für querenden Fußverkehr. (Hindenburgstraße: DTV 7.000 - 8.000 Kfz/24h)																											

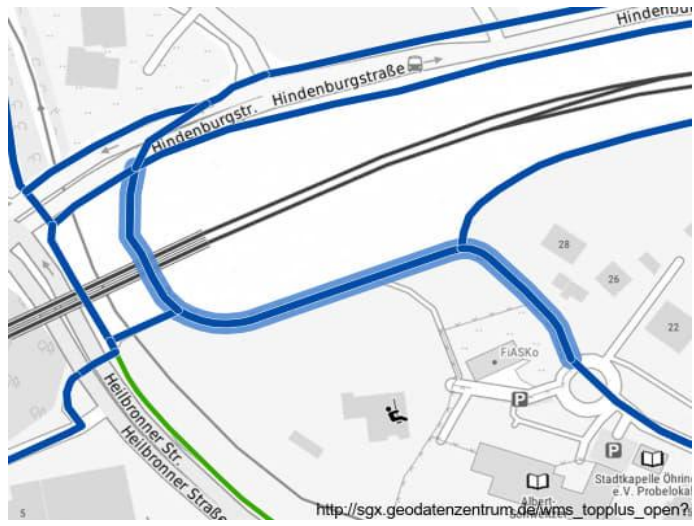
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 62	Öhringen	Um-/Ausbau
Straße Hindenburgstraße / Möhriger Straße		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist mangelhaft berücksichtigt Knotendetails -		
Defizitanalyse Querungsdefizit Radverkehr ist an den Knotenpunkten mangelhaft berücksichtigt.		
 		
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anpassen Furt herstellen		
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b; Seite: 2.1-8		
Priorisierung Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 2 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte Gesamt 6 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 43.000 €
Bemerkungen Dem von Osten kommenden Radverkehr soll die Mitnutzung des Linksabbiegestreifens (gepflasterter Bereich) des Busverkehrs ermöglicht werden. Diese Querungsmöglichkeit soll durch Piktogramme und Pfeile für den Radverkehr verdeutlicht werden. Zusätzlich ist eine Furtmarkierung über die Einmündung Möhringer Straße zu herzustellen.		

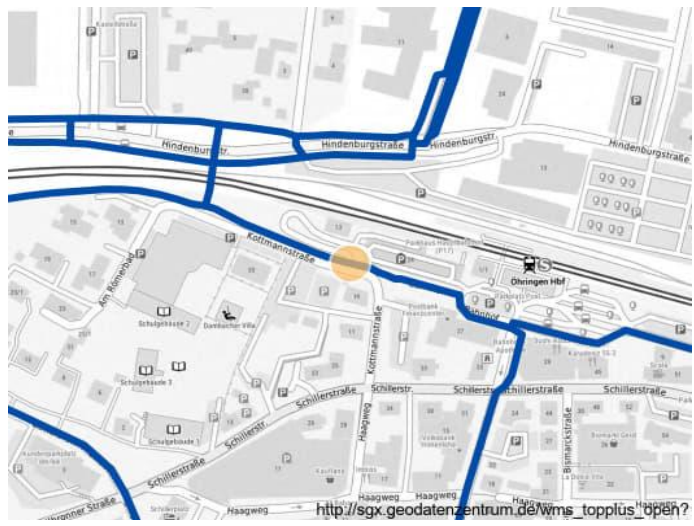
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 63	Öhringen	Barriere
Straße Büttelbronner Straße / Bahnunterführung		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Die Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

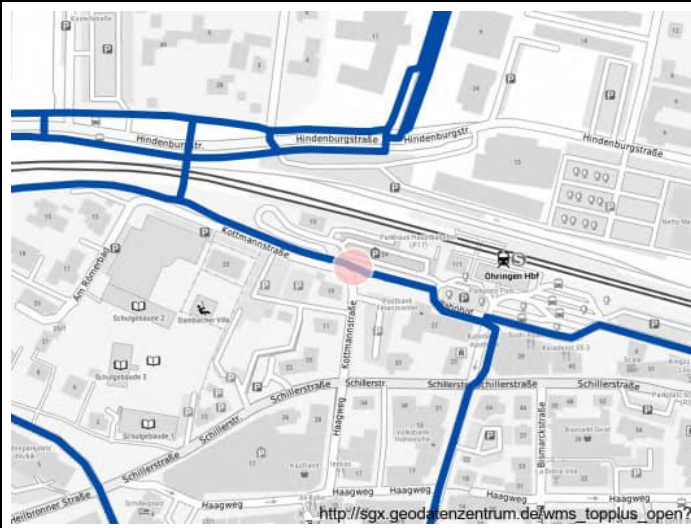
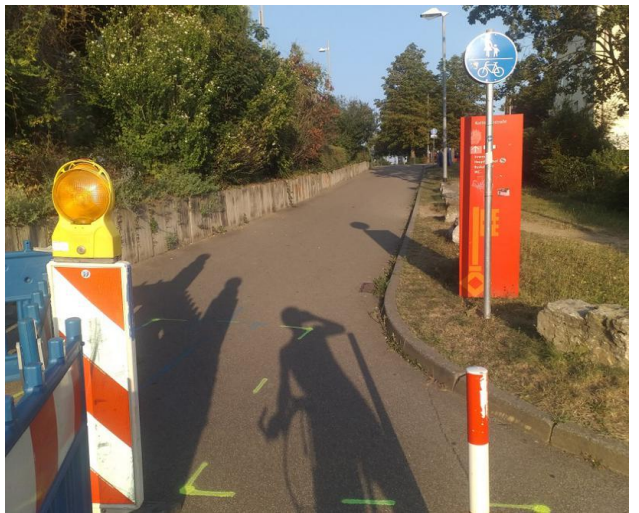
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 64	Öhringen	StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Büttelbronner Straße	Hindenburgstraße	Büttelbronner Straße	247 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 3,00 m - 4,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Beschilderungsmangel			
			
Maßnahmenvorschlag			
Für S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Seite: 2.2-4			
Priorisierung		Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	500 €
Bemerkungen			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 65	Öhringen	Furt
Straße Zufahrt Parkhaus Hauptbahnhof		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Zufahrt Parkhaus Beschreibung Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle Furtmarkierung fehlt		
 		
Maßnahmenvorschlag Furt herstellen		
Musterlösung Seite: 2.1-8		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 3.000 €
Bemerkungen Eine Furtmarkierung erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr und trägt somit zur Minderung des Unfallrisikos bei.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 66	Öhringen	Barriere
Straße Kottmannstraße / gemeinsamer Geh- und Radweg		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 67		Öhringen		StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]		
Am Bahnhof			45 m		
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul		
Innerorts	Stadt	-	50 km/h		
Netzkategorie / Routenbestandteil					
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
S-Pedelec-Netz	☐				
Streckendaten im Bestand					
Führungsform	straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 1,85 m				
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)				
Defizitanalyse					
Radinfrastruktur mangelhaft Der vorhandene Weg ist untermaßig.					
 					
Maßnahmenvorschlag					
Sonstige StVO-Beschilderung					
Musterlösung					
Priorisierung				Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung				ca. EURO (brutto) 500 €	
Bemerkungen					
Die Zweirichtungsführung soll aufgehoben werden. Der Radverkehr soll in West-Ost-Richtung auf den Radweg geführt werden. Die Gegenrichtung soll auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden. Das Bahnhofsareal wird mit Hilfe eines städtebaulichen Wettbewerbs umgestaltet. Dabei sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 68	Öhringen	Um-/Ausbau
---------	----------	------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Bahnhofstraße	Bahnhof	L 1036 Schillerstraße	46 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil

Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand

Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 3,00 m - 4,00 m

Belagsart /-mangel Betonsteinpflaster mit Fase (keine Schäden)

Defizitanalyse

Radinfrastruktur mangelhaft

Konflikte mit örtlicher Gastronomie, Konflikte am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schillerstraße

**Maßnahmenvorschlag**

Straßenraum baulich neu ordnen

Musterlösung**Priorisierung**

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte
Gesamt	4	Punkte

Grobkostenschätzung

ca. EURO (brutto)

- €

Bemerkungen

Der Straßenraum im Bereich des Bahnhofs ist neu zu ordnen. In Richtung Innenstadt soll der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. In Gegenrichtung ist die Einbahnstraße für den Radverkehr freizugeben. Es ist zu prüfen, ob der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße geführt werden kann. Durch die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn reduzieren sich auch die Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr sowie der Gastronomie.

In diesem Zusammenhang muss auch der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schillerstraße berücksichtigt werden.

Im Bestand wird der Radverkehr im Seitenraum mit dem Fußverkehr über die LSA geführt, es fehlen Aufstellflächen und bei der Schaltung der LSA gibt es feindliche Ströme zu dem Kfz-Verkehr, der zu Konflikten führen kann.

Dazu sind Umbauten im Straßenraum notwendig, die in einer Detaillösung geprüft werden müssen.

Das Bahnhofsareal wird mit Hilfe eines städtebaulichen Wettbewerbs umgestaltet. Dabei sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

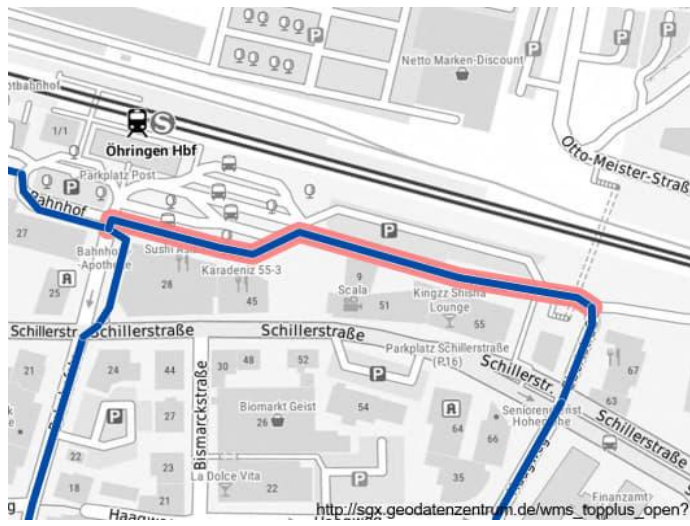
Nr.: 69	Öhringen	Um-/Ausbau	
---------	----------	------------	--

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Ebertstraße	Bahnhof	Schillerstraße	200 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	30 km/h

Netzategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn
 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig.





Maßnahmenvorschlag
 Bestehenden (Rad-)Weg ausbauen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2a

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
50.000 €

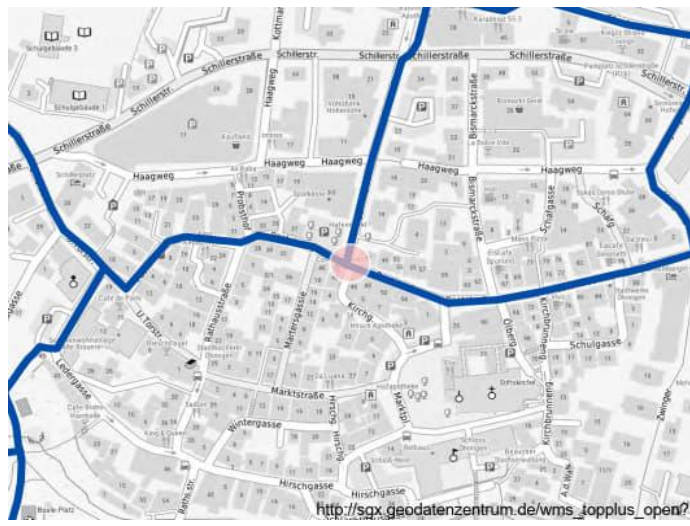
Bemerkungen

Im Bereich des Busbahnhofs ist für den Kfz-Verkehr eine Einrichtungs-führung vorgeschrieben. Der Radverkehr darf in Gegenrichtung fahren. Ab dem Beginn der Stellplätze ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben. Dieser Weg hat im Kurvenbereich eingeschränkte Sichtverhältnisse und ist untermaßig. Es kann zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen. Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr durch ausparkende Kfz gefährdet werden. Im Begegnungsfall Radverkehr -Kfz-/Bus-Verkehr ist die Fahrgasse zu schmal.

Im kreisweiten Konzept soll aus diesen Gründen der Streckenabschnitt im Einrichtungsverkehr (West-Ost) genutzt werden. Andernfalls ist eine straßenbauliche Umgestaltung mit Reduktion der Stellplätze notwendig.

Das Bahnhofsareal wird mit Hilfe eines städtebaulichen Wettbewerbs umgestaltet. Dabei sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

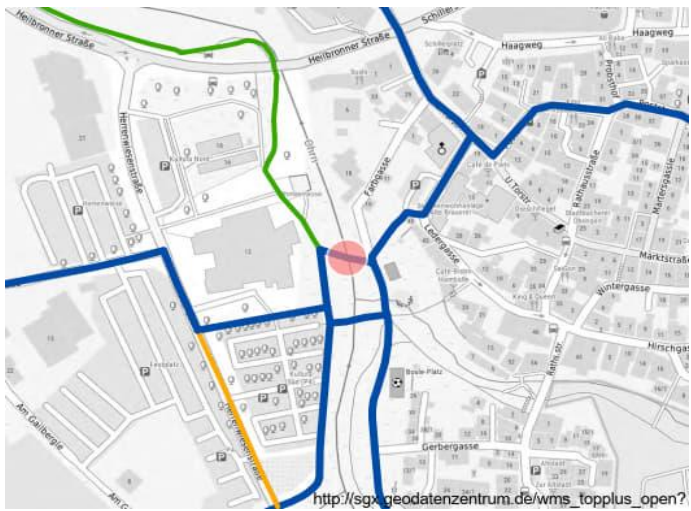
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 70	Öhringen	Barriere
Straße Poststraße / Kirchgasse		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 71	Öhringen	Barriere
Straße Verlängerung Ledergasse		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 72	Öhringen	Um-/Ausbau																													
Straße Brücke über die Ohrn																															
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt																														
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐																															
Knotendaten im Bestand Knotenart Bauwerk Beschreibung Überführung (Breite 2,90 m) Knotendetails Geländer zu niedrig und Überführung zu schmal																															
Defizitanalyse Gefahrenstelle Geländer zu niedrig																															
 																															
Maßnahmenvorschlag Geländer erhöhen																															
Musterlösung Musterblätter: Basis 9c-1																															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td colspan="2">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> </td> <td colspan="2">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>0</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td colspan="2">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td colspan="2">Gesamt</td> <td>4</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte				Gesamt		4	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte																									
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		0	Punkte																									
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte																								
				Gesamt		4	Punkte																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">15.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €																										
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	15.000 €																													
Bemerkungen Die Breite der Brücke ist untermaßig, im Sanierungsfall ist eine Verbreiterung der Brücke erforderlich. Als kurzfristige Maßnahme ist das vorhandene Brückengeländer zu erhöhen. Aus Sicherheitsgründen ist eine Geländerhöhe von mindestens 1,30 m erforderlich.																															

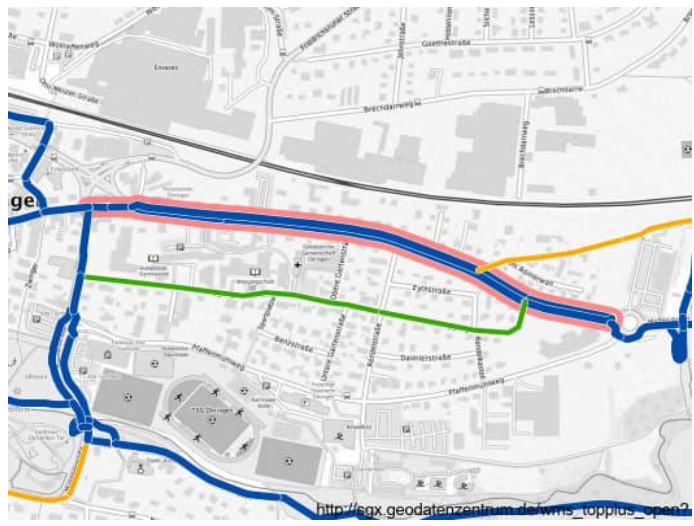
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 73	Öhringen	Neubau																								
Straße L 1050 Hunnenstraße / Karlsruhvorstadt																										
Ortslage Innerorts	Baulast* Land																									
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																										
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben Knotendetails -																										
Defizitanalyse Querungsdefizit Der Radverkehr hat keine sichere Quermöglichkeit über die Hunnenstraße.																										
 																										
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen																										
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2 Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Gesamt</td> <td>7</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2 Punkte	Gesamt				7	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte																					
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																					
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2 Punkte																					
Gesamt				7	Punkte																					
Grobkostenschätzung ca. EURO (brutto) 100.000 €																										
Bemerkungen Im Bestand erfolgt die Querung der Hunnenstraße ungesichert über drei Fahrspuren. Die Querungshilfe ermöglicht Radfahrenden die Straße sicher und in Etappen zu queren. Die bauliche Ausführung soll in Anlehnung an die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg erfolgen. Gleichzeitig ist die parallele Routenführung über die Weygangstraße für den Radverkehr zu stärken, um die Haller Straße vom Radverkehr zu entlasten. (Hunnenstraße: DTV 9.000 - 9.500 Kfz/24h)																										

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 74	Öhringen	Neubau												
Straße L 1036 Haller Straße / Karlsruhvorstadt														
Ortslage Innerorts	Baulast* Land													
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒														
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben Knotendetails -														
Defizitanalyse Querungsdefizit														
 														
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen														
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b														
Priorisierung Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: right;">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Gesamt</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: right;">Punkte</td> </tr> </table>	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte	Gesamt	7	Punkte
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte												
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte												
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte												
Gesamt	7	Punkte												
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 100.000 €												
Bemerkungen Es wird die Anlage einer dynamischen Querungshilfe empfohlen. Radfahrende aus Richtung Osten kommend, die im Mischverkehr fahren können im Schutz der Querungshilfe links in die Karlsruhvorstadt einbiegen. Radfahrende aus dem Seitenraum können die Haller Straße aus dem Seitenraum heraus in Etappen queren. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse muss in einer Detailplanung die genaue Lage der Querungshilfe geprüft werden. Eventuell müssen die vorhandenen Stellplätze reduziert werden. Gleichzeitig ist die parallele Routenführung über die Weygangstraße für den Radverkehr zu stärken, um die Haller Straße vom Radverkehr zu entlasten. (L 1036: DTV 12.000 - 13.000 Kfz/24h)														

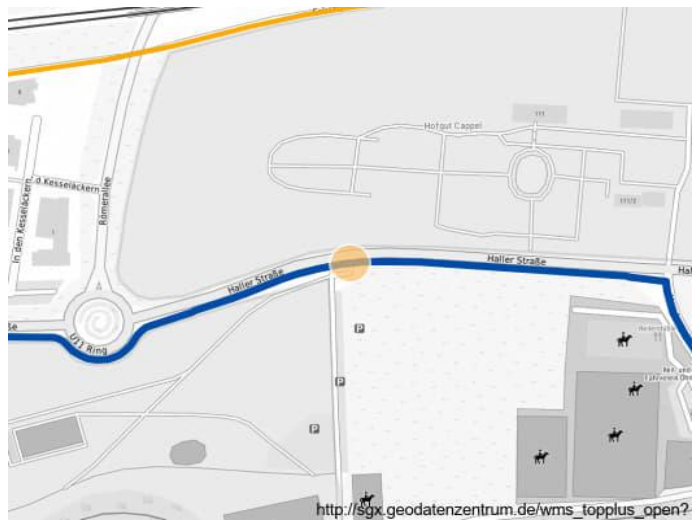
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 75	Öhringen	Um-/Ausbau	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
L 1036 Haller Straße	Pfaffenmühlweg	Karlsvorstadt	1.635 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land	14.148 Kfz/24 h	50 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn / straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,30 m / selbstständig geführter Radweg - Breite: 2,00 m - 2,50 m / straßenbegleitend geführter Radweg - Breite: 1,40 m		
Belagsart /-mangel	Betonsteinpflaster mit Fase (keine Schäden) / Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Straßenraum baulich neu ordnen			
Musterlösung			
Priorisierung	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte		
	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 2 Punkte		
	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte		
Dringlichkeit		Gesamt 6 Punkte	
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) - €	
Bemerkungen			
Im Bestand wird der Radverkehr auf straßenbegleitenden benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Diese sind untermaßig, die Furten sind zum Teil nicht StVO konform gestaltet, die Sicherheitstrennstreifen fehlen. Es wird eine bauliche Umgestaltung zu Gunsten der Seitenräume empfohlen (Fahrbahnbreite ≤ 6,50 m). Der Seitenraum soll als nicht benutzungspflichtig für den Radverkehr freigegeben werden. Die bauliche Umgestaltung kann bei einer turnusmäßigen Sanierung des Straßenabschnitts mitberücksichtigt werden. Gleichzeitig ist die parallele Routenführung über die Weygangstraße für den Radverkehr zu stärken, um die Haller Straße vom Radverkehr zu entlasten.			

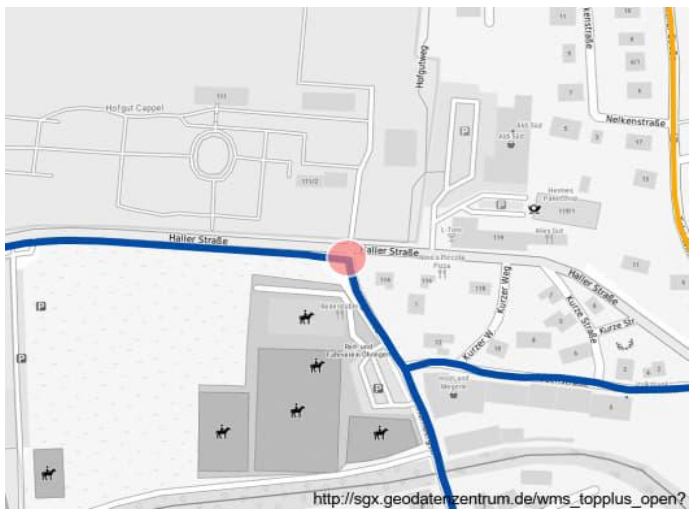
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 76	Öhringen	Um-/Ausbau												
Straße L 1036 Haller Straße / Pfaffenmühlweg														
Ortslage Innerorts	Baulast* Land													
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒														
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit Kreisverkehr Beschreibung Kompaktkreisel - Führung nur über Nebenanlage Knotendetails Verschwenkte Führung mit mangelhafter Furtgestaltung - Radfahrer quert bevorrechtigt														
Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft														
 														
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anpassen														
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b														
Priorisierung gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	6	Punkte
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte												
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte												
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte												
Gesamt	6	Punkte												
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 40.000 €												
Bemerkungen Der Radverkehr kommt aus Richtung Osten von einem einseitigen Zweirichtungsradweg. Dieser endet am Kreisverkehr L 1036 Hallen Straße / Pfaffenmühlweg. Es wird empfohlen den Radverkehr östlich des Kreisverkehrs auf die Fahrbahn zu führen und diesen im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen. Westlich des Kreisverkehrs kann der Radverkehr entweder auf der Fahrbahn weiterfahren oder in den nicht benutzungspflichtigen im Seitenraum zu wechseln. Die Mittelinsel soll angepasst werden, so dass der Radverkehr im Schutze der Insel dynamisch auf die Fahrbahn wechseln kann. Soll der Radverkehr am Kreisverkehr im Seitenraum geführt werden sind die umlaufenden Wege zu verbreitern und Aufstellflächen herzustellen. (L 1036: DTV 12.000 - 13.000 Kfz/24h)														

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 77	Öhringen	Furt
Straße L 1036 Haller Straße		
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle Furtmarkierung fehlt		
 		
Maßnahmenvorschlag Furt herstellen		
Musterlösung Seite: 2.1-8		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	3.000 €
Bemerkungen		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 78	Öhringen	Um-/Ausbau		
Straße L 1036 Haller Straße / Hornbergstraße				
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Stadt			
Netzkategorie / Routenbestandteil				
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐		
S-Pedelec-Netz	☒			
Knotendaten im Bestand				
Knotenart	Querung einer übergeordneten Straße			
Beschreibung	Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld nicht gegeben			
Knotendetails	-			
Defizitanalyse				
Querungsdefizit Radverkehr ist an dem Knotenpunkt mangelhaft berücksichtigt.				
 				
Maßnahmenvorschlag				
Knotenpunkt baulich umgestalten Reduktion Einmündungstrichter prüfen				
Musterlösung Musterblätter: Basis 10				
Priorisierung				
Dringlichkeit				
	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	
				Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 2 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte
	Gesamt			6 Punkte
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto) 40.000 €	
Bemerkungen				
Von der Haller Straße kann aufgrund des sehr großzügigen Kurvenradius zügig in die Hornbergstraße nach rechts abgebogen werden. Dabei können Radfahrende übersehen werden, die nach links auf den straßenbegleitenden Radweg abbiegen müssen. Zur Kürzung des Querungsweges und zur Entschärfung von Konflikten ist der Abbiegeradius zugunsten des Seitenraums zu verkleinern und die Mittelinsel zu vergrößern bzw. ein Abbiegestreifen für den Radverkehr zu markieren.				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 79	Öhringen	Randmarkierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
Hornbergstraße	L10 49	Hornbergstraße	431 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (gestrichelt)			
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0 Punkte
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0 Punkte
		Gesamt	3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	
		13.000 €	
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 80	Öhringen	Um-/Ausbau												
Straße Unterstreichenbacher Straße / Hornbergstraße														
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt													
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐														
Knotendaten im Bestand Knotenart Sonstiger Knoten Beschreibung Knotendetails -														
Defizitanalyse Engstelle														
 														
Maßnahmenvorschlag Kurvenbereich aufweiten														
Musterlösung														
Priorisierung Dringlichkeit gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>	Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte	Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	4	Punkte
Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte												
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0	Punkte												
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte												
Gesamt	4	Punkte												
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 15.000 €												
Bemerkungen Das Rechts-Abbiegen von Nord-Westen kommend ist aufgrund des Gefälles und des spitzen Winkels für Radfahrende eine Gefahrenstelle. Um ein konfliktfreies Abbiegen auch im Begegnungsfall zu gewährleisten, soll der Kurvenbereich aufgeweitet werden.														

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 81		Öhringen		Randmarkierung	
Straße		Von		Bis	
L 1049		Tannhof/Stadtgrenze (Pfedelbach)		Hornbergstraße	
Länge [m]		267 m			
Ortslage		Baulast*		DTVw	
Außerorts		Land		3.800 Kfz/24 h	
Vzul		Kfz nicht zugelassen			
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐					
Streckendaten im Bestand Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,50 m - 3,00 m Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)					
Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.					
 					
Maßnahmenvorschlag Randmarkierung herstellen (durchgezogen)					
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4					
Priorisierung gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 0 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 0 Punkte Gesamt 3 Punkte		
Grobkostenschätzung			ca. EURO (brutto) 8.000 €		
Bemerkungen Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.					

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 82	Öhringen	Randmarkierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
gem. Geh- und Radweg	Zebraspielplatz	Stadtgrenze (Pfedelbach)	831 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts/Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,85 m			
Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)			
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.			
			
Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (durchgezogen)			
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	
		3 Punkte	
Dringlichkeit		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	
gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)		0 Punkte	
		Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	
		0 Punkte	
		Gesamt	
		3 Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	
		26.000 €	
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Pfedelbach umgesetzt werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 83	Öhringen	Randmarkierung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg	Ortsausgang	Stadtgrenze (Pfedelbach)	47 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.			
			
Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (gestrichelt) Für S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	0 Punkte
		Gesamt	3 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	2.000 €
Bemerkungen			
Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen. Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 84	Öhringen	StVO-Beschilderung	
Straße landwirtschaftlicher Weg	Von Ortsausgang	Bis Stadtgrenze (Pfedelbach)	Länge [m] 817 m
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	DTVw -	Vzul Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☐ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☒ S-Pedelec-Netz ☒			
Streckendaten im Bestand Führungsform Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)			
Defizitanalyse Beschilderungsmangel Der Streckenabschnitt ist nicht für den Radverkehr freigegeben.			
			
Maßnahmenvorschlag Für Radverkehr und S-Pedelecs freigeben			
Musterlösung Seite: 2.2-3			
Priorisierung		Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 500 €	
Bemerkungen Durch die fehlende Freigabe für den Radverkehr werden Radfahrende in der Wegenutzung verunsichert. Eine regelkonforme StVO-Beschilderung führt zu weniger Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern und führt im Allgemeinen zu einer höheren Regelakzeptanz.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 85	Öhringen	Randmarkierung	
----------------	-----------------	-----------------------	--

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Alte Pfedelbacher Straße	Stadtgrenze (Pfedelbach)	Platanenallee	942 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	6.677 Kfz/24 h	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 3,00 m - 4,50 m / selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,50 m - 3,00 m
 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Der vorhandene Weg ist untermaßig.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (durchgezogen)
 Für S-Pedelecs freigeben

Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4; Seite: 2.2-4

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
30.000 €

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.
 Im nördlichen Streckenabschnitt im Bereich der Kleingartenanlage wird regelwidrig geparkt. Das Parken stellt eine Behinderung für den Radverkehr da und gefährdet diesen durch Ausweichen und das Öffnen von Türen. Auch ist nicht immer ausreichend Platz für eine Rettungsgasse vorhanden.
 Da diese Verbindung Teil des S-Pedelec-Netzes ist, ist die Freigabe für S-Pedelecs notwendig. Die Freigabe für S-Pedelecs ist kurzfristig umzusetzen.
 Alternativ zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ist die Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.
 Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der Gemeinde Pfedelbach umgesetzt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 86	Öhringen	Barriere
Straße Straßenbegleitender Weg zur L 1050		
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung	Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 87	Öhringen	Um-/Ausbau	
---------	----------	------------	--

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Platanenallee	gemeinsamer Geh- und Radweg	Schüsselring	90 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☒

Streckendaten im Bestand
 Führungsform straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: < 2,50 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft / Gefahrenstelle
 Aufstellflächen ungenügend, Radinfrastruktur zu schmal, Führung im Zweirichtungsverkehr





Maßnahmenvorschlag
 Aufstellflächen vergrößern
 Benutzungspflicht Radverkehr aufheben

Musterlösung Seite: 2.2-3

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
15.000 €

Bemerkungen
 Der Radverkehr wird im Bestand auf der südseitigen Straßenseite auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Die Benutzungspflicht und die Zweirichtungsführung sollen aufgehoben werden. Der nordseitige Gehweg soll, wie auch der südseitige Weg, für den Radverkehr als Gehweg Rad frei freigegeben werden. Ein Ausbau der Seitenräume ist wünschenswert.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 88	Öhringen	Um-/Ausbau																		
Straße Schlüsselring																				
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Stadt																			
Netzkategorie / Routenbestandteil																				
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐																		
S-Pedelec-Netz	☒																			
Knotendaten im Bestand																				
Knotenart	Knoten mit Kreisverkehr																			
Beschreibung	Kompaktkreisel - Führung nur über Nebenanlage																			
Knotendetails	Verschwenkte Führung mit mangelhafter Furtgestaltung - Radfahrer quert bevorrechtigt																			
Defizitanalyse																				
Gefahrenstelle Radverkehr ist an dem Knotenpunkt mangelhaft berücksichtigt.																				
 																				
Maßnahmenvorschlag																				
Zu-/Ausfahrten zum Kreisverkehr verschmälern																				
Musterlösung Musterblätter: Basis 10c																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	Gesamt	6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte															
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte															
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte															
			Gesamt	6	Punkte															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Grobkostenschätzung</td> <td style="text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="text-align: right;">20.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	20.000 €															
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	20.000 €																		
Bemerkungen																				
Die Zu- und Ausfahrten am Kreisverkehr sind zu verschmälern und die Furten sind neu zu markieren. Der Seitenraum soll aufgeweitet werden, um Aufstellflächen für den Radverkehr herzustellen. In einer Detailplanung sind die notwendigen Schleppkurven zu prüfen.																				

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 89	Öhringen	Um-/Ausbau
---------	----------	------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
Pfedelbacher Straße	L 1035	Uhlandstraße	1.114 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Land	12.750 / 16.800 Kfz/24 h	50 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil

Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
S-Pedelec-Netz	☒				

Streckendaten im Bestand

Führungsform Führung auf Schutzstreifen - Breite: < 1,30 m

Belagsart /-mangel Asphalt (Abplatzungen / Schlaglöcher)

Defizitanalyse

Radinfrastruktur mangelhaft

Schutzstreifen zu schmal und Seitenräume untermaßig

**Maßnahmenvorschlag**

Piktogrammreihe markieren (beidseitig) und Geschwindigkeitsreduzierung prüfen

Straßenraum baulich neu ordnen

Seitenräume für den Radverkehr im Zusammenhang mit einer Aufweitung der Seitenräume freigeben

Musterlösung Musterblätter: Basis 6a**Priorisierung**

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

Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3	Punkte
Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte
Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte
Gesamt	6	Punkte

Grobkostenschätzung

ca. EURO (brutto)

111.000 €

Bemerkungen

Aufgrund der Verkehrsstärke von 12.500 Kfz/24 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ergibt sich gemäß ERA die Belastungsstufe III. Der Radverkehr soll nicht ohne begleitende Maßnahmen im Mischverkehr geführt werden. Im Bestand sind Schutzstreifen mit ca. 1,30 m markiert. Diese sind zu schmal und Radfahrende werden zu eng und trotz Gegenverkehr überholt und gefährdet. Erschwerend kommt der schlechte Straßenbelag hinzu, so dass Radfahrende zum Teil Schlaglöchern am Straßenrand ausweichen müssen.

Die Schutzstreifen sind zu demarkieren und eine Piktogrammreihe ist zu markieren. Es soll eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden. Die Temporeduzierung trägt auch zu einer geringeren Lärm- und Umweltbelastung bei. Besorgten Radfahrenden soll die Möglichkeit gegeben werden im Seitenraum zu fahren. Dazu muss eine bauliche Umgestaltung zu Gunsten der Seitenräume erfolgen (Fahrbahnbreite $\leq 6,50$ m). Die bauliche Umgestaltung kann bei einer turnusmäßigen Sanierung des Straßenabschnitts mitberücksichtigt werden.

Gleichzeitig sind parallele Routen für den Radverkehr zu stärken, um die hochbelastete Pfedelbacher Straße vom Radverkehr zu entlasten.

Nr.: 90	Öhringen	Neubau
Straße L 1050 Pfedelbacher Straße / Fischbachweg		
Ortslage Innerorts	Baulast* Land	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Querung einer übergeordneten Straße Beschreibung Querungsstelle ohne Sicherung - Sichtfeld gegeben Knotendetails -		
Defizitanalyse Querungsdefizit		
 		
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen		
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b		
Priorisierung Dringlichkeit gering mittel hoch (1-3) (4-5) (6-8)		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 2 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 2 Punkte Gesamt 7 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 100.000 €
Bemerkungen Um das sichere Einbiegen aus der Pfedelbacher Straße in den Fischhausweg zu ermöglichen ist der Bau einer Mittelinsel notwendig in dessen Schutz Radfahrende die Pfedelbacher Straße queren können. Der Streckenabschnitt ist Teil des Limes-Radweges. Es ist zu prüfen, ob die touristische Radroute verlegt werden kann, um die stark belastete Pfedelbacher Straße zu entlasten. Die Route könnte weiter auf dem Hochgartenweg nach Norden geführt werden, die Umlandstraße an der vorhandenen LSA queren und anschließend in Richtung Westen wieder an den ursprünglichen Verlauf anknüpfen. (L 1050: DTV 12.750 Kfz/24h)		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 91		Öhringen		Markierung		
Straße	Von	Bis	Länge [m]			
Herrenwiesenstraße	Schleifbachweg	Berliner Straße	359 m			
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul			
Innerorts	Stadt	> 10.000 Kfz/24 h	50 km/h			
Netzkategorie / Routenbestandteil						
Hauptnetz 1. Ordnung	☐	Hauptnetz 2. Ordnung	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐	
S-Pedelec-Netz	☐					
Streckendaten im Bestand						
Führungsform	Führung auf der Fahrbahn					
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)					
Defizitanalyse						
Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke						
Es ist keine Radinfrastruktur vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.						
						
Maßnahmenvorschlag						
Piktogrammreihe markieren (beidseitig)						
Geschwindigkeitsreduzierung prüfen						
Musterlösung Musterblätter: Basis 6a						
Priorisierung						
Dringlichkeit						
	gering	mittel	hoch			
	(1-3)	(4-5)	(6-8)			
				Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	2	Punkte
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1	Punkte	
			Gesamt	5	Punkte	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)		36.000 €		
Bemerkungen						
Durch die Markierung von Piktogrammreihen wird die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr erhöht.						
Zusätzlich soll eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden.						

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 92	Öhringen	Um-/Ausbau																						
Straße L 1050 Pfedelbacher Straße / Uhlandstraße / Herrenwiesenstraße																								
Ortslage Innerorts	Baulast* Land/Stadt																							
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																								
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit LSA Beschreibung LSA-Knoten mit Radverkehrsführung über Fahrbahn (Mischverkehr) - Knotendetails -																								
Defizitanalyse Gefahrenstelle Radverkehr ist an dem Knotenpunkt mangelhaft berücksichtigt.																								
 																								
Maßnahmenvorschlag Knotenpunkt baulich umgestalten																								
Musterlösung Musterblätter: Basis 10																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td colspan="2">Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>3</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" rowspan="3"> </td> <td colspan="2">Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>1</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Gesamt</td> <td>6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte	Gesamt		6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)		3	Punkte																		
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)		2	Punkte																		
			Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)		1	Punkte																		
			Gesamt		6	Punkte																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">375.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	375.000 €																			
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	375.000 €																						
Bemerkungen Der Radverkehr ist im Knotenpunkt mangelhaft berücksichtigt. Durch den freien Rechtsabbieger kann der Kfz-Verkehr zügig ohne Signalisierung in die Pfedelbacher Straße einbiegen. Dabei können Radfahrende, die im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren übersehen werden. Die Querung im Seitenraum ist umwegig. Der Rückbau des freien Rechtsabbiegers soll geprüft werden. Die Umgestaltung des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr soll geprüft werden.																								

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 93		Öhringen		Markierung	
Straße		Von		Bis	
L 1050 (Uhlandstraße/Hunnenstraße)		L 1050 (Pfedelbacher St.)		Karlvorstadt ; Pfaffenmühlweg	
Ortslage		Baulast*		DTVw	
Innerorts		Land		16.800 Kfz/24 h	
				Länge [m]	
				886 m	
				Vzul	
				50 km/h	

Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☒
S-Pedelec-Netz	☒	ergänzendes Freizeitnetz	☐

Streckendaten im Bestand	
Führungsform	straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,80 m / straßenbegleitend geführter Gehweg (Rad frei) - Breite: 2,50 m - 3,00 m / straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,90 m / Führung auf Schutzstreifen - Breite: $\leq 1,30$ m / Führung auf der Fahrbahn
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse Radinfrastruktur mangelhaft Die vorhanden Infrastruktur für den Radverkehr ist mangelhaft (Schutzstreifen zu schmal, Sicherheitstrennstreifen fehlen)



Maßnahmenvorschlag
Piktogrammkette markieren (beidseitig)
Geschwindigkeitsreduzierung prüfen

Musterlösung Musterblätter: Basis 6a ; Seite: 2.1-7

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

Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	89.000 €
----------------------------	--------------------------	-----------------

Bemerkungen

Im Bestand sind auf der südlichen Fahrbahnseite Schutzstreifen mit ca. 1,30 m markiert. Auf der nördlichen Fahrbahnseite wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Die vorhandenen Schutzstreifen sind zu schmal und Radfahrende werden zu eng und trotz Gegenverkehr überholt und gefährdet. Im westlichen Bereich des Streckenabschnitts sind aufgrund der Abbiegebeziehungen für Kfz am Knotenpunkt Uhlstraße / Pedelbacher Straße Fahrbahnbegrenzungen markiert, die den Kfz-Verkehr zusätzlich dazu verleiten innerhalb dieser Begrenzung eng am Radverkehr vorbeizufahren.

Seitens der Stadt Öhringen liegen Planungen vor, bei denen die Schutzstreifen demarkiert werden sollen und Piktogrammketten markiert werden sollen. Zusätzlich soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Es wird empfohlen die straßenbegleitenden Wege für den Radverkehr als nicht benutzungspflichtig freizugeben (Breite $\geq 2,50$ m).

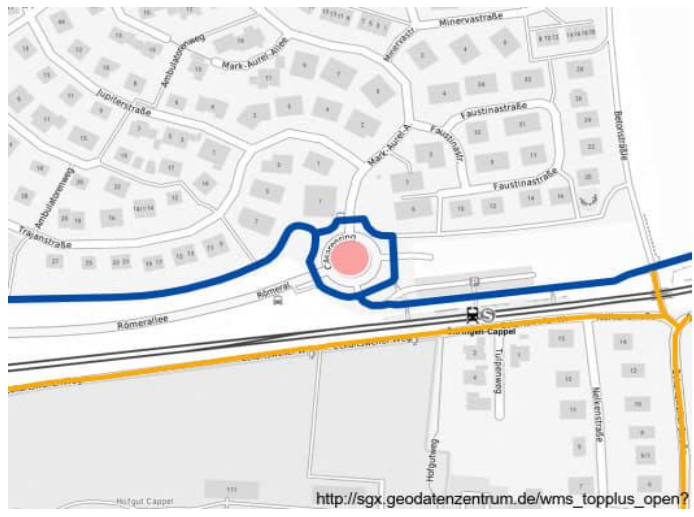
* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 94	Öhringen	Barriere
Straße Satellitenweg		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Sperrpfosten nicht gesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. bei Belagsverbesserung markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 95	Öhringen	Barriere
Straße Cäsarenring		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
  http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 96	Öhringen	Um-/Ausbau
Straße Cäsarenring		
Ortslage Außerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil		
Hauptnetz 1. Ordnung ☒	Hauptnetz 2. Ordnung ☐	ergänzendes Freizeitnetz ☐
S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand		
Knotenart	Knoten mit Kreisverkehr	
Beschreibung	Kompaktkreisel - Führung nur über Nebenanlage	
Knotendetails	Verschwenkte Führung mit mangelhafter Furtgestaltung - Radfahrer quert wartepflichtig	
Defizitanalyse		
Gefahrenstelle Radverkehr ist an den Knotenpunkten mangelhaft berücksichtigt.		
 		
Maßnahmenvorschlag		
Kreisverkehr anpassen Benutzungspflicht Radverkehr aufheben		
Musterlösung Musterblätter: Basis 10c; Seite: 2.2-4		
Priorisierung		
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	
		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte) 3 Punkte Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte) 0 Punkte Handlungserfordernis (max. 2 Punkte) 1 Punkte Gesamt 4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 100.000 €
Bemerkungen		
Die Benutzungspflicht für den Radverkehr soll aufgehoben werden, Damit können Radfahrende auch den direkteren Weg über die Kreisfahrbahn nutzen. Der besorgte Radfahrende kann im Seitenraum fahren. Um einen direkten Anschluss des Radverkehrsnetzes an die Kreisfahrbahn zu erhalten, wird der Bau einer direkten Zufahrt für den Radverkehr in den Kreisverkehr zwischen der Römerstraße und der Mark-Aurel-Allee empfohlen. Zusätzlich sollte eine Reduzierung der Kreisfahrbahn geprüft werden. Die Reduzierung der Kreisfahrbahnbreite verringert die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und verhindert das kritische Schneiden und Überholen des Radverkehrs im Kreisverkehr.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 97	Öhringen	Belag
---------	----------	-------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
gemeinsamer Geh- und Radweg	Unterführung Bahnlinie	Kreisverkehr Römerallee	197 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Innerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform selbstständig geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,80 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (abschnittsweise auftretende Schäden)

Defizitanalyse
 Belagsmangel
 Der vorhandene Belag weist abschnittsweise Schäden auf.





Maßnahmenvorschlag
 Belag abschnittsweise erneuern

Musterlösung Seite: 2.1-13

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

Grobkostenschätzung **ca. EURO (brutto)** 49.000 €

Bemerkungen

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 98	Öhringen	Barriere
Straße gemeinsamer Geh- und Radweg / Bahnunterführung		
Ortslage Innerorts	Baulast* Stadt	
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☐		
Knotendaten im Bestand Knotenart Barriere Beschreibung Poller ungesichert Knotendetails -		
Defizitanalyse Gefahrenstelle		
 		
Maßnahmenvorschlag Verzicht auf Poller prüfen bzw. regelkonform sichern		
Musterlösung Seite: 2.1-11, Musterblatt: Basis 8a-3		
Priorisierung		Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto) 1.000 €
Bemerkungen Feste Hindernisse stellen, insbesondere bei Dunkelheit/ schlechter Sicht, eine Gefahr für Radfahrende dar (Sturzgefahr). Poller im Streckenverlauf sind abzubauen bzw. markierungstechnisch zu sichern.		

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 99	Öhringen	Randmarkierung
---------	----------	----------------

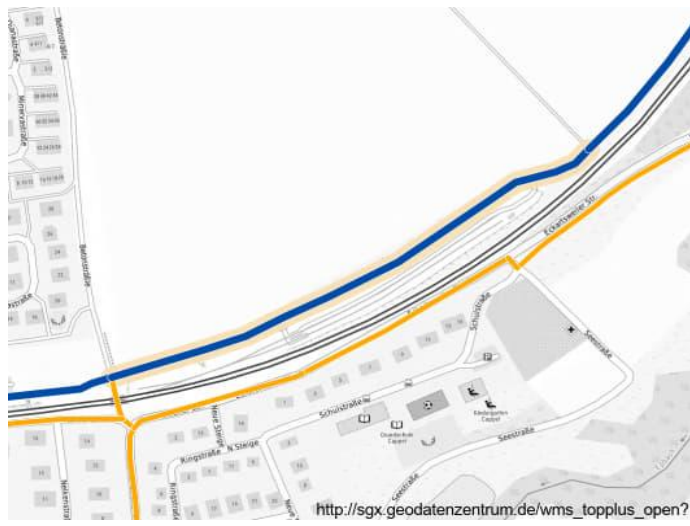
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg	Bahnunterquerung	Abzweig landwirtschaftlicher Weg	422 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur mangelhaft
 Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 Randmarkierung herstellen (gestrichelt)

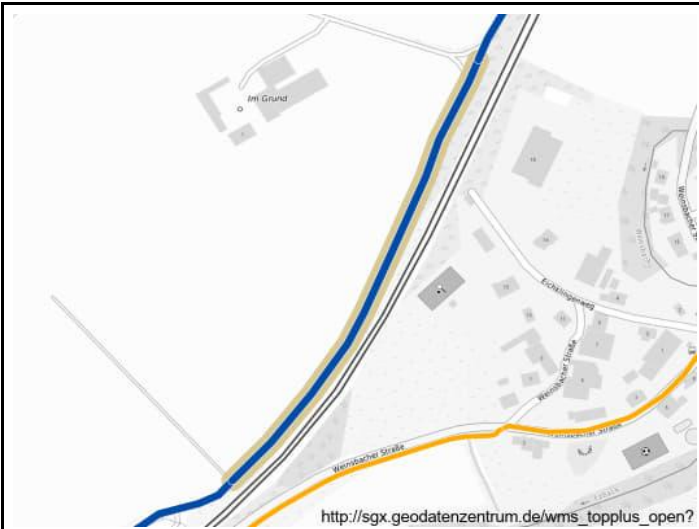
Musterlösung Musterblatt: Basis 8a-4

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
13.000 €

Bemerkungen
 Zur Herstellung einer sicheren Befahrbarkeit auch bei Dunkelheit sind entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg retroreflektierende Randmarkierungen aufzubringen.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 100	Öhringen	Belag	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg			401 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m		
Belagsart /-mangel	Wassergebundene Decke (abschnittsweise auftretende Schäden)		
Defizitanalyse			
Belagsmangel Der vorhandene Belag erfüllt nicht die Kriterien der Alltagstauglichkeit.			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Oberfläche asphaltieren			
Musterlösung Seite: 2.2-17			
Priorisierung		Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	3 Punkte
		Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	0 Punkte
Dringlichkeit	gering (1-3) mittel (4-5) hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	1 Punkte
		Gesamt	4 Punkte
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	130.000 €
Bemerkungen			
Es liegen bereits Planungen seitens der Stadt Öhringen für den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der bereits bestehenden Planung umgesetzt werden.			

* kann im Einzelfall abweichen

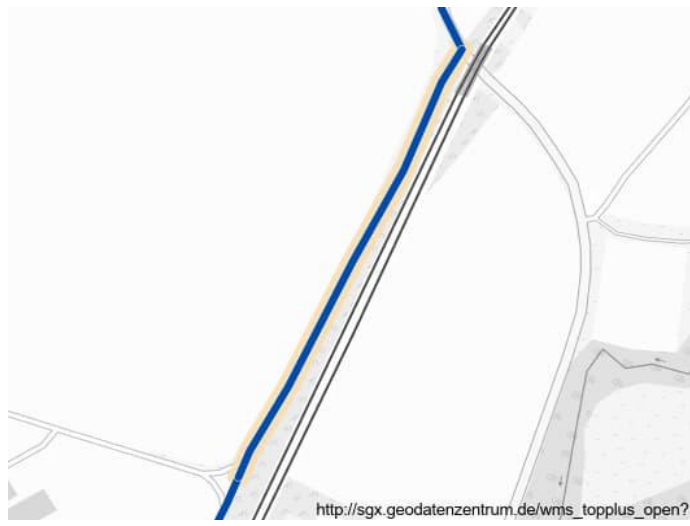
Nr.: 101	Öhringen	Randmarkierung
----------	----------	----------------

Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg			328 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	40 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐

Streckendaten im Bestand	
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 2,50 m - 3,00 m
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
Radinfrastruktur mangelhaft Fehlende Sicherheit bei Dämmerung und Nacht.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag			
Randmarkierung herstellen (gestrichelt)			

Musterlösung			
Musterblatt: Basis 8a-4			

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

Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	10.000 €
---------------------	-------------------	----------

Bemerkungen
Es liegen bereits Planungen seitens der Stadt Öhringen für den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der bereits bestehenden Planung umgesetzt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 102	Öhringen	Neubau	
-----------------	-----------------	---------------	--

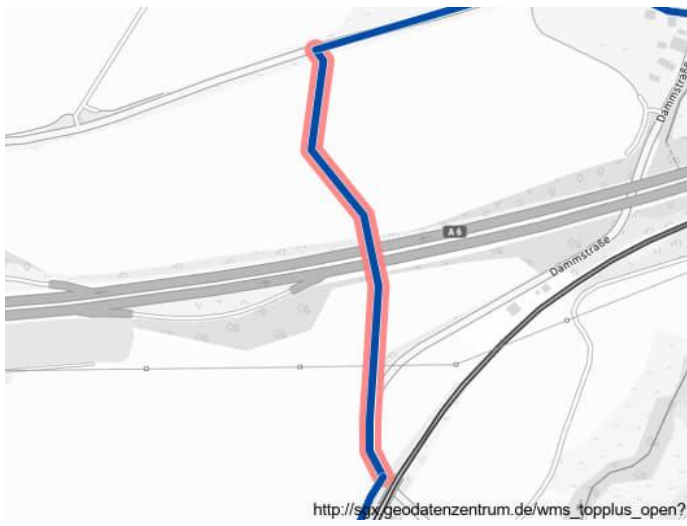
Straße	Von	Bis	Länge [m]
kein Weg vorhanden	K 2352	Dammstraße	497 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform leer

 Belagsart /-mangel

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.



http://sax.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 (Geh-)/Radweg neu bauen

Musterlösung Musterblätter: Basis 2b

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

Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
311.000 €

Bemerkungen
 Es liegen Planungen für den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges inklusive einer Unterquerung der A 6 seitens der Stadt Öhringen vor. Die Maßnahme soll in Abstimmung mit der bereits bestehenden Planung umgesetzt werden.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 103	Öhringen	Neubau
-----------------	-----------------	---------------

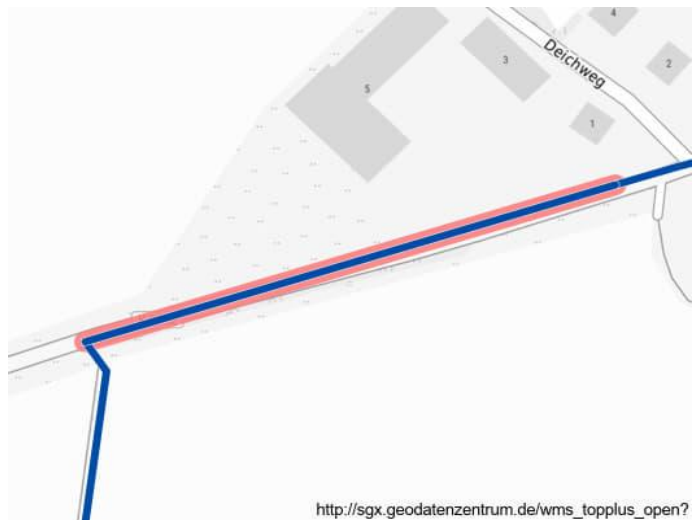
Straße K 2352	Von Ortsausgang Weinsbach	Bis L 1050	Länge [m] 217 m
Ortslage Außerorts	Baulast* Kreis/Stadt	DTVw 1.848 Kfz/24 h	Vzul 100 km/h

Netzkategorie / Routenbestandteil
 Hauptnetz 1. Ordnung ☒ Hauptnetz 2. Ordnung ☐ ergänzendes Freizeitnetz ☐
 S-Pedelec-Netz ☐

Streckendaten im Bestand
 Führungsform Führung auf der Fahrbahn

 Belagsart /-mangel Asphalt (keine Schäden)

Defizitanalyse
 Radinfrastruktur fehlt - Netzlücke
 Es ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.



http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?



Maßnahmenvorschlag
 (Geh-)/Radweg neu bauen

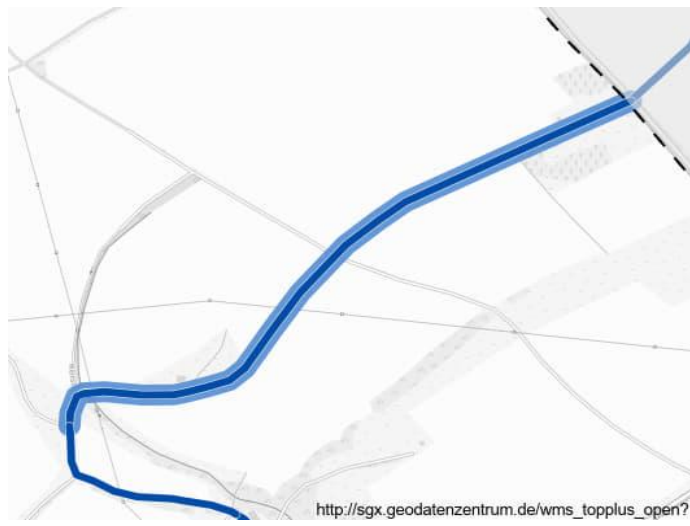
Musterlösung Musterblätter: Basis 2b

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

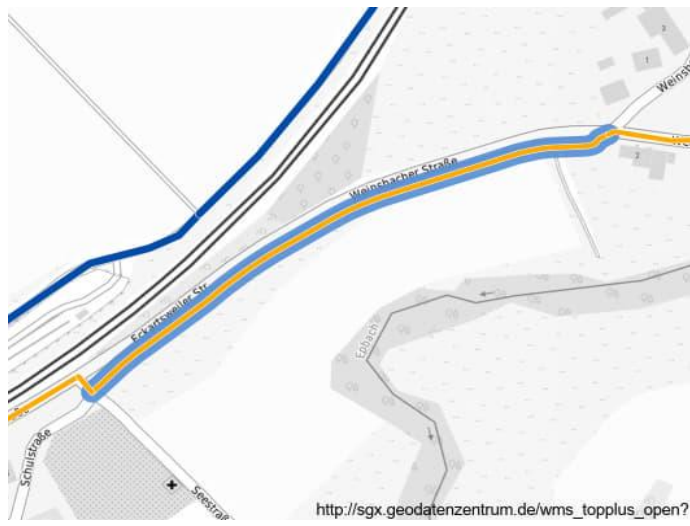
Grobkostenschätzung
ca. EURO (brutto)
136.000 €

Bemerkungen
 Es liegen seitens der Stadt Öhringen bereits Planungen für den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor.

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 104	Öhringen	StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
landwirtschaftlicher Weg	K 2354	Abzweig	1.092 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Stadt	-	Kfz nicht zugelassen
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung	☒	Hauptnetz 2. Ordnung	☐
S-Pedelec-Netz	☐	ergänzendes Freizeitnetz	☐
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	Landwirtschaftlicher Weg (selbstständig) - Breite: 3,00 m - 4,00 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Beschilderungsmangel			
			
Maßnahmenvorschlag			
Für Radverkehr freigeben			
Musterlösung Seite: 2.2-3			
Priorisierung		Sofortmaßnahme	
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	500 €
Bemerkungen			
Durch die fehlende Freigabe für den Radverkehr werden Radfahrende in der Wegenutzung verunsichert. Eine regelkonforme StVO-Beschilderung führt zu weniger Konflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern und führt im Allgemeinen zu einer höheren Regelakzeptanz.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 105	Öhringen	StVO-Beschilderung	
Straße	Von	Bis	Länge [m]
K 2353 Eckartsweiler Str.	Ortseingang Eckartsweiler	Seestraße	311 m
Ortslage	Baulast*	DTVw	Vzul
Außerorts	Kreis	650 Kfz/24 h	100 km/h
Netzkategorie / Routenbestandteil			
Hauptnetz 1. Ordnung ☐	Hauptnetz 2. Ordnung ☒	ergänzendes Freizeitnetz ☐	
S-Pedelec-Netz ☐			
Streckendaten im Bestand			
Führungsform	straßenbegleitend geführter Geh-/Radweg gemeinsam - Breite: 2,45 m		
Belagsart /-mangel	Asphalt (keine Schäden)		
Defizitanalyse			
Beschilderungsmangel			
 			
Maßnahmenvorschlag			
Benutzungspflicht Radverkehr aufheben			
Musterlösung Seite: 2.2-3			
Priorisierung			Sofortmaßnahme
Grobkostenschätzung		ca. EURO (brutto)	500 €
Bemerkungen			
Der straßenbegleitende Weg ist leicht untermaßig. Aus Kosten-Nutzen Sicht erscheint ein Ausbau nicht wirtschaftlich. Da der Radverkehr südlich und nördlich des Abschnitts im Mischverkehr geführt wird, werden hiermit auch die Ein- und Ausbiegevorgänge auf die Kreisstraße reduziert. Besorgte Radfahrende können den Begleitweg weiter nutzen.			

* kann im Einzelfall abweichen

Nr.: 106	Öhringen	Neubau																									
Straße L 1036 / Riedweg																											
Ortslage Außerorts	Baulast* Land																										
Netzkategorie / Routenbestandteil Hauptnetz 1. Ordnung ☐ Hauptnetz 2. Ordnung ☒ ergänzendes Freizeitnetz ☐ S-Pedelec-Netz ☒																											
Knotendaten im Bestand Knotenart Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen Beschreibung Nicht-abknickende Vorfahrt - Radverkehr ist mangelhaft berücksichtigt Knotendetails -																											
Defizitanalyse Querungsdefizit																											
 																											
Maßnahmenvorschlag Querungshilfe anlegen																											
Musterlösung Musterblätter: Basis 9b																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3">Priorisierung</td> <td>Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;"> </td> <td>Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Dringlichkeit</td> <td>gering (1-3)</td> <td>mittel (4-5)</td> <td>hoch (6-8)</td> <td>Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)</td> <td>2</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>Gesamt</td> <td>6</td> <td>Punkte</td> </tr> </table>			Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	2	Punkte				Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte	Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte				Gesamt	6	Punkte
Priorisierung			Bedeutung/Potenzial (max. 3 Punkte)	2	Punkte																						
			Verkehrssicherheit (max. 3 Punkte)	2	Punkte																						
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)	Handlungserfordernis (max. 2 Punkte)	2	Punkte																					
				Gesamt	6	Punkte																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Grobkostenschätzung</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">ca. EURO (brutto)</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">100.000 €</td> </tr> </table>			Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	100.000 €																						
Grobkostenschätzung	ca. EURO (brutto)	100.000 €																									
Bemerkungen Der DTV der L 1036 beträgt > 10.000 Kfz/24h. Bei diesem bei hohen Kfz-Verkehrsaufkommen ist der Bau einer Querungshilfe erforderlich um dem Radverkehr auch ein Queren in Etappen zu ermöglichen. Diese Maßnahme erhöht auch die Sicherheit für den Fußverkehr, da auch querender Fußverkehr zur Bushaltestelle existiert.																											

* kann im Einzelfall abweichen