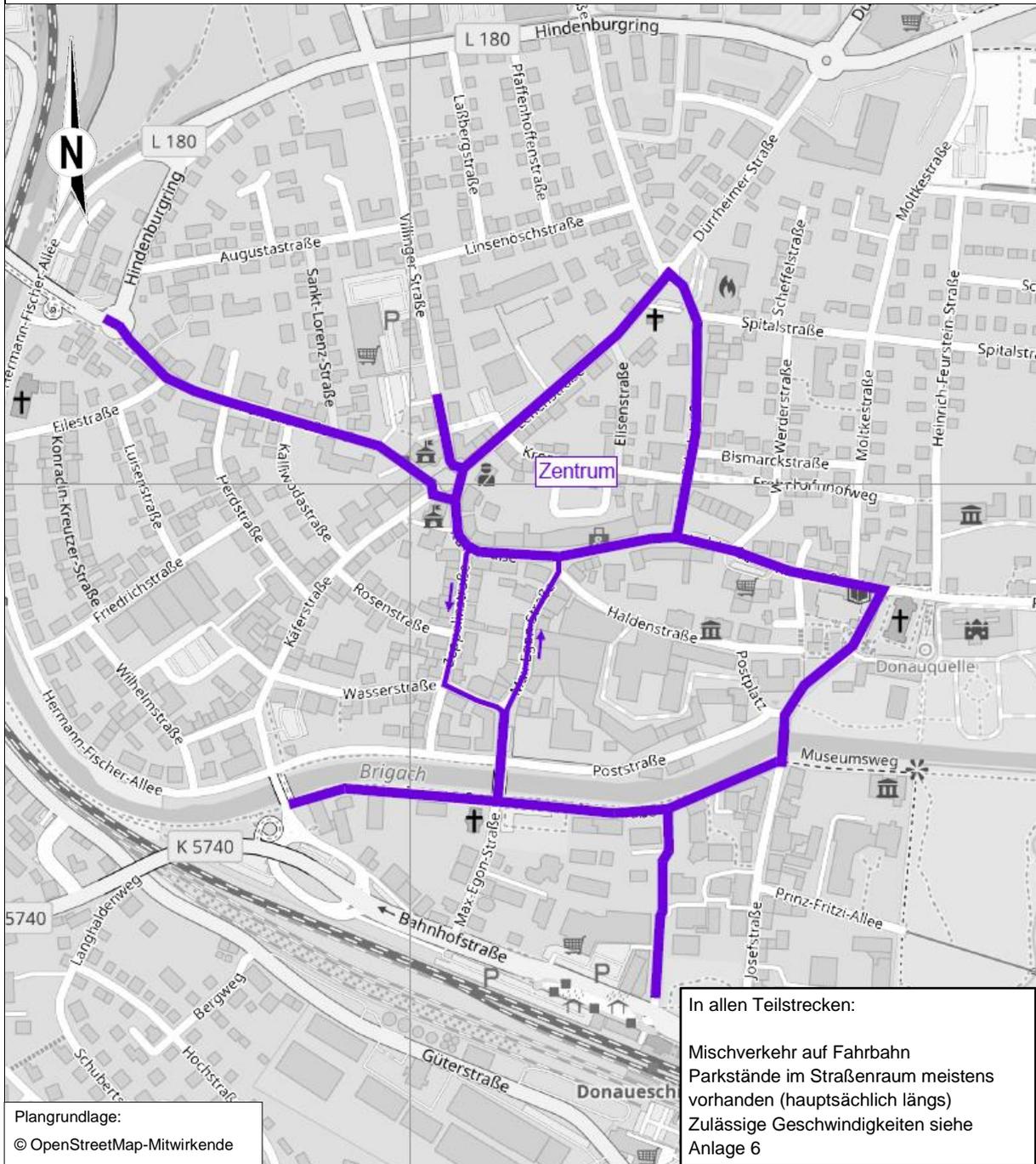




## **Anlage 5: Steckbriefe untersuchter Streckenzüge**

### Bereich Stadtzentrum



Plangrundlage:  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

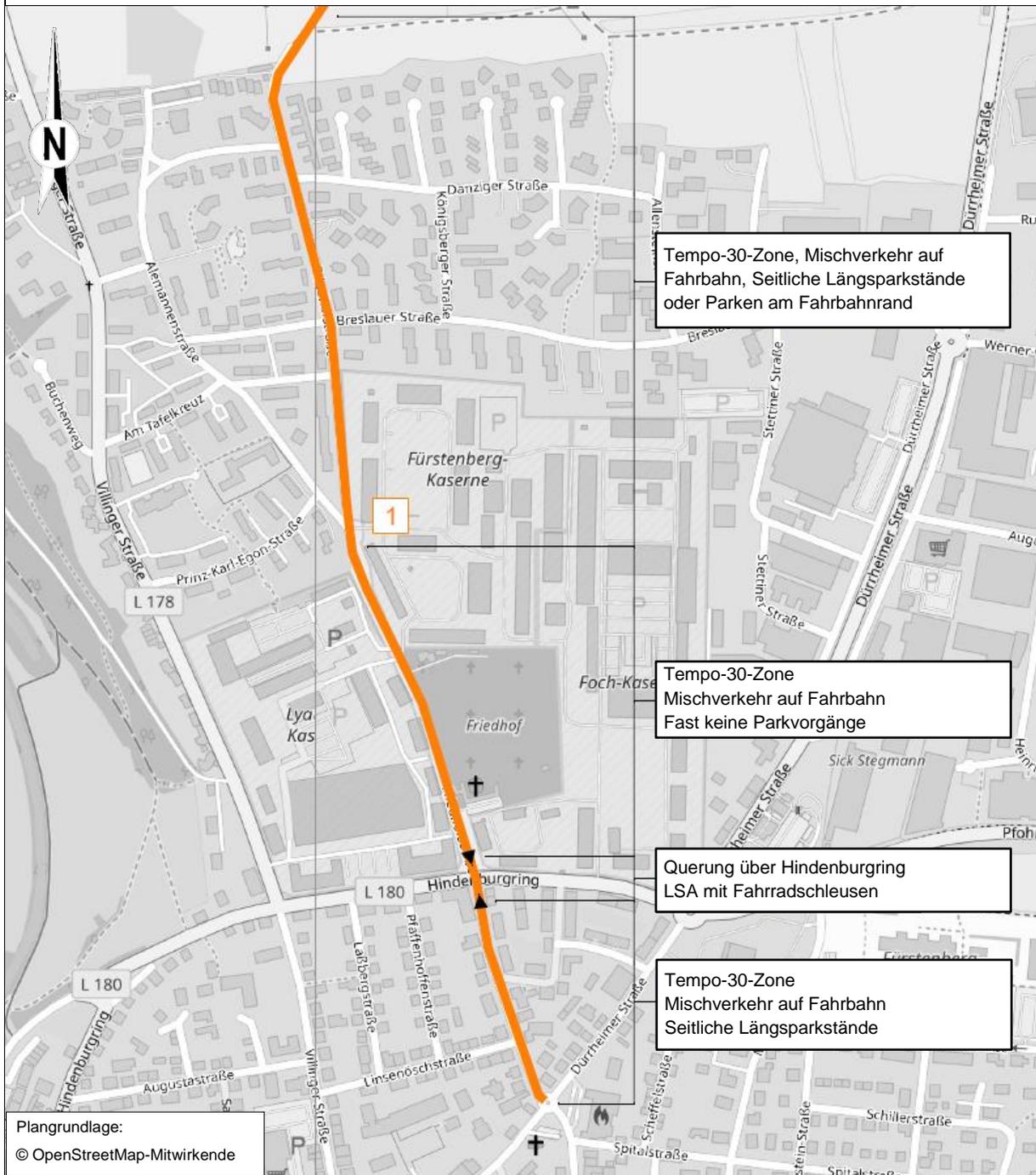
<p>Verbundene Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Bahnhof, Donauquelle, Schloss, Donauhallen, Wohngebiete innerhalb des Innenstadtrings, Beginn des Donauradwegs</li> </ul>
<p>Streckenverlauf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siehe Plan und Kapitel 3.2</li> </ul>
<p>Radführung / Radinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mischverkehr auf der Fahrbahn</li> <li>• Linksabbiegetasche für Radverkehr am Rathaus</li> </ul>



<p>Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konflikte mit MIV und Fußgängern an der Einmündung Fürstenberg- / An der Stadtkirche / Karlstraße und in der Straße An der Stadtkirche</li><li>• Schulstraße, Zeppelinstraße und Max-Egon-Straße auch für Radverkehr nur in einer Richtung nutzbar, Konflikt mit Parkern</li></ul>
<p>Empfohlene Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfen, ob Haldenstraße für Radverkehr geöffnet werden kann</li><li>• In Einbahnstraßen nur einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite anordnen, bei ausreichender Breite in beide Richtungen für Radverkehr freigeben</li><li>• In allen Straßen prüfen, ob Parkstände in Fahrbahnnähe entfallen können oder Senkrechtparken durch Längsparken ersetzt werden kann</li><li>• Prüfen, ob im Bereich des Parkplatzes nördlich des Rathauses ein separater Weg vorgesehen werden kann, der vom MIV getrennt ist und entweder als getrennter oder gemeinsamer Geh- und Radweg geplant wird</li></ul>



### Strecke 1 - Friedhofstraße

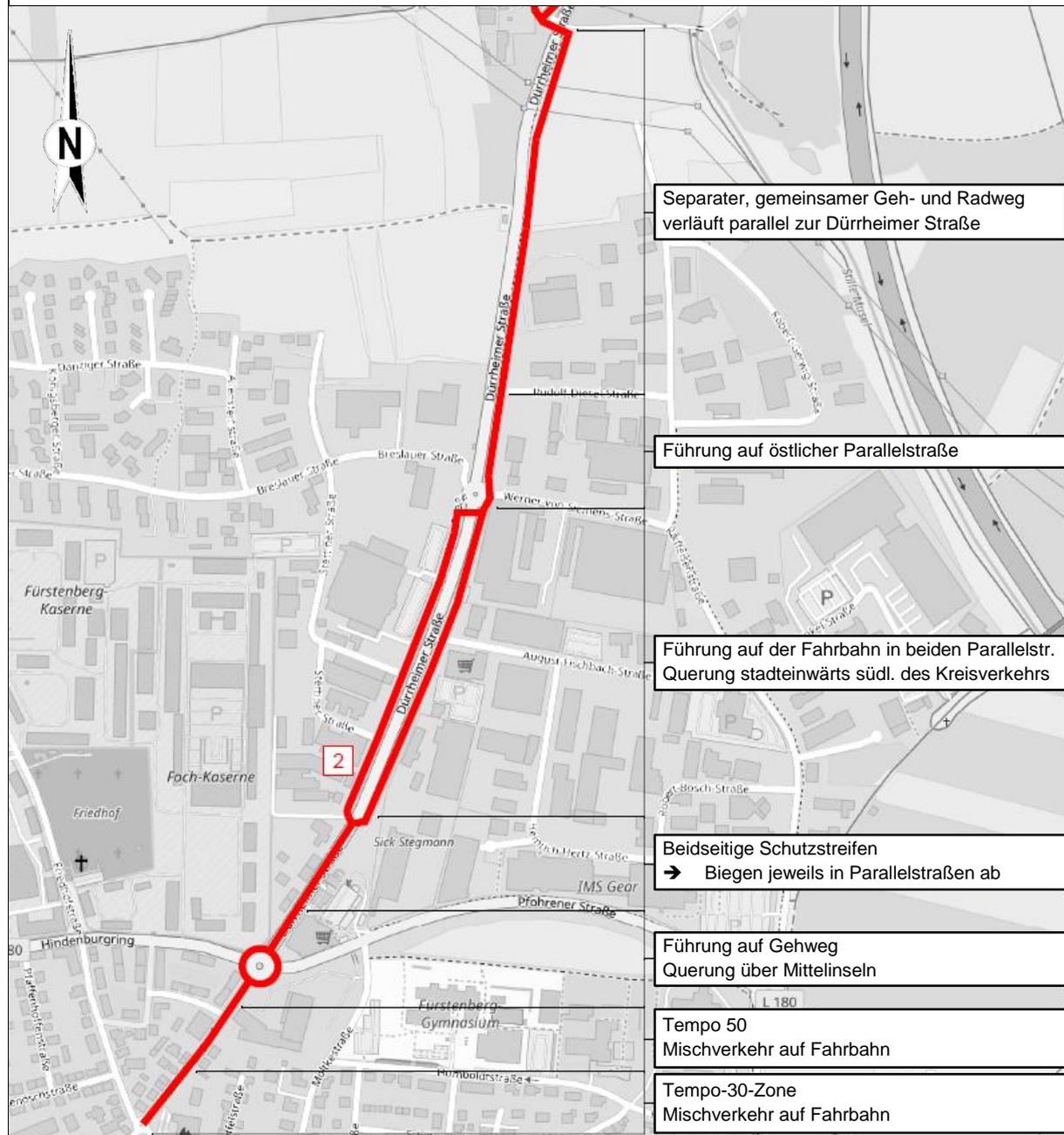


<b>Verbundene Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Konversionsfläche, Neue Realschule, Friedhof, nördliches Wohngebiet</li> <li>• Außerorts: Richtung Bad Durrheim, Villingen-Schwenningen</li> </ul>
<b>Streckenverlauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr Durrheimer / Friedhofstraße - Friedhofstraße - KP Hindenburgring / Friedhofstraße - Friedhofstraße - Ortsausgang</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Durchgehende Tempo-30-Zone mit Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn</li><li>• Verbesserte Querung der Hindenburgstraße durch Fahrradschleusen</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrradschleusen haben keine zusätzliche Breite, sind über rechten Fahrstreifen übermarkiert → geringer Abstand zu Kfz</li><li>• Zwischen Kreisverkehr und Hindenburgring und nördlich der Alemannenstraße viele Längsparker in Parkbuchten oder am Straßenrand</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Markierung der Fahrstreifen und Fahrradschleusen am KP Hindenburgring / Friedhofstraße mit besser verteilten Breiten erneuern (siehe Entwurfsskizze aus Verkehrsuntersuchung in Donaueschingen [2])</li><li>• Streckenzug deutlicher als Radverbindung kennzeichnen Seitliches Parken reduzieren, bzw. Senkrechtparkstände durch Längsparkstände ersetzen</li><li>• Im Abschnitt neben Friedhof mit eingeschränktem Haltverbot ein absolutes Haltverbot einrichten</li></ul>

### Strecke 2 - Dürrheimer Straße

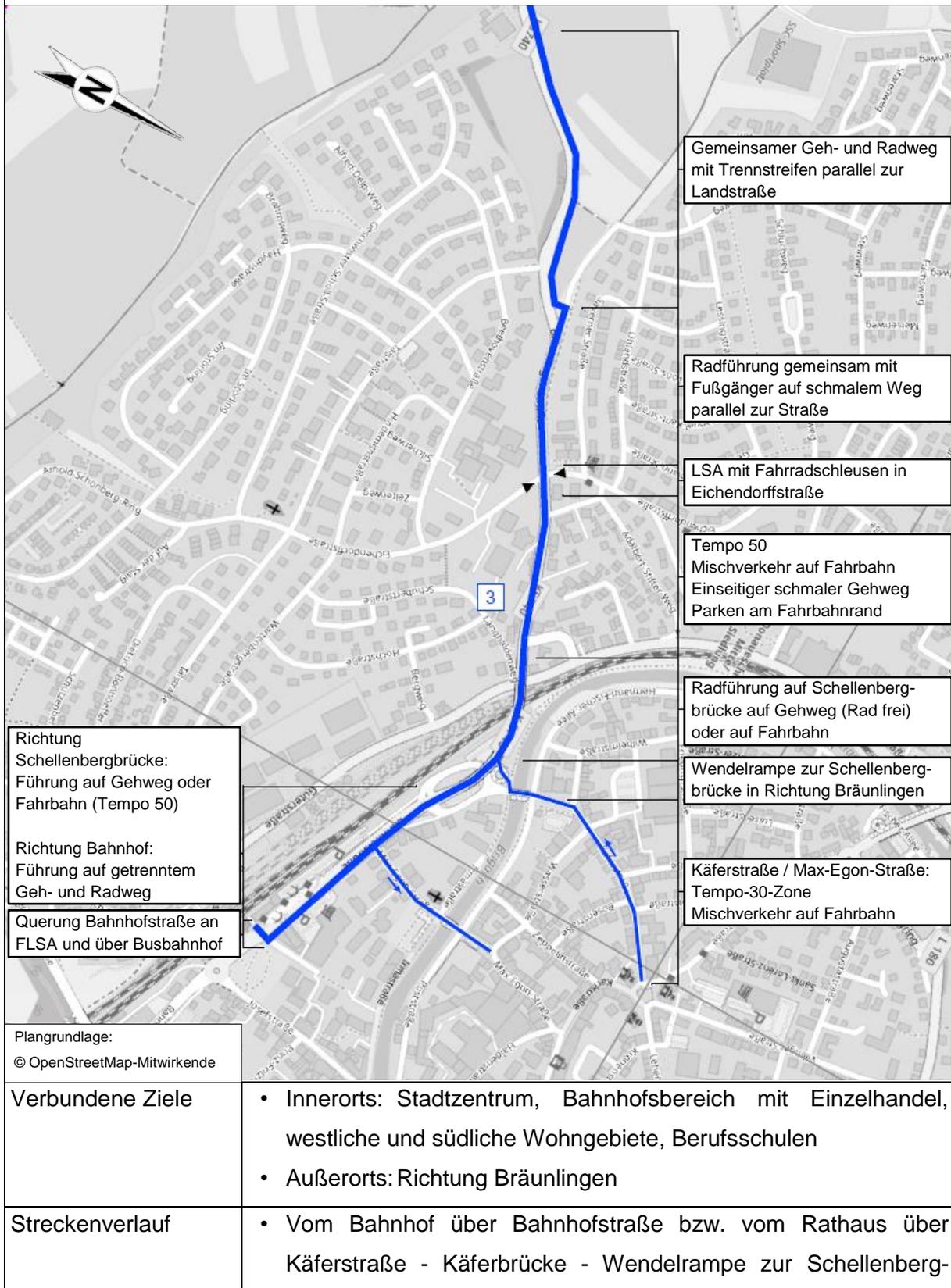


<p>Plangrundlage:                  © OpenStreetMap-Mitwirkende</p>	
<p>Verbundene Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Gewerbegebiet mit REWE / ALDI</li> <li>• Außerorts: Richtung Bad Dürrhein, Villingen-Schwenningen</li> </ul>
<p>Streckenverlauf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr Dürrheimer / Friedhofstraße - Dürrheimer Straße - Kreisverkehr L 180 / Dürrheimer Straße - Dürrheimer Straße - Parallelstraßen / -wege entlang Dürrheimer Straße - Querung Pension Ziegelhof</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Keine einheitliche Radinfrastruktur, teilweise Führung auf Straße, auf Gehweg oder Schutzstreifen (siehe Abbildung)</li><li>• Unterbrechung durch Querung am Kreisverkehr Hindenburgring / Dürrheimer Straße</li><li>• Parallelstraßen und -wege gut für Radverkehr geeignet</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mischverkehr bei Tempo 50</li><li>• Schlechte Verbindung zur Innenstadt von ALDI / August-Fischbach-Straße → Dürrheimer Straße muss gequert werden</li><li>• Unterbrechungen an beiden Knotenpunkten und an Kreuzung mit August-Fischbach-Straße</li><li>• Aufteilung der Route auf beide Parallelstraßen insbesondere für Ortsfremde schwer verständlich und unübersichtlich</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Südlich des Hindenburgrings durchgängig Tempo-30-Zone</li><li>• Einrichtung einer Querungsanlage am südlichen Ende der Parallelstraße zur Anbindung des Schutzstreifens (Musterlösung BW 9.5-4 [7])</li><li>• Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen in östlicher Parallelstraße</li><li>• Prüfen einer Bevorrechtigung Radverkehr gegenüber August-Fischbach-Straße</li><li>• Einrichtung einer Querungsanlage an der Pension Ziegelhof (Musterlösung BW 9.4-3 [7])</li></ul>
Sonstiges	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bei richtungsabhängiger Routenführung durch beide Parallelstraßen, sollte diese auch für ortsfremde Radfahrer klar verständlich ausgeschildert sein. Radfahrer vom Ortseingang Richtung August-Fischbach-Straße müssen trotzdem über die östliche Parallelstraße geleitet werden.</li></ul>

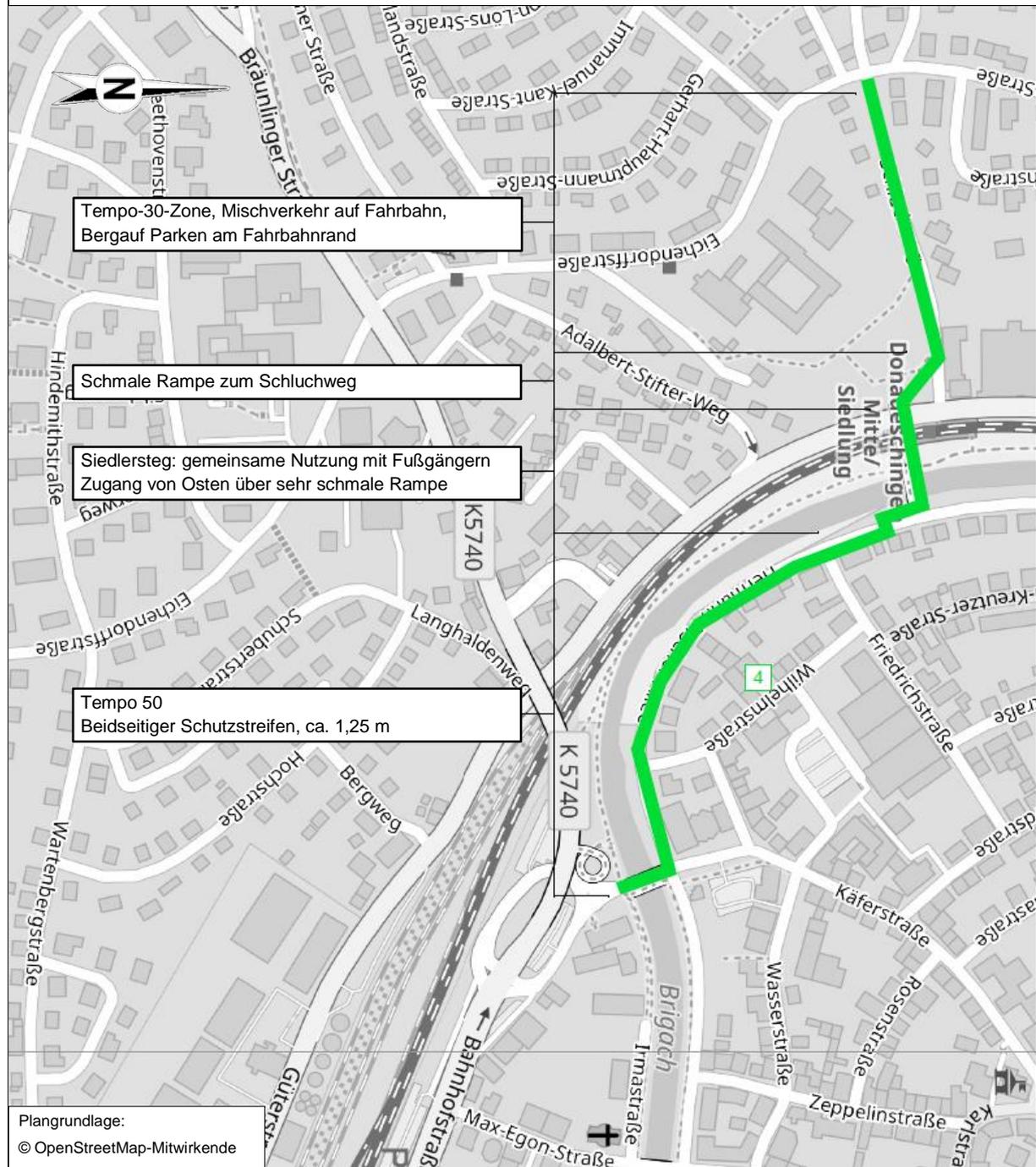
### Strecke 3 - Bräunlingen





	<p>brücke. In Richtung Stadtzentrum über Bahnhofstraße - Max-Egon-Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schellenbergbrücke - Bräunlinger Straße - KP Bräunlinger / Eichendorffstraße - Wege parallel zur Bräunlinger Straße</li> </ul>
<p>Radführung /                  Radinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radführung in Bereichen mit Tempo 50 hauptsächlich auf Gehwegen (außer Abschnitt Bräunlinger Straße zwischen Schellenbergbrücke und Eichendorffstraße)</li> <li>• In Tempo-30-Zonen im Mischverkehr auf der Fahrbahn</li> <li>• Kurzer Radfahrstreifen auf Käferbrücke</li> <li>• Wendelrampe zur Schellenbergbrücke stadtauswärts</li> <li>• Bahnhofstraße Richtung Bahnhof einseitiger getrennter Geh- und Radweg</li> </ul>
<p>Mängelanalyse /                  Gefahren- /                  Konfliktpunkte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen auf Käferbrücke asymmetrisch</li> <li>• Einseitige Radinfrastruktur in Bahnhofstraße und Wendelrampe machen je nach Richtung unterschiedliche Routen notwendig</li> <li>• Tempo 50 bergauf in Bräunlinger Straße bei Radverkehr auf der Fahrbahn und nur einseitigem, schmalen Gehweg, zudem hohe Steigung (über 8 % auf ca. 250 m)</li> <li>• Geh- und Radweg nördlich der Eichendorffstraße zu schmal für Nutzung in beiden Richtungen durch Rad und Fußgänger</li> </ul>
<p>Empfohlene                  Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Führung des Radverkehrs stadteinwärts über Max-Egon-Straße (Querungshilfe in Bahnhofstraße bereits vorhanden), Führung stadtauswärts über Käferstraße</li> <li>• Markierungen auf Käferbrücke mittig ausführen → Radfahrstreifen beidseitig gleich breit</li> <li>• Radfurt in Bahnhofstraße im Bereich Zufahrt Parkplatz zur besseren Sichtbarkeit rot markieren</li> <li>• Ab Ende Schellenbergbrücke bis Eichendorffstraße beidseitiger Schutzstreifen mit je 1,50 m Breite (Querschnitt in Abbildung 4)</li> <li>• Fahrradschleusen am KP Bräunlinger / Eichendorffstraße auch in Bräunlinger Straße anordnen</li> <li>• Nördlich des KP Übergang in den Geh- und Radweg nach Musterlösung BW 9.5-2 16 [7]</li> <li>• Geh- und Radweg westlich Eichendorffstraße auf mind. 2,50 m verbreitern</li> </ul>

### Strecke 4 - Siedlersteg



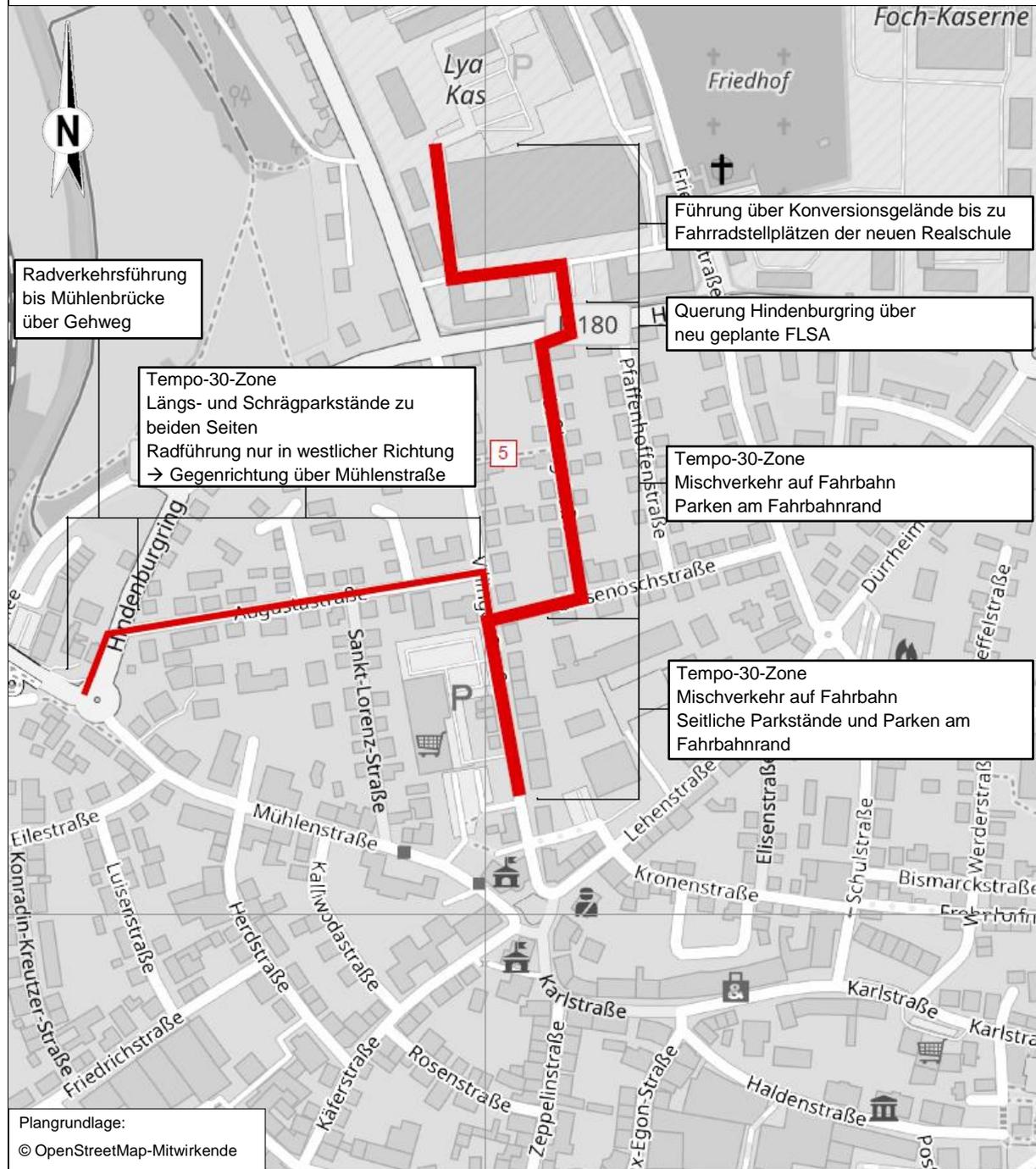
Plangrundlage:  
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Verbundene Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Donauhallen, Haltepunkt Mitte/Siedlung, westliche Wohngebiete, Eichendorffschule</li> </ul>
Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einmündung Irmastraße - Käferbrücke - Hermann-Fischer-Allee - Siedlersteg - Schluchweg</li> </ul>
Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutzstreifen in Hermann-Fischer-Allee</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schmale Rampe zu beiden Enden des Siedlerstegs, auf Siedlersteg gemeinsame Nutzung mit Fußgängern</li><li>• Mischverkehr auf Fahrbahn in Tempo-30-Zone im Schluchweg</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fehlende Querungsmöglichkeit in Hermann-Fischer-Allee an Siedlersteg</li><li>• Östliche Rampe des Siedlerstegs sehr schmal → Absteigen und schieben wird insbesondere bei Begegnung mit Fußgängern erforderlich</li><li>• Konflikte mit Fußgängern und sich auf Siedlersteg aufhaltenden Personen, derzeit für Rad nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt</li><li>• Umlaufgitter aus Holz an Enden des Siedlerstegs stellen Hindernisse dar und bremsen Radverkehr aus</li><li>• Fehlender Zugang vom Siedlersteg zu Gleis 2 mit Rad, zu Gleis 1 nur Treppe mit Fahrradschiene</li><li>• Rampe zum Schluchweg schmal und steil und wird teilweise von Fußgängern mitbenutzt</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Markierungen Käferbrücke (siehe Strecke 3)</li><li>• Neu- oder Umbau ausreichend breiter Radrampen zum Siedlersteg an den Enden</li><li>• Bessere Möglichkeiten zum Erreichen der Bahnsteige mit Fahrrad oder Rollstuhl → z.B. neue Rampen / Fahrradschienen</li><li>• Entfernung der Umlaufgitter auf dem Siedlersteg</li><li>• Sofern möglich auf Siedlersteg räumliche Trennung zwischen Fahrrad und Fußgängern (z.B. Leitbord) einrichten</li><li>• Für Schüler, die den Siedlersteg als Aufenthaltsbereich nutzen, alternative Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen</li></ul>

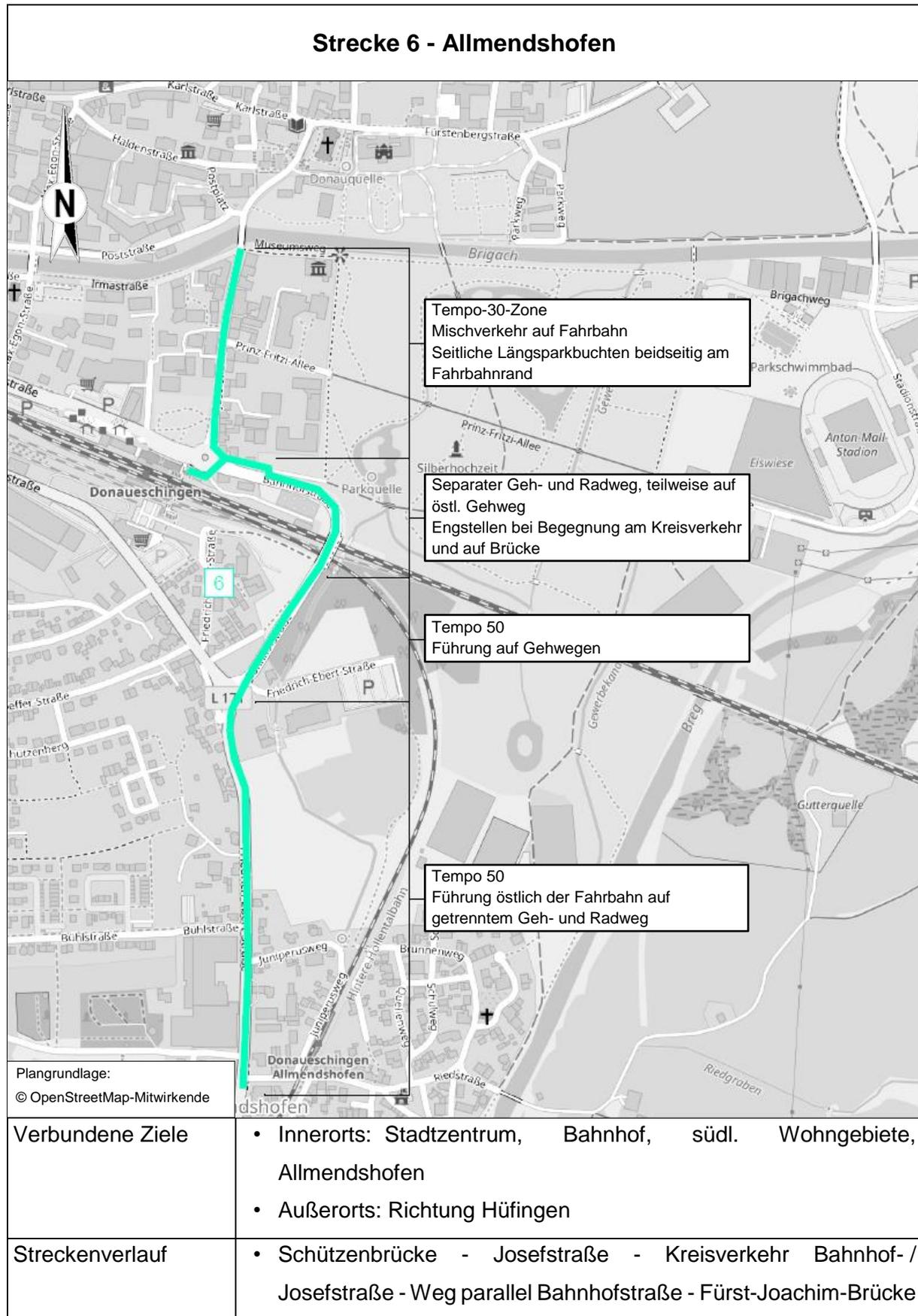
### Strecke 5 - Neue Realschule



Verbundene Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, LIDL, neue Realschule</li> </ul>
Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (Parkplatz Rathaus -) / (Augustastrasse -) Villinger Straße - Linsenöschstraße - Laßbergstraße - neue FLSA - Konversionsgelände - neue Realschule</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Radführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn</li><li>• Tempo-30-Zone</li><li>• Unterbrechung durch Querung am Hindenburgring → Führung über signalisierte Fußgängerfurt</li><li>• Auf Konversionsfläche gemeinsame Geh- und Radwege geplant</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seitliche Parkstände zu beiden Seiten in Tempo-30-Zone</li><li>• Schmäler Querschnitt in Villinger Straße mit vielen Parkbewegungen</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parkmöglichkeiten einschränken, Längsparken statt senkrecht oder schräg</li><li>• Bessere Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Villinger Straße, bspw. durch Fahrradpiktogramme auf Fahrbahn</li><li>• Gehwege im Bereich um den Kreisverkehr Hindenburgring / Neue-Wolterdinger- / Mühlenstraße und bis zur Augustastraße möglichst auf 3,00 m verbreitern</li></ul>





	<p>- Friedrich-Ebert-Straße - Kreisverkehr Friedrich-Ebert- / Güterstraße - Friedrich-Ebert-Straße - Einmündung Riedstraße</p>
Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radführung von Nord nach Süd: in Josefstraße auf Fahrbahn, bis Fürst-Joachim-Brücke auf parallelem Weg, bis Kreisverkehr Friedrich-Ebert-Straße auf Gehweg, südlich des Kreisverkehrs auf getrenntem Geh- und Radweg neben der Fahrbahn</li> </ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Josefstraße Mischverkehr bei Tempo 30 bei vorhandener Pkw-Verkehrsstärke an der Grenze</li> <li>• Engstelle bei Begegnung am Kreisverkehr Bahnhof- / Josefstraße und auf der Fürst-Joachim-Brücke</li> <li>• Gefahrenstelle beim Abbiegen zur Brücke wegen schlechter Sichtverhältnisse und Entwässerungsmulde im Fahrweg (Abbildung 5)</li> <li>• Gehweg zwischen Brücke und Kreisverkehr Friedrich-Ebert- / Güterstraße zu schmal für Nutzung als Geh- und Radweg in beiden Richtungen</li> <li>• Getrennter Geh- und Radweg östlich parallel zur Friedrich-Ebert-Straße zu schmal für Nutzung in beide Richtungen und an mehreren Stellen auch zu schmal für Nutzung in nur eine Richtung</li> <li>• Gefahrenstelle durch Baum auf dem Radweg → Radverkehr kommt der Straße gefährlich nah oder muss sogar auf diese ausweichen</li> </ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen ob Verkehrsstärke oder Anzahl der Parkstände in Josefstraße reduziert werden können</li> <li>• Einmündung des Wegs mit Entwässerungsmulde sicherer umgestalten und Sichtverhältnisse ermöglichen</li> <li>• Östlichen Gehweg zwischen Brücke und Kreisverkehr Friedrich-Ebert- / Güterstraße wie südlich des Kreisverkehrs als getrennten Geh- und Radweg ausbauen. Falls dies nicht möglich ist, Gehweg auf mind. 3,00 m verbreitern</li> <li>• Ausbau der Breite des getrennten Geh- und Radwegs in der Friedrich-Ebert-Straße, (0,50 m Trennstreifen, 2,50 m Zwei- richtungsradweg, 2,00 m Gehweg, siehe Abbildung 6). Bei fehlender Querschnittsbreite prüfen, ob Aufweitungen für</li> </ul>



	<p>Linksabbieger zugunsten des Geh- und Radwegs entfallen können.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Engstelle am Baum (auf Höhe Friedrich-Ebert-Straße 45, Abbildung 7) durch Baumfällung beseitigen. Alternativ Radweg in diesem Bereich aufheben.</li></ul>
--	---

### Strecke 7 - Aasen / Gewerbegebiet



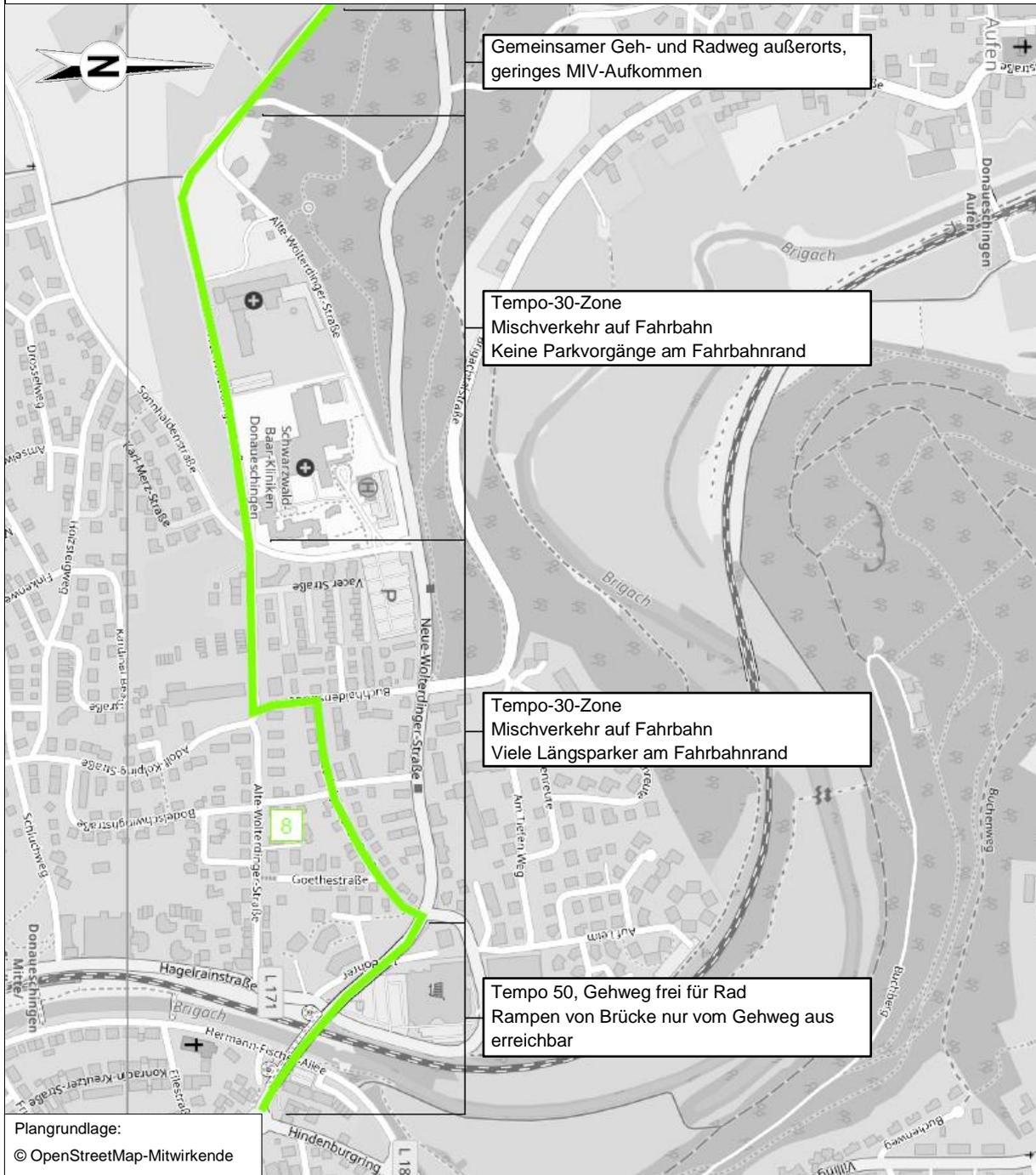
Plangrundlage:  
 © OpenStreetMap-Mitwirkende

<p>Verbundene Ziele</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Heinrich-Feurstein-Schule, Schulzentrum (mit Fürstenberg-Gymnasium, Erich-Kästner-Schule, Bildungsakademie der Bauwirtschaft), Gewerbegebiet</li> <li>• Außerorts: Richtung Aasen</li> </ul>
<p>Streckenverlauf</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spitalstraße - Moltkestraße - Humboldtstraße - Stadionstraße oder Schulgelände - Kreisverkehr L 180 / Raiffeisen- /</li> </ul>



	Stadionstraße - Raiffeisenstraße - bis Werner-von-Siemens-Straße oder Weg Richtung Aasen
Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Tempo-30-Zonen im Mischverkehr auf Fahrbahn</li> <li>• In Stadion- und Raiffeisenstraße auf gemischten Geh- und Radwegen parallel zur Straße, teilweise auf dem Gehweg</li> <li>• Querung der Raiffeisenstraße über Mittelinsel</li> </ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radführung in Humboldtstraße wegen Einbahnstraße nur Richtung Osten geeignet, Alternative Gehweg hinter Senkrechtstellplätzen ist als Radachse zu schmal (mind. 2,50 m)</li> <li>• Wege auf Schulgelände oder parallel zur Stadionstraße teilweise zu schmal → Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern</li> <li>• Radfurt am Kreisverkehr als LSA markiert, jedoch keine vorhanden</li> <li>• Geh- und Radweg parallel zur Raiffeisenstraße zu schmal</li> </ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbreiterung des nördlichen Gehwegs in der Humboldtstraße und Ausweisung als Radweg, um Senkrechtstellplätze zu umfahren</li> <li>• Geh- und Radwege auf Schulgelände und parallel zu Stadion- und Raiffeisenstraße nach Möglichkeit auf mindestens 2,50 m ausbauen</li> <li>• Radfurten an Einmündungen in Raiffeisenstraße rot markieren und mit Piktogrammen und Verkehrszeichen verdeutlichen, dass diese in beiden Richtungen befahren werden</li> <li>• Ausweisung der Raiffeisenstraße als Vorfahrtsstraße von Süd nach Nord prüfen</li> </ul>

### Strecke 8 - Wolterdingen

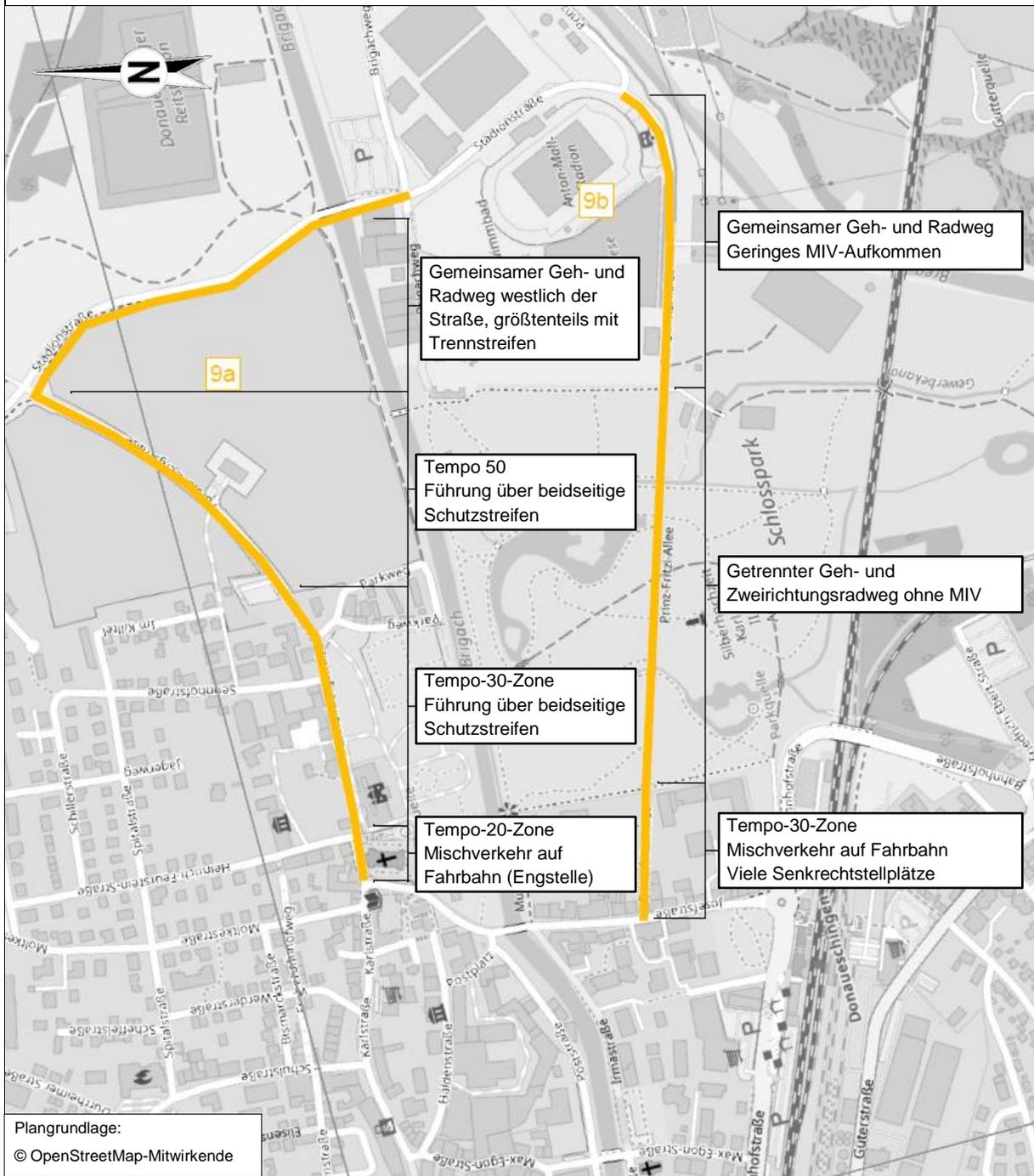


Verbundene Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Bahnhof, E-Center, ALDI, Intersport, Schwarzwald-Baar-Kliniken, MediClin Klinik</li> <li>• Außerorts: Richtung Wolterdingen</li> </ul>
Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr Hindenburgring / Neue-Wolterdinger- / Mühlenstraße - Mühlenbrücke - Ludwig-Kirsner-Straße - Buchhaldenstraße - Alte-Wolterdinger-Straße</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Am Kreisverkehr stadteinwärts über Rampe seitlich vorbei in Mühlenstraße, stadtauswärts über Gehwege und Mittelinsel am Kreisverkehrsarm Hindenburgring</li><li>• Auf Mühlenbrücke Gehweg frei für Rad, Anschluss zur Hermann-Fischer-Allee und Hagelrainstraße über Wendelrampen</li><li>• Querung mit Mittelinsel am westlichen Ende der Mühlenbrücke</li><li>• In Tempo-30-Zonen Mischverkehr auf Fahrbahn</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zwischen der Querungsanlage in der Neuen-Wolterdinger-Straße und der Einmündung Ludwig-Kirsner-Straße ist der Gehweg sehr schmal</li><li>• Auf Mühlenbrücke keine Querungsmöglichkeiten oder abgesenkte Bordsteine → Wendelrampen sind nur stadteinwärts gut zugänglich</li><li>• Zur Weiterfahrt stadteinwärts Richtung Augustastraße müssen der östliche Brückenteil und der Kreisverkehr auf der Fahrbahn durchfahren werden oder nach der Geh- und Radrampe in der Mühlenstraße gewendet und die Mühlenstraße überquert werden</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gehwegbreite stadteinwärts zwischen Einmündung Ludwig-Kirsner-Straße und Mittelinsel Neue-Wolterdinger-Straße auf mind. 3,00 m erhöhen</li><li>• Gehwegbreiten auf Mühlenbrücke nach Möglichkeit erhöhen</li><li>• Nach Rampe Linkseinbiegen in Mühlenstraße sicher gestalten durch bessere Sichtbarkeit → Führung zur Augustastraße über Kreisfahrbahn mit Gehweg "Rad frei"</li></ul>

### Strecke 9 - Sportanlagen / Schlosspark

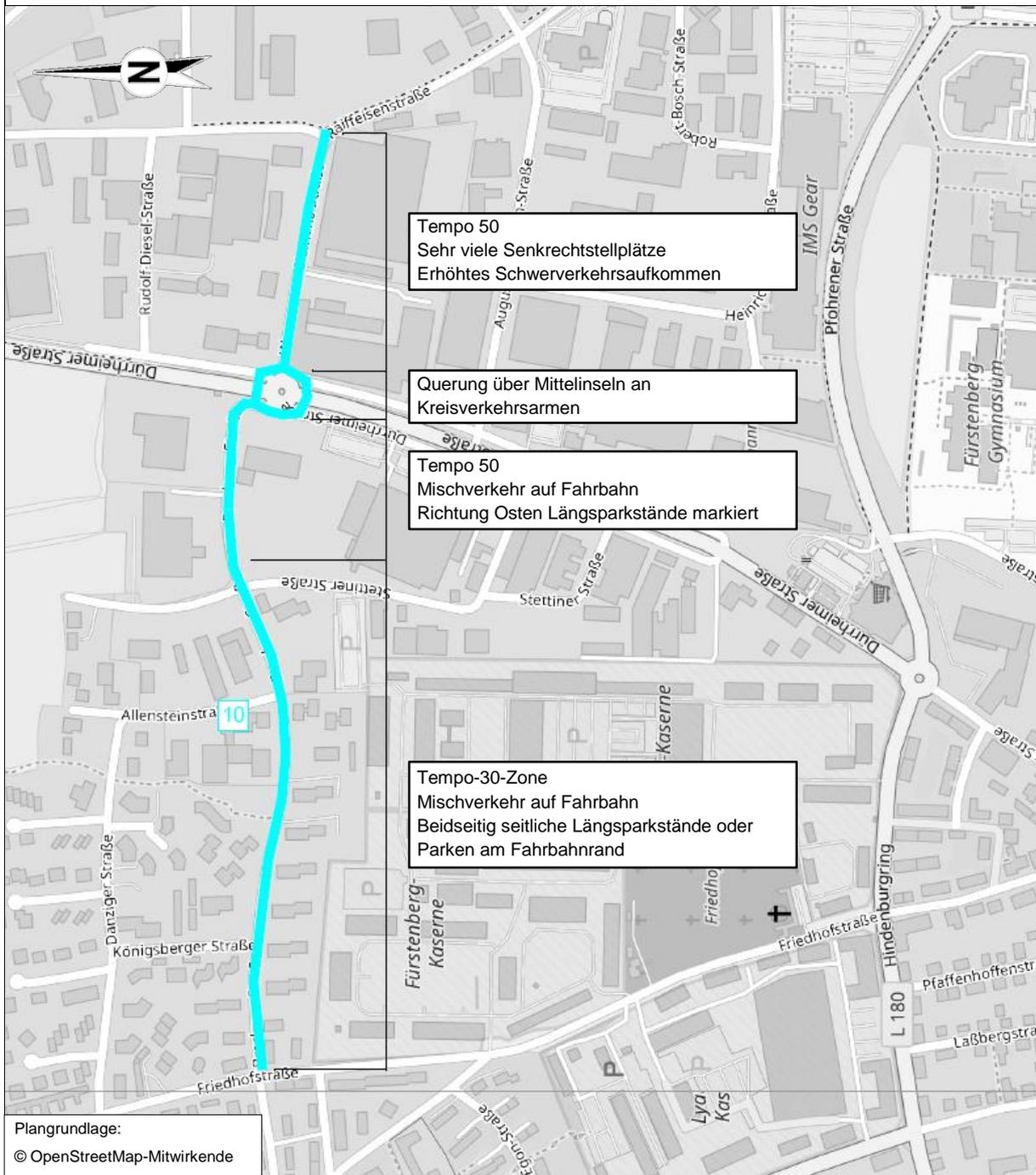


<p><b>Verbundene Ziele</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum, Bahnhof, Schlosspark, Sportanlagen, Schloss, Donauquelle</li> <li>• Außerorts: Donauradweg (Strecke 9b) Richtung Pfohren / Geisingen</li> </ul>
<p><b>Streckenverlauf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9a: Stadtkirche - Fürstenbergstraße - Stadionstraße - Sportanlagen</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 9b: Einmündung Josefstraße / Prinz-Fritzi-Allee - Prinz-Fritzi-Allee - Einmündung Stadionstraße</li></ul>
Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• 9a: In Fürstenbergstraße beidseitiger Schutzstreifen (Breite 1,25-1,50 m), Geh- und Radweg parallel zur Stadionstraße mit Trennstreifen bis kurz vor Brücke</li><li>• 9b: Durch Schlosspark über getrennten Geh- und Radweg (Gehweg ca. 3,00 m, Zweirichtungsradweg ca. 1,80 m)</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Radweg durch Schlosspark zu schmal, da touristische Hauptroute und Landesradfernweg</li><li>• Engstelle hinter Stadtkirche</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfen ob Breite der Schutzstreifen in Fürstenbergstraße überall auch mit Anhänger ausreichend ist und ggf. verbessern</li><li>• Für Fahrrad freigegebene Breite auf Prinz-Fritzi-Allee auf mind. 2,50 m erhöhen</li><li>• Bei nur geringem Umweg, ist Bündelung des Radverkehrs über Strecke 9b zu empfehlen, da weniger Konflikte mit dem MIV bestehen</li></ul>

### Strecke 10 - Tangente Nord

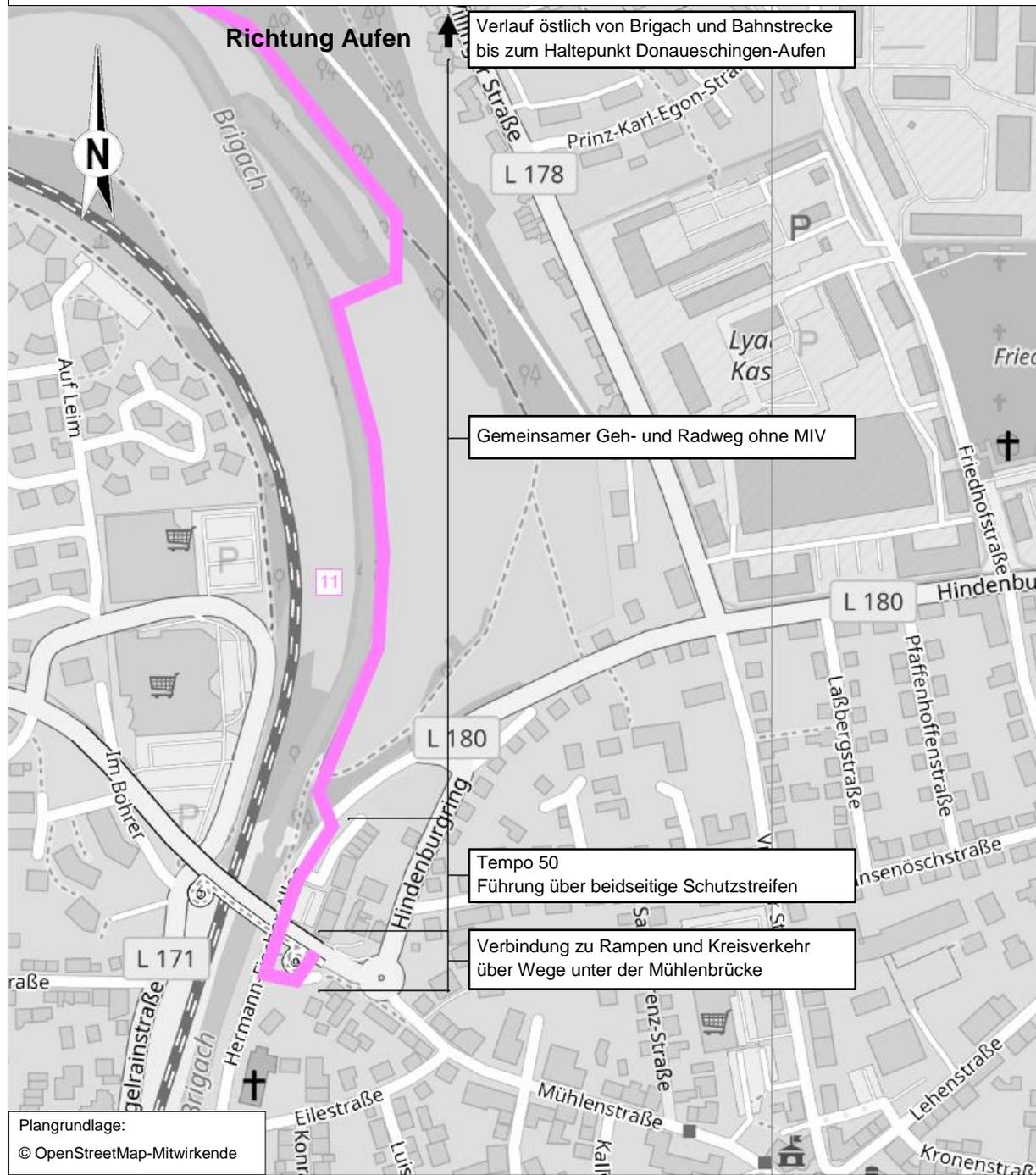


Verbundene Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Nördliches Wohngebiet, Konversionsfläche, Gewerbegebiet</li> </ul>
Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KP Friedhof- / Breslauer Straße - Breslauer Straße - Kreisverkehr Dürreimer / Breslauer / Werner-von-Siemens-Straße - Einmündung Raiffeisenstraße</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Auf gesamter Strecke Mischverkehr auf Fahrbahn</li><li>• Querung am Kreisverkehr über separate Geh- und Radwege und Mittelinseln in Dürrheimer Straße</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• In Breslauer Straße beidseitige Längsparkvorgänge durch Parkbuchten und Parken am Fahrbahnrand</li><li>• In östlicher Breslauer Straße bei Tempo 50 teilweise nur 4,00 m Fahrbahnbreite vorhanden wegen Längsparkständen</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfen, ob seitliches Parken in Breslauer Straße reduziert oder zumindest auf einer Straßenseite unterbunden werden kann</li><li>• Zulässige Geschwindigkeit in Breslauer Straße durchgängig mit 30 km/h anordnen</li><li>• Prüfen, ob Querschnitt der Breslauer Straße zwischen Stettiner Straße und Dürrheimer Straße verbreitert werden kann. (auch im Hinblick auf geplante Bundeswehr-Ausfahrt)</li></ul>

### Strecke 11 - Aufen Ost



<b>Verbundene Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innerorts: Stadtzentrum</li> <li>• Außerorts: Richtung Aufen</li> </ul>
<b>Streckenverlauf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreisverkehr Hindenburgring / Neue-Wolterdinger- / Mühlenstraße - Verbindungswege - Hermann-Fischer-Allee - Außerortsweg entlang der Brigach - Buchbergweg - Einmündung Brigachtalstraße / Buchbergweg</li> </ul>



Radführung / Radinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Außerorts Geh- und Radweg teilweise asphaltiert, größtenteils unbefestigt</li><li>• In Hermann-Fischer-Allee beidseitige Schutzstreifen ca. 1,25 m Breite</li><li>• Verbindung zwischen Hermann-Fischer-Allee und Kreisverkehr über Zufahrten und Rampen unter der Mühlenbrücke</li></ul>
Mängelanalyse / Gefahren- / Konfliktpunkte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fehlende Querungsanlagen in Hermann-Fischer-Allee bei hoher MIV-Verkehrsstärke</li><li>• Schutzstreifen endet plötzlich hinter Einmündung Richtung Aufen → weitere Wegführung unklar</li></ul>
Empfohlene Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>• An Einmündung des Wegs nach Aufen in Hermann-Fischer-Allee Querungsanlage einrichten (siehe Abbildung 3, basierend auf Musterlösung BW 9.5-11 [7])</li><li>• Radverkehr sollte nicht über das Ende des Schutzstreifens hinaus auf dem Hindenburgring geführt werden. Für alle Fahrbeziehungen sollten die vorgesehenen Wege klar ausgeschildert sein.</li><li>• Einmündung des Wegs in den Hindenburgring und Gehweg sanieren (starke Schäden am Belag)</li><li>• Unbefestigten Weg außerorts auf Zustand prüfen und wo nötig sanieren</li></ul>