

Radroutenkonzept Vaihingen an der Enz

Mängel und Maßnahmen

Stand März 2015

siehe Lagepläne: „Bestand, Mängel + Konflikte + Defizite“ und „Konzepte + Maßnahmen“

Nr.	Streckenabschnitt, Verkehrsbelastung (ca. Kfz / Tag Prognose 2015, Verkehrsent- wicklungsplan, IGV) / LKW-Anteil in % / zul. Höchstgeschwindigkeit	Mängel, Bewertungen, Bemerkungen, (alternative) Maßnahmen
1	Vaihingen	Es fehlt eine Radwegeverbindung nach Aurich zwischen Innenstadt und Abfahrt Mitte, siehe Ziffer 1.1 und 1.2
1.1.1	K 1696 / Auricher Straße zwischen Enzgasse und Walter-de-Pay-Str. 7.800 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Gute Orientierung, Mischverkehr ist problematisch, vor allem im Hinblick auf die Radverkehrsbedeutung (Verbindung Enztalradweg EN – Innenstadt / Rad-Info). Die beidseitigen Gehwege im Bereich der Brücken in einen kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweg bestandsorientiert zu ändern scheidet aus, da eine zu geringe Breite von ca. 2 m und ein zeitweilig hohes Fußgängeraufkommen herrscht. Mittel- bis längerfristige Planung im Zuge eines Rahmenplanes „Egelsee, ...“ Realisierung nach Städtebaulichen Zielvorgaben, z.B. konstruktive Enzbrückenergänzung, neuer Steg, etc. ...
1.1.2	K 1696 zwischen B 10 und Walter- de-Pay-Straße 6.400 / <5% / 50 - 70	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch. Zudem ist die Straßenbreite mit 6,5 m ungünstig. Hinzu kommt noch die Steigung (für den bergauf fahrenden Fahrradfahrer). Teilweise abgesetzte Führung über „Im Holzgarten“ möglich. Die dadurch etwas ungünstigere Orientierung ist vertretbar. Der Abschnitt westlich Im Holzgarten macht erst dann Sinn, wenn die B 10 – Brücke (Abfahrt Mitte) erneuert wird und dann die Engstelle beseitigt wird. Kombinierter / gemeinsamer Geh- und Radweg nördlich der Auricher Straße zwischen Im Holzgarten (westliche Anbindung) und

		<p>Anschluss B 10.</p> <p>Realisierung, wenn B10 – Brücke erneuert werden muss oder im Rahmen einer Teilrealisierung mit neuer B 10 Zufahrt.</p>
1.2.1	<p>Stuttgarter Straße zwischen Franckstraße und Hans-Krieg-Straße</p> <p>9.600 / <5% / 50</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg, Mischverkehr ist problematisch.</p> <p>Umgestaltung zugunsten der Radfahrer ist aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche (Hauptverkehrsstraße, ÖPNV-Busse, Straßenrandparken, Fußgänger) und der verfügbaren Straßenbreite problematisch.</p> <p>Gute Orientierung. Eine geeignete Alternativführung gibt es aktuell nicht.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung „innerer Abschnitt“: (Untersuchungen 2014 als Detailbetrachtung zur gesamten Stuttgarter Straße zwischen Gerber-/ Franckstraße bis zum B 10-Anschluß, vgl. 1.2.1 + 1.2.2)</p> <p>Variante 1 = Tempo 30 – Limitierung Variante 2 = Schutz- oder Angebotsstreifen</p>
1.2.2	<p>Stuttgarter Straße südlich Hans-Krieg-Straße bis B 10</p> <p>13.800 / <5% / 70</p>	<p>Der Weg auf der Nordostseite ist schmal (ca. 1,35 m – 2,35 m) und ohne Sicherheitstrennstreifen. Auf der Südseite besteht eine Engstelle auf Höhe des Gebäudes Stuttgarter Str. 96 (ca. 1,45 m).</p> <p>Generell ist der Abschnitt zwischen Hans-Krieg-Straße / Salzäckerstraße und der B 10-Querung (LSA-Furten) zumindest auf der Südwestseite befahrbar.</p> <p>Jedoch für einen kombinierten / gemeinsamen Fuß- und Radweg (im Gegenverkehr mindestens ca. 2,5 m – 3,0 m) wegen der geringen Breite vor dem Gebäude Stuttgarter Str. 96 (Engstelle) und fehlendem Sicherheitstrennstreifen ungünstig. Erschwerend kommt noch die Bushaltestelle hinzu.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung „äußerer Abschnitt“:</p> <p>Kurzfristige Maßnahme: Umfahrung der Engstelle mit entsprechender Ausschilderung über Am Galgenfeld – Salzäckerstraße stadteinwärts bzw. an der Bushaltestelle/Busbucht noch auf der Fahrbahn mit Auffahrt über den abgesenkten Bordstein vor dem Gebäude Stuttgarter Str. 96 bzw. an der Wirtschaftswegeeinmündung stadtauswärts.</p>

		<p>Mittel-/Längerfristige Maßnahme: Verbreiterung des nordöstlichen Weges auf 3,0 m – 3,5 m und / oder Beseitigung der Engstelle. Bei Letzterem bedarf es eines Grunderwerbs.</p> <p><u>Alternative 1</u> Ausbau des Weges auf der Nordostseite (von ca. 1,35 m – 2,35m auf ca. 3,0 m – 3,5 m).</p> <p><u>Alternative 2 (oder Ergänzung zu A1)</u> Südwestseite: Beseitigung der Engstelle auf Höhe des Gebäudes Stuttgarter Str. 96 und Verbreiterung weiter bis zur Wirtschaftswege-einmündung (Grunderwerb / von ca. 1,45 m – 2,6 m auf ca. 2,5m - 3,5m).</p>
1.3	Heilbronner Straße 4.800 / <5% / 50	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Vielfältige Nutzungsansprüche und vergleichsweise beengte Verhältnisse lassen keine separaten Radverkehrs-anlagen zu (es sei denn, es würde auf einen Parkierungsstreifen verzichtet). Mischverkehr ist noch vertretbar.</p> <p>Maßnahme zur Verbesserung: Tempo 30</p>
1.4	Franckstraße (K 1696) 22.700 / <5% / 50	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Gute Orientierung aber stark befahrene Kreisstraße. Mischverkehr ist nicht vertretbar. Der seitliche Gehweg auf der (wichtigeren) Ostseite (bergauf) ist als kombinierter / gemeinsamen Geh- und Radweg geeignet. Als (ruhigere) Alternative wurde Im Taigtog, Alte Kleinglattbacher Str., Lessingstraße, Eichendorffstraße ausgeschildert. Diese ist aber teilweise steiler und umwegig.</p> <p>Ausweisung des östlichen Gehweges als kombinierten Geh- und Radweg (nur bergaufwärts) im Einrichtungsverkehr ab Heilbronner Straße. Künftige Detailbetrachtung zu möglichen Alternativen, wie Schutz- oder Angebotsstreifen, etc., ist empfehlenswert</p>
1.5	Hauffstraße, Steinbeisstraße 2.000 (Steinbeisstr.) / 5-10 % / 50	<p>Hauptverkehrsstraße (Steinbeisstraße) ohne Radweg.</p> <p>Mischverkehr ist vertretbar.</p>
1.6	B 10 zwischen K 1648 (Roßwag) und L 1125 Bahnhof / Essotankstelle	<p>Eigenständiger Fuß- und Radweg - zwischen ESSO-Tankstelle und Im Mühlkanal ist jedoch zu schmal (ca. 1,5 m). Im Bereich der ESSO-Tankstelle werden die Radfahrer über private Flächen ohne gestaltete</p>

		<p>Orientierung geleitet (platzartige Mischfläche). Maßnahmen bedürfen der Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer. Die Markierung eines bzw. zweier Fahrradstreifens erscheint aktuell nicht möglich.</p> <p>Ergänzung / Alternative westlich B10 / Schmie siehe Ziffer 5.1.4.</p> <p><u>Vorläufige Maßnahme:</u> Beibehaltung des kombinierten Geh- und Radweges zwischen Seemühlenkreuzung und ESSO-Tankstelle als Provisorium. Führung der Radfahrer mittels mehrerer Bodenpiktogramme im Bereich der ESSO-Tankstelle (gesichert bis 2020).</p> <p><u>Zielkonzept:</u> Fortsetzung des kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges Illingen - Vaihingen auf der Westseite der B 10 über die Seemühle bis zur K 1648 / Im Mühlkanal (Verbindung EN, KS, FW, T26) in interkommunaler bzw. behördlicher Abstimmung und mit Eigentümerverhandlungen. Hierfür sind bodenordnerische Maßnahmen und ein Stegbauwerk über die Schmie erforderlich. Das hierfür zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe untersucht und favorisiert die Variante „Radweg östlich B 10 zwischen B 10 und Essotankstelle“.</p>
2	Enzweihingen	<p>Maßnahmen im Umfeld der B 10 sind vor dem Hintergrund der (zeitlich und konzeptionell nicht absehbaren) Umgehungsstraßenplanung besonders zu bewerten.</p> <p>Es fehlt eine geeignete Radwegeverbindung nach Aurich (siehe Ziffern 2.3 / 9.7).</p>
2.1	B 10 Ortslage Enzweihingen zwischen Karl-Blessing-Straße und (einschließlich) Enzbrücke. Enztalradweg	<p>Eigenständiger kombinierter / gemeinsamer Geh- und Radweg mit teilweise beengten Verhältnissen. Insbesondere im Bereich der Brücke ist Begegnungsverkehr sehr kritisch.</p> <p>Im Zuge der Umgehungsstraße ist auch die Radwegeführung zu regeln. Das Planfeststellungsverfahren soll 2015 eingeleitet werden.</p>
2.2.	K 1688 - Rieter Straße zwischen Bonlander Steige und Karl-Blessing-Straße / Ortszentrum	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch. Wegen zu geringer Fahrbahnbreite scheidet ein Schutzstreifen aus. Tempo 30 wäre eine Maßnahme zur</p>

	8.000 - 9.200 / <5% / 50	<p>„Verbesserung“ des Mischverkehrs. Aber im besonders wichtigen Abschnitt zwischen Papierfabrikstr. und Karl-Blessing-Str. (Verbindung Strudelbach- und Enztal-Radweg / Vaihingen) scheidet dies wegen dem Vorrang der Verkehrsfunktion aus.</p> <p>Richtung Ortszentrum (und weiter Richtung Bietigheim / Enztalradweg sowie Pulverdingen, Markgröningen) wäre eine alternative Verbindung zwischen Papierfabrikstr. / Im Wiesengrund und Mühlwiesenweg denkbar – allerdings über private Flurstücke. Z. T. besteht ein Pfad. Auch Papierfabrikstr. und Im Wiesengrund sind Privatflächen. Z. T. findet hier Werksverkehr der Firma Krempel statt.</p> <p>Herstellung eines kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges (einschließlich eines Wirtschaftsweges) zwischen Papierfabrikstraße / Im Wiesengrund und Mühlwiesenweg (Sicherung durch Grunddienstbarkeiten).</p>
2.3	Verbindung Enzweihingen - Aurich	siehe auch Ziffer 9.7
2.3.1	K 1649 – Beerhaldenstraße 2.900 / <5% / 100 Kreuzbachtal	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch.</p> <p>Die bisherige Radwegekonzeption sieht hier einen Parallelradweg (Lückenschluss) unter Einbeziehung bestehender Feldwege vor (Auf Eck, Hochbehälter Enzweihingen und Verlängerung Sonnenblumenweg, Aurich). Hier sollte vor allem für Schüler der oben gelegenen (nördlichen) Wohngebiete Aurichs eine direkte Verbindung zur Hauptschule Enzweihingen geschaffen werden. Der Vorschlag führt zu einem erheblichen Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild (betroffen ist ein LSG und §30-er Biotope). Zudem ist diese Linie (als allgemeine Radwegeverbindung) unter topografischen Gesichtspunkten ungünstig zu bewerten.</p>
2.3.2		<p>Eine geeignete <u>Alternative</u> (Richtung Aurich) wäre im Kreuzbachtal grundsätzlich möglich. Es handelt sich um eine ebene, schnelle Verbindung. Der vorhandene Erdweg müsste teilweise ausgebaut werden.</p> <p>Betroffen wäre ein Landschaftsschutzgebiet. Die vorhandene Trasse verläuft am Rande des Überschwemmungsgebiets.</p>

2.3.3		<p>Hier wurde inzwischen ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Ein Ziel ist die Sicherung bzw. Herstellung eines ausreichend breiten Wirtschaftsweges im Tal.</p> <p>Ausbau des vorhandenen Erdweges</p> <p>Der ausgeschilderte Feldweg über Lerchenhof und Hasenlauf ist landschaftlich zwar schön, aber topografisch ungünstig und umwegig in der Orientierung.</p>
2.4	B 10 östliche Ortslage Einmündung der K 1685 in die B 10	<p>Querungsbedarf über Fahrbahnsteiler im Zuge der B 10 bzw. fehlender Abschnitt im Zuge des Enztalradweges / Radweg Deutsche Fachwerkstraße in Richtung Oberriexingen (K 1685).</p> <p>Herstellung eines fehlenden kombinierten / gemeinsamen Geh- und Radweges südlich der K 1685 mit Verbindung zur gegenüber dem Bestand verbesserten Querungsmöglichkeit über die B 10.</p>
2.5	Enzweihingen K 1688	<p>Verbindung Aurich – Riet – Enzweihingen Der Einstieg in Riet ist relativ steil und hat einen schlechten Belag. Der Vorschlag ist zwar etwas umwegiger, aber topographisch deutlich günstiger. Zudem kann damit auch die Firma Sika (früher Permatex) angebunden werden. Als Maßnahme müsste vom Strudelbachradweg (S) der Feldweg nördlich der Firma Sika belagsmäßig verbessert werden und ab der Einmündung zur Kreisstraße je ein Parallelweg nach Norden (auf der Westseite) bis zum Feldweg zu den Lerchenhöfen und nach Süden (auf der Ostseite) bis zur Firma Sika angelegt werden.</p> <p>Diese Maßnahme wurde gegenüber dem Landkreis im Rahmen „Ausbau K 1688“ angeregt.</p>
3	Kleinglattbach	
3.1.1	K 1696 / Adenauer Straße zwischen Oberriexinger Weg und Stephanstraße 12.600 / 5-10 % / 50 - 70	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht vertretbar (insb. bergauf). Der Gehweg auf der Nordwestseite ist zu schmal.</p> <p><u>Alternative 1</u> Verbreiterung des bestehenden Weges von ca. 1,5 m auf 3 m (einschließlich Sicherheitstrennstreifen) für einseitigen Geh- und Radweg (befahrbar im Gegenverkehr).</p>

		<p>Nördlich der Schillerstraße verbleibt allerdings eine Engstelle mit ca. 2 m (Gründerwerke erforderlich).</p> <p><u>Alternative 2</u> Verbreiterung des bestehenden Weges von ca. 1,5 m auf 2 / 2,5 m (ohne / mit Sicherheitstrennstreifen) für einseitigen Fuß- und Radweg (Einrichtungsverkehr nur bergauf), abwärts im Mischverkehr.</p>
3.1.2	<p>K 1696 zwischen Senke (Vaihingen und Kleinglattbach) und Oberriexinger Weg</p> <p>14.100 / 5-10 % / 100</p>	<p>Der Landkreis baut einen parallel angelegten kombinierten Geh- und Radweg.</p> <p>Diese Maßnahme ist zwischenzeitlich realisiert (11/2012) worden.</p>
3.2.1	<p>L 1125 / Ensinger Straße zwischen Wilhelmstraße und Brünnelesbach</p> <p>7.300 / <5% / 50</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch. Die vergleichsweise beengten Verhältnisse lassen keine Radverkehrsanlagen zu. Unbefriedigend ist die Situation am Brünnelesbach zwischen dem Radweg nach Illingen und jenem nach Ensingen.</p> <p>Eigenständiger Geh- und Radweg über den Brünnelesbach (separate Brücke oder Verbreiterung des schmalen Gehweges an der bestehenden Brücke). Maßnahme zur Verbesserung: Tempo 30</p>
3.2.2	<p>L 1125 / Bahnhofstraße</p> <p>6.000 – 7.600 / 5-10 % / 50</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Die Bahnhofstraße stellt eine zentrale, ebene und zur Orientierung einfache Route dar. Die vergleichsweise beengten Verhältnisse lassen keine Radverkehrsanlagen zu. Mischverkehr ist noch vertretbar / teilweise schon problematisch. Zur Umfahrung Kleinglattbachs gibt es eine nördliche Alternative (entlang Bartenberg), die aber ungünstiger hinsichtlich Orientierung und Topographie ist.</p> <p>Maßnahme zur Verbesserung: Tempo 30</p>
3.3	<p>Radweg Kleinglattbach - Ensingen über Ensinger See, Durchlass unter der alten Bahnbrücke</p>	<p>Bereits das einfache Durchfahren der Engstelle ist problematisch (Breite und Übersicht). Keine wirtschaftlich vertretbare Lösung erkennbar. Radfahrer müssen absteigen und einige Meter schieben.</p>
4	Riet	<p>Es fehlt eine geeignete Radwegeverbindung nach Nussdorf (siehe Ziffer 4.2).</p>
4.1	<p>K 1688 / Eberdinger Straße zwischen K1694 (Nussdorf) und K 1686 / Ludwigsburger</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch.</p>

	<p>Straße</p> <p>7.000 / <5% / 50</p>	<p>Die Einrichtung eines Schutz- oder Angebotsstreifens scheidet wegen dem Linksabbieger und der Sperrfläche weitgehend aus.</p> <p>Die Strudelbachstraße ist als Alternative bedingt geeignet, da die kleine Brücke auf Höhe der Robert Bosch Straße eine weniger günstige Anbindung an die Kreisstraße darstellt, als die Einmündung Ludwigsburger Straße. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde Sinn machen, wenn Variante 4.2.2 verfolgt würde.</p>
4.2.1	<p>K 1694, Riet – Nussdorf</p> <p>3.900 / 5-10 % / 100</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch.</p> <p>Es gibt 2 Alternativrouten als Varianten, die aber hinsichtlich Orientierung, Topographie (zum Teil deutlich höhere Steigungen) und Belag deutlich schlechter sind:</p> <p><u>Variante 1</u> Wirtschaftsweg von K 1688 Richtung Schützenhaus (Steigung ca. 10%)</p> <p><u>Variante 2</u> Feldweg Richtung Aurich, siehe Ziffer 4.3 Und es verbleibt immer die teilweise Nutzung der Kreisstraße.</p>
4.2.2		
4.2.3	<p>Südwestliche Gemarkungsgrenze</p>	<p>Alternative zur Maßnahme 4.2.2</p> <p>An der Gemarkungsgrenze Riet / Eberdingen führt von der K 1688 ein Feldweg nach Nussdorf.</p> <p>Topographisch ist dies die günstigste Variante. Der Weg müsste hinsichtlich des Belags insbesondere im Bereich des Waldes ertüchtigt werden (möglichst Asphalt).</p> <p>Dieser verläuft aber überwiegend auf Eberdinger / Nussdorfer Gemarkung (Riet ca. 250 m und Nussdorf ca. 700 m). Dies bedarf daher einer Abstimmung mit Eberdingen. Der Weg ist landschaftlich schön, ruhig und verkehrssicher – aber weitgehend ohne soziale Kontrolle. Lediglich am Einstieg an der K 1688 gibt es 2 Wohnhäuser. Von der K 1688 könnte dieser Radweg nach Osten zum Strudelbachtalradweg (S) über den geplanten Damm eines Hochwasserrückhaltebeckens geführt werden.</p>
4.3	<p>Feldweg Richtung Aurich</p>	<p>Der Weg hat nur einen groben Schotterbelag und</p>

	(nördlich Enzweihinger Straße 5)	ist recht steil (ca. 14%). Dieser kann auch Richtung Nussdorf genutzt werden. Belagsverbesserung. Verbindung Richtung Aurich und Nussdorf.
4.4.1	K 1686 Ludwigsburger Straße zwischen K 1688 und Talweg 4.900 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist noch vertretbar. Allerdings ist die Fahrbahnbreite (6,5 m) ungünstig. Maßnahme zur Verbesserung: Tempo 30
4.4.2	K 1686 Ludwigsburger Straße ab Talweg Richtung Hochdorf 4.300 / <5% / 100	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch. Es besteht eine Alternative über die Markgröninger Straße und Raiffeisenstr. (siehe Zi. 4.5).
4.5	Raiffeisenstraße	Die Straße ist steil (ca. 13%).
5	Roßwag	Es fehlen direkte Radwegeverbindungen nach Illingen (siehe Zi. 5.2) und Aurich (siehe Zi. 5.3).
5.1.1	K 1648 – Manfred-Behr-Straße, Ortslage zwischen Rathausstraße, Lugstraße und Kelterplatz 2.900 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Teil des Enztalradweges (EN). Mischverkehr ist vertretbar.
5.1.2	K 1648 – Manfred-Behr-Straße, zwischen Kelterplatz und Seemühle 3.300 / <5% / 50 – 100	Der nördlich vorhandene Parallelweg ist räumlich unzureichend (Breite, Sicherheitsraum zur K 1648) und aufgrund der beengten Verhältnisse (insbesondere nördlich der Kreisstraße K 1648 zwischen Steinbruch und Ortslage Roßwag) auf das gebotene Maß (ca. 3 m Radweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen oder 1,5 m Grünstreifen zur Fahrbahn) nicht weiter ausbaubar. Für einen regional bedeutsamen Radweg (EN, KS, FW, T26) mit erheblichem Freizeitverkehr ist dies kein (dauerhaft) akzeptabler Zustand. Ein schmaler Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn wurde 2014 befestigt. Da es sich aber um einen Sicherheitsraum zur Fahrbahn handelt, ergibt sich keine echte Verbreiterung des Radweges. Als grundsätzliche Alternative bietet sich die Verlegung des Enztalradweges und der anderen regionalen Routen auf die Südseite der Enz an. Der Anschluss im Bereich der B 10 und nach Roßwag über das ortsnahes Feldwegenetz ist

		<p>vorhanden. Betroffen ist allerdings ein Landschaftsschutzgebiet sowie FFH- und Vogelschutzgebiet.</p> <p><u>Alternative 1</u> Verbesserungsmaßnahme im Rahmen des Bestandes durch Befestigung des Grünstreifens. Diese Maßnahme wird im Herbst 2013 realisiert.</p> <p><u>Alternative 2</u> Verlegung des Enztalradwegs (EN), Kraichgau-Stromberg-Radweges (KS) auf die Südseite der Enz.</p>
5.1.3	<p>K 1648 / B 10</p> <p>Enztalradweg westlich der B 10</p>	<p>Im Zuge der Sanierung der Einmündung / Schmiebachbrücke wurde eine Verbreiterung des Radweges entlang der Kreisstraße K 1648 realisiert.</p> <p>Die B 10 Unterführung ist teilweise unübersichtlich und eng.</p> <p>Aufweitung des Weges (unter der B 10 Brücke) auf ca. 3 m mit Mittelleitlinie. Die Maßnahme thematisiert die beengte und relativ unübersichtliche Routenführung des Enztalradweges (EN) unter der B 10. Es wird vorgeschlagen die Maßnahme in Richtung Osten zu erweitern. Im Bereich des Pumpenhäuschens könnte der Radweg ebenfalls etwas verbreitert und mit Mittelleitlinie versehen werden.</p>
5.1.4	<p>Enztalradweg östlich B 10</p>	<p>Bau einer Schmiebrücke westlich der B 10-Unterführung zur Entschärfung der beengten und relativ unübersichtlichen Routenführung.</p> <p>Es ist eine nachrangige Maßnahme und abhängig von angrenzenden Maßnahmen bezüglich der Routenführung</p> <p>Kommt es zu einer Verlegung des Enztalradweges (EN) zwischen Roßwag und der B 10 auf die Südseite der Enz würde die Maßnahme weniger Sinn machen. Würde zudem die Route Richtung Illingen auf dem Bahnhof dauerhaft auf der Seite der Essotankstelle verbleiben, wäre die Maßnahme überflüssig!</p>
5.2.1	<p>K 1648, westliche Ortslage</p> <p>3.000 / <5% / 30 - 50</p>	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist vertretbar.</p> <p>Über die Tempo-30-Zone bestehen für den</p>

		ortskundigen Radfahrer Alternativen.
5.2.2	K 4507 Roßwag – Illingen, Außerortsbereich ca. 1400 / <5% / 100	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist problematisch. Eine (trassennahe) Alternative gibt es nicht. Teilweise kann das Parallelfeldwegesystem genutzt werden. Hier sind im Einvernehmen mit Grundstückseigentümern noch Ausbauergänzungen möglich. Über den Enztalradweg (EN) und entlang der B 10 gibt es eine (umwegige) Alternative.
5.3	K 1649 2.700 / 5-10 % / 100	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mittlere Steigung (ca. 8 %). Mischverkehr ist problematisch. Oberhalb der Aussiedlerhöfe gibt es die Möglichkeit über Feldwege (teilweise unbefestigt) auszuweichen. Dies ist aber ungünstig hinsichtlich Orientierung und im Belag. Auf der Auricher Seite ist die Situation etwas ungünstiger. Eventuell könnten die Radfahrer etwas früher / länger über Feldwege geführt werden (Richtung Wasserhochbehälter). Parallelweg zumindest bis auf Höhe des Feldweges ausbilden. Belag des Feldweges verbessern.
6	Ensingen	
6.1	Panoramastraße < 1.000 / 5-10 % / 30 – 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Wegen des geringen Verkehrsaufkommens besteht kein Handlungsbedarf.
6.2	L 1106 - Herrenwiesen	Fehlende Querungsmöglichkeit über die L 1106, um eine Fortführung der Hauptradroute zu ermöglichen. Einmündungsbereich Horrheimer Straße bzw. im Zuge der nördlichen L 1106 (Werkszufahrt Firma Ensinger Mineral-Heilquellen GmbH – Logistik/Verwaltung). Integration einer Querungshilfe im Zuge der L 1106 im Bereich der Linksabbiegespur zur Horrheimer Straße, z.B. Bereich der Sperrfläche bzw. im Bereich der offenen Einleitung in die Linksabbiegespur oder im Sperrflächenbereich der Linksabbiegespur zur Werkszufahrt der Firma Ensinger Mineral-Heilquellen GmbH. Integration einer Querungshilfe über die L

		1106.
7	Horrheim	
7.1	L 1106 - Pforzheimer Straße,	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Es bestehen Alternativen.
7.2	L 1106 5.800 Außerortsbereich / 5-10% / 100 7.600 südlich Maulbronner Str. / 5-10 % / 50	<p>Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Mischverkehr ist nicht vertretbar.</p> <p>Zu einem Parallelradweg (<u>Alternative 1</u>) entlang der Landesstraße gibt es 2 Alternativen abseits der Landesstraße, die aber hinsichtlich Orientierung und Belag ungünstiger sind:</p> <p><u>Alternative 2</u> Südlich der Landesstraße über Herdweg und Nonnenhardwald (Richtung Niederhaslach). Es handelt sich hier um eine topografisch günstige flache Linie. Der Weg ist in verschiedenen Bereichen gegebenenfalls zu richten. Der Weg führt teilweise durch einen Privatwald. Ein früherer Versuch diese Linie mittels Beschilderung zu aktivieren scheiterte am Einspruch des Waldeigentümers.</p> <p><u>Alternative 3</u> Nördlich der Landesstraße über Schnürle / unterhalb der Weinberge. Auf Horrheimer Gemarkung besteht praktisch kein Handlungsbedarf (allenfalls Belagsverbesserungen). Anders sieht es auf Hohenhaslacher Seite aus. Zwischen der Gemarkungsgrenze und den (Hohenhaslacher-) Weinbergen sind die Wege überwiegend Gras- und Erdwege. Die Ertüchtigung des „Hohlweges“ über den „Hochpunkt“ ist möglicherweise aus naturschutzsichtlicher Sicht problematisch. Im Frühjahr 2013 sind durch die Stadt Sachsenheim in diesem Bereich Belagsverbesserungsmaßnahmen im Wirtschaftswegenetz durchgeführt worden.</p> <p><u>Alternative 1</u> Parallelradweg</p> <p><u>Alternative 2</u> südlich Landesstraße L 1106</p> <p><u>Alternative 3</u> nördlich Landesstraße L 1106</p>
7.3	Maulbronner Straße	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Im Außerortsbereich ist das Verkehrsaufkommen

	1.400 / 5-10 % / 70 / 100 5.000 / 5-10 % / 50	gering. Mischverkehr ist vertretbar. Im Innerortsbereich ist das Verkehrsaufkommen noch vertretbar unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.
7.4	L 1131 - Westumfahrung Horrheim zwischen Maulbronner Straße und Kreisverkehr / L 1106	Parallelradweg Ein Vorentwurf (RPS bzw. früher Straßenbauamt Besigheim) aus dem Jahr 2003 liegt vor. Eine erste Abstimmung mit der Stadt wurde in 2003 durchgeführt. Die Umsetzung der Planung ist nicht absehbar.
8	Gündelbach	
8.1	L 1131 / Schützingen Straße 2.000 / 5-10 % / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Es ist nur ein ca. 70 m langer Abschnitt betroffen. Mischverkehr ist vertretbar.
8.2.1	K 1644 / Katharinenstraße 1.400 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Der ortskundige Radfahrer kann (innerorts) die Lorenzenstraße nehmen. Mischverkehr ist vertretbar.
8.2.2	K 1644 / Außerortsbereich 1.300/ <5% / 100	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Anlage eines Parallelweges wäre mit hohem Eingriff (Wald) verbunden. Mischverkehr ist vertretbar. Es gibt eine nordöstliche Alternative entlang Weinberge und durch Wald. Der Waldweg ist aber nur bedingt geeignet (Steigung, Belag). Kleine Lücke (ca. 30 m) zwingt zur Benutzung der Kreisstraße.
8.2.3		Bau eines ca. 30 m langen Verbindungsweges parallel zur Kreisstraße.
9	Aurich	Es fehlt eine geeignete Radwegeverbindung nach Enzweihingen (siehe Ziffer 9.7 / 2.3).
9.1	L 1135 - Hirsauer Straße 800 / <5% / 30 - 50 4.500 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Teilweise werden Radfahrer über die Alte Vaihinger Straße und Sonnenbergstraße geführt. Ansonsten gibt es keine sinnvolle Alternative. Ein durchgehender Schutz- oder Angebotsstreifen ist nicht möglich (auch nicht einseitig bergauf). Mischverkehr ist noch vertretbar. Im unteren Bereich zwischen Sonnenbergstr. und Nussdorfer Straße unproblematisch.
9.2	L 1135 - Nussdorfer Straße 800 / <5% / 30-50 3.700 / <5% / 50	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Hier gilt das Gleiche wie zur Hirsauer Straße Ziffer 9.1.
9.3	Alte Vaihinger Steige	Alternative zur Hirsauer Straße, jedoch relativ hohe

		Steigung (11 %)
9.4	Reitsteige	Alternative zur Hirsauer Straße, jedoch relativ hohe Steigung (12 %) Etwas ungünstiger als Alte Vaihinger Steige
9.5	L 1135 südlich Knoten L 1125 5.200 / <5% / 100	Der Radwegeknotenpunkt Vaihingen / Aurich – Großglattbach ist unbefriedigend. Der Feld-/ Radweg liegt etwas tiefer als die Landesstraße. Es gibt nur einen schmalen Pfad zur Landesstraße bzw. zum Feldweg Richtung Großglattbach. Verbindungsrampe zwischen Feldweg und Landesstraße verbessern.
9.6	Feldweg nordwestlich Aurich, Verbindung nach Großglattbach	Schlechter Belagszustand. Belag in Stand setzen
9.7	Verbindung Aurich – Enzweihingen K 1649 (Florian-Geyer-Straße) 2.900 / <5% / 100 Kreuzbachtal	Es fehlt eine geeignete Verbindung nach Enzweihingen. Ausbau des vorhandenen Erdweges (siehe Ausführungen unter Ziffer 2.3). Hier wurde inzwischen ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet. Ein Ziel ist die Sicherung bzw. Herstellung eines ausreichend breiten Wirtschaftsweges im Tal.
9.8	Sonnenbergstraße 3.500 / <5% / 30	Hauptverkehrsstraße ohne Radweg. Die Fahrbahnbreite von 6 m lässt keine Maßnahme zu. Mischverkehr ist vertretbar.