top plan
die Wegweiser

Osteranger 16 · D - 87616 Wald
) +49 (0)8302 261
info@topplan.de
www.topplan.de

top plan Osteranger 16 · D - 87616 Wald

Stadt Marktoberdorf
Richard-Wengenmeier Platz 1
D 87616 Marktoberdorf

Datum: 13.01.2025
Projektleitung: Andreas Ampßler

Radverkehrskonzept: Entwicklungsmaßnahmen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein durchgängiges, sicheres Radnetz mit direkten Verbindungen ist ein wesentlicher Faktor für die Förderung des Radverkehrs und die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes haben wir auf dem entwickeltem Alltagsradnetz eine Bestandsanalyse durchgeführt. Darauf aufbauend erhalten Sie Steckbriefe für die streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen.

Mit besten Grüßen

Andreas Ampßler

top plan
die Wegweiser

Osteranger 16 · D - 87616 Wald
) +49 (0)8302 261
info@topplan.de
www.topplan.de

top plan Osteranger 16 · D - 87616 Wald

Stadt Marktoberdorf
Richard-Wengenmeier Platz 1
D 87616 Marktoberdorf

Datum: 18.11.2024
Projektleitung: Andreas Ampßler

Radverkehrskonzept: Entwurf Entwicklungsmaßnahmen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein durchgängiges, sicheres Radnetz mit direkten Verbindungen ist ein wesentlicher Faktor für die Förderung des Radverkehrs und die Erhöhung des Radverkehrsanteils.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes haben wir auf dem abgestimmten Alltagsradnetz eine Bestandsanalyse durchgeführt. Darauf aufbauend erhalten Sie Steckbriefe für die streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen (Entwurfsfassung). Ihre Anregungen und Kommentare zu den Entwicklungsmaßnahmen können wir gerne noch im Konzept berücksichtigen.

Mit besten Grüßen

Andreas Ampßler

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,81 km
Anbindung Hausen (Nummer: 777151-016)

Lagebeschreibung:

Verbindung von Hausen nach Westen mit Anschluss an den Radweg an der B 16.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Von Hausen existiert ein Wirtschaftsweg in Richtung Kreisverkehr der B 16. Ebenso wurde eine Verbindung von der Straße zwischen Kreen und Bertoldshofen an den Kreisverkehr gebaut. Jedoch kann weder der Kreisverkehr noch die Brücke über die Geltnach sicher mit dem Rad befahren werden. Es fehlt eine eigenständige Radverkehrsführung. Dadurch existiert keine radgerechte Verbindung von Hausen an den Radweg an der B 16. Erforderlich wäre der Bau einer eigenen Brücke über die Geltnach und ein Radweg an der Nordseite des Kreisverkehrs. Die Lücke beträgt nur ca. 130 m. (Warum diese Lücke im Zuge des Baus der Umgehungsstraße nicht geschlossen wurde, ist topplan nicht bekannt.)

Alternativen:

- Von Hausen über Bertoldshofen zum Radweg in Richtung Kurfürstenallee. Diese Strecke ist allerdings um rund 17 % länger.
- In Richtung Kreen / Marktoberdorf Nord von Hausen zuerst nach Norden und dann die Querverbindung nach Kreen. Diese Strecke ist um rund 8 % länger.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

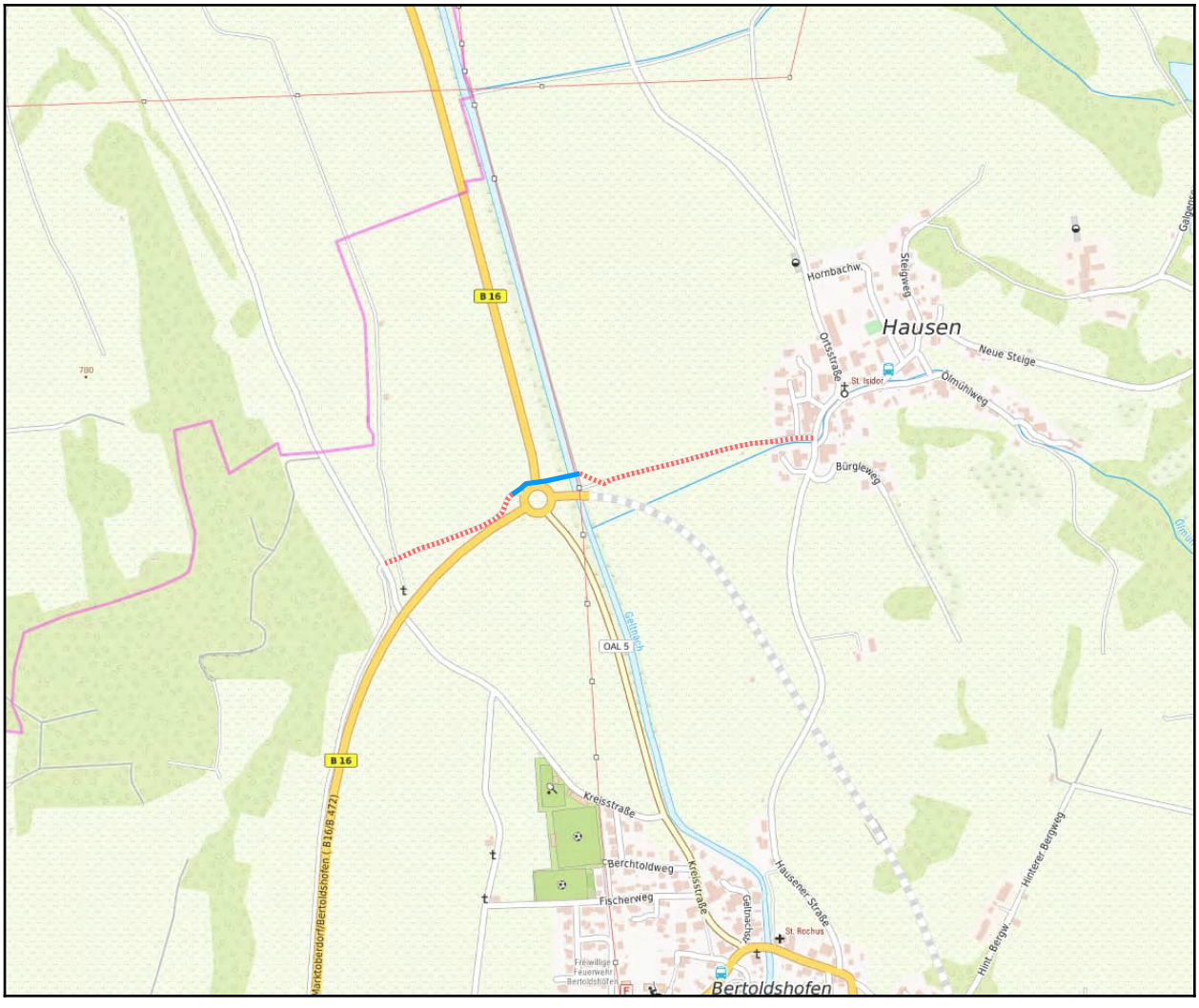
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,81 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		126	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	681	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	807	---
Verkehrsbelastung		126	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	681	---
Verkehrssicherheit Rad		126	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	681	---
Wegebelag		126	Asphalt
Wegebelag	Asphalt	374	---
Wegebelag	wassergebundene Decke (Kies)	306	Asphalt
Wegebreite Rad		126	> 2,5 m
Wegebreite Rad	OK	681	---
Wegezustand Rad		126	sehr gut
Wegezustand Rad	mäßig	306	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	374	---

Kartenausschnitt: Anbindung Hausen



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,83 km
AOK-Kreuzung (Nummer: 777151-031)

Lagebeschreibung:

gesamter Kreuzungsbereich der AOK-Kreuzung mit Anschlussbereichen

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

Für eine gleichberechtige Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer ist ein kompletter Umbau des gesamten Kreuzungsbereichs mit den Anschlussbereichen erforderlich. Derzeit gibt es entweder keine Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich oder sie enden ohne Weiterführung.

Der Umbau bedarf einer detaillierten Planung. Eine erste Skizze zu möglichen Optionen hängt dieser Maßnahme an. In dieser Skizze sind auch die Anschlussbereiche in der Bahnhofstraße und im Mühlsteig enthalten. Diese Abschnitte werden daher nicht als gesonderte Maßnahme aufgeführt. Sind aber dennoch sehr wichtig.

Alternativen:

Keine.

Der sehr große Handlungsbedarf wurde an verschiedenen Stellen (Workshop, Bürgerbeteiligung, Gespräche mit Polizei, Stadtverwaltung) immer wieder genannt. Die Einschätzung des sehr großen Handlungsbedarfs wird von topplan geteilt.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,83 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		22	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	341	gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	285	mindestens Schutzstreifen Rad
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	53	Radfahrstreifen
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	57	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	254	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	513	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	57	---
Verkehrsbelastung		22	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	57	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	680	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad		22	hoch
Verkehrssicherheit Rad	gering	341	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	338	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	57	hoch
Wegebelag		22	Asphalt
Wegebelag	Asphalt	65	---
Wegebelag	Asphalt	737	Asphalt
Wegebreite Rad		338	> 1,5 m
Wegebreite Rad		57	> 2,5 m
Wegebreite Rad		22	> 3,0 m
Wegezustand Rad	OK	737	sehr gut

Kartenausschnitt: AOK-Kreuzung

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,11 km
Balteratsried (Nummer: 777151-026)

Lagebeschreibung:

St 2008 in Balteratsried innerorts zwischen
Freybergstraße und Kippachstraße

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

In diesem Abschnitt existiert ostseitig ein Gehweg. Der gesamte Straßenraum hätte aber eine ausreichende Breite damit zumindest einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg geschaffen werden kann. Dieser wäre vor allem für den Freizeitradverkehr auf der Achse Sulzschneid - Balteratsried - Texas (Kippachmoos) hilfreich.
Ein innerorts durchgängiger Geh- und Radweg ist aufgrund der Kapelle und des Hauses Nr. 18 nicht möglich.

Alternativen:

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn innerorts mit Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist vertretbar.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,11 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	109	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	109	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	109	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	109	hoch
Wegebelag	Asphalt	109	Asphalt
Wegezustand Rad	OK	109	sehr gut

Kartenausschnitt: Balteratsried

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,59 km
Balteratsried - Kohlhunden (Nummer: 777151-027)

Lagebeschreibung:

Vom nördlichen Ortsausgang von Balteratsried bis zum Abzweig nach Kohlhunden

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der St 2008.

In Verbindung mit der Entwicklungsmaßnahmen -025 könnte eine Lücke im regionalen Radnetz geschlossen werden, da dann eine durchgängige Verbindung von Seeg über Lengenwang bis nach Marktoberdorf existiert.

Alternativen:

Keine, da die Führung auf der Fahrbahn der St 2008 für den Radverkehr nicht geeignet ist.
Balteratsried, Hummeratsried und Kühemoos sind für den Alltagsradverkehr bisher nicht an das Stadtgebiet angeschlossen. Einzige Alternative wäre von Hummeratsried über Fechsen nach Marktoberdorf. Dies ist jedoch eine längere Strecke.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

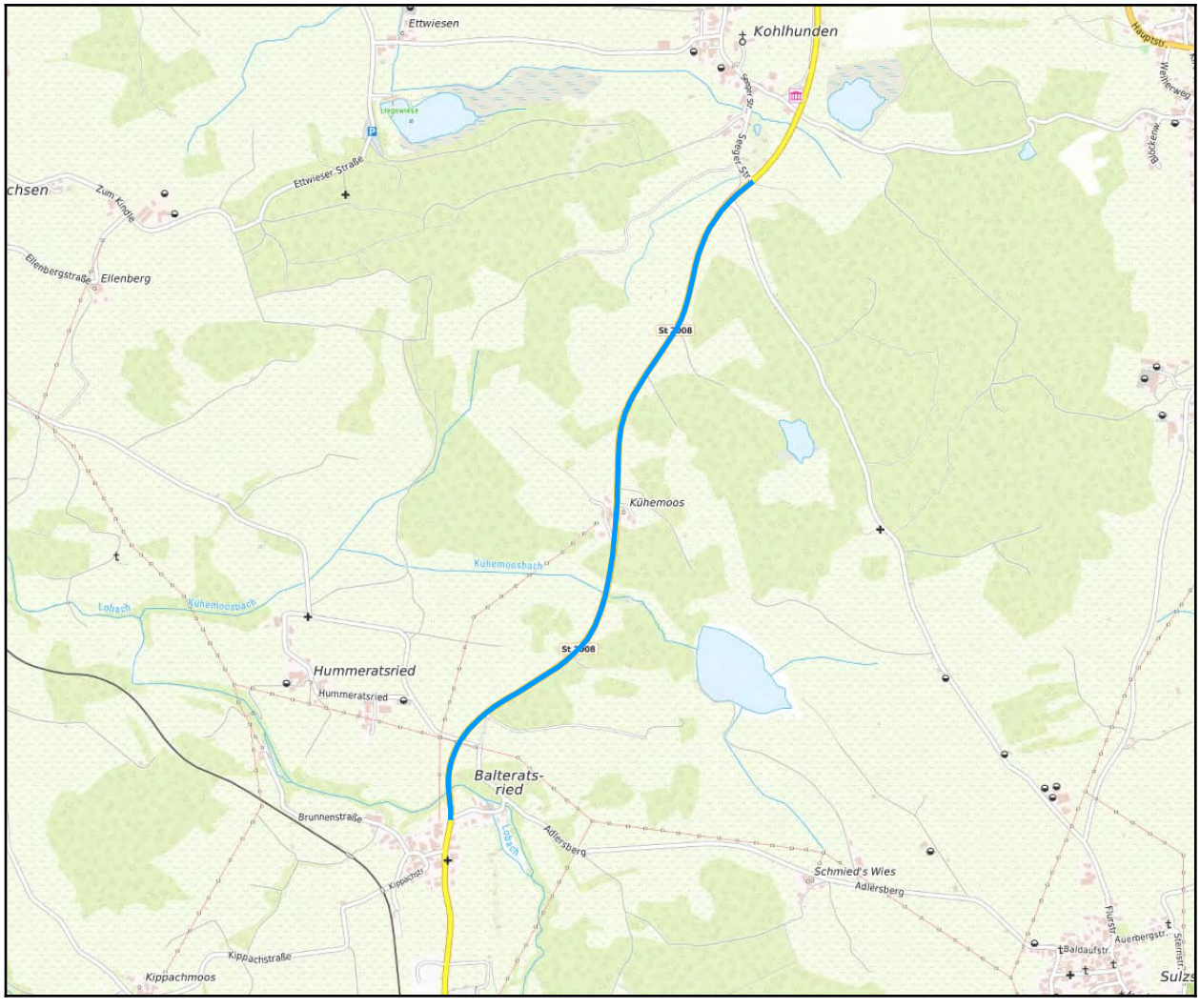
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,59 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 80 km/h)	416	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	2173	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	2590	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	2590	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	2590	hoch
Wegebelag	Asphalt	37	---
Wegebelag	Asphalt	2552	Asphalt
Wegebreite Rad		2490	> 2,5 m
Wegebreite Rad	OK	99	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	2590	sehr gut

Kartenausschnitt: Balteratsried - Kohlhunden



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,98 km
Bertoldshofen Südost (Nummer: 777151-018)

Lagebeschreibung:

Von Bertoldshofen bis zum Abzweig nach Burk

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse war auf diesem Streckenabschnitt relativ viel Verkehr. (Die Bundesstraße und der Tunnel waren offen.) In Teilbereichen handelt es sich um einen Neubau der Straße. Jedoch wurde keine eigenständige Radverkehrsführung umgesetzt. Diese wäre zumindest bergauf (in Fahrtrichtung Südosten) zu empfehlen - mit einem Einrichtungsradweg. Zumal ab dem Abzweig nach Burk ein wenig befahrener Wirtschaftsweg bis zum Abzweig nach Ob folgt und somit eine durchgängige regionale Radachse enstehen würde. Zudem wäre Burk besser an Bertoldshofen angebunden. Alternativ zum Einrichtungsradweg wäre natürlich auch ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg für die Radfahrenden geeignet.

Alternativen:

Führung auf der Fahrbahn, mit durchgängiger Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

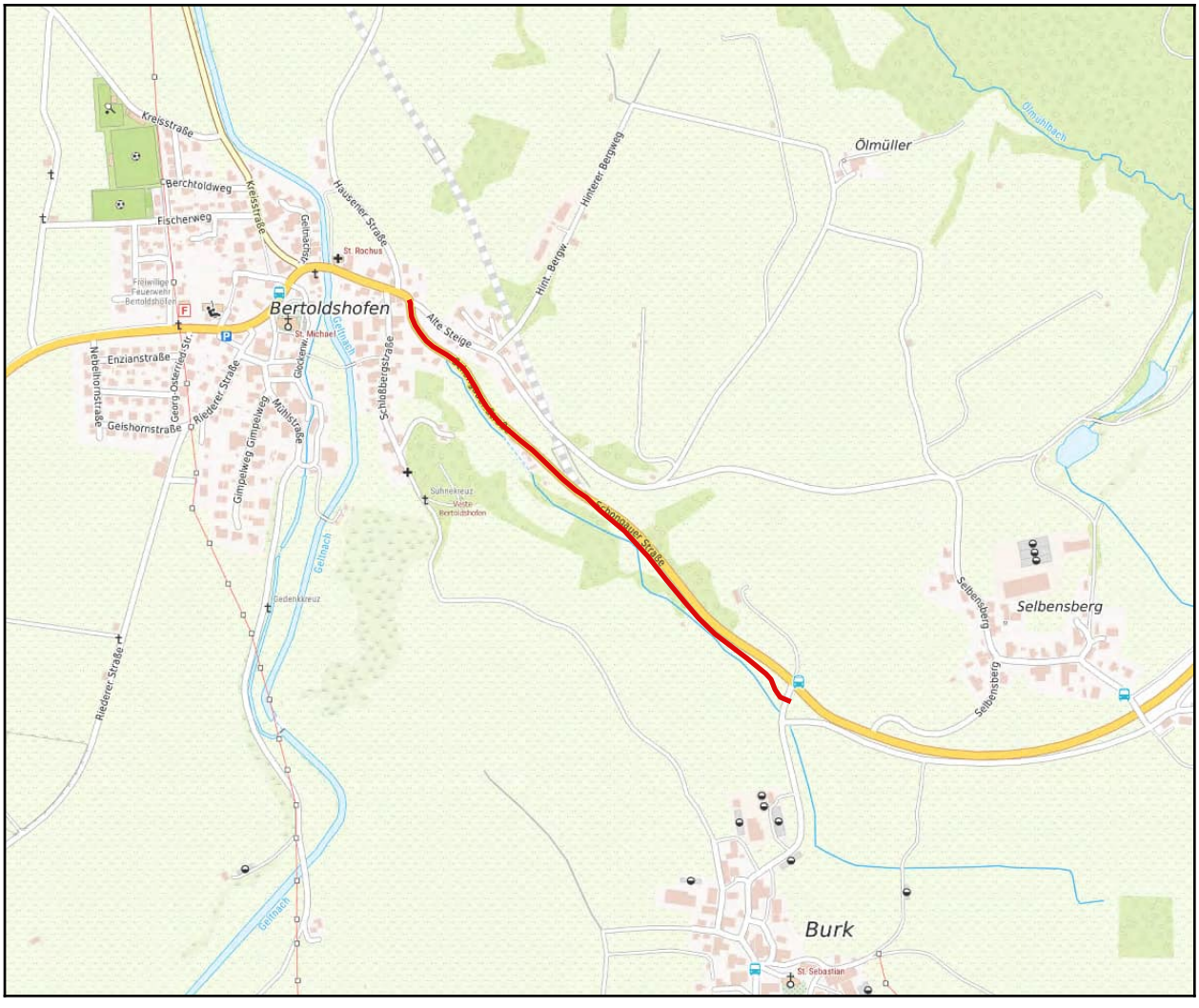
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,98 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	801	Einrichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	176	Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	978	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	978	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	978	hoch
Wegebelag	Asphalt	978	---
Wegebreite Rad		978	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	978	---

Kartenausschnitt: Bertoldshofen Südost



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,34 km
Bertoldshofen West (Nummer: 777151-017)

Lagebeschreibung:

Die Maßnahme betrifft zwei voneinander getrennte Streckenabschnitte, welche jedoch räumlich nah beieinander liegen und deshalb bei dieser Entwicklungsmaßnahme zusammengefasst sind.
1) Wirtschaftsweg entlang der B 16
2) Teilstück der Verbindungsstraße von Bertoldshofen in Richtung Kreen

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Von Kreen nach Bertoldshofen wurde die Gemeindeverbindungsstraße neu asphaltiert und ist für Freizeit- als auch Alltagsradfahrende in einem sehr guten Zustand.
1) Jedoch wurde die Anbindung an den Radweg in Richtung Kurfürstenallee nur als gekiester Wirtschaftsweg entlang der B 16 ausgebaut. Auf rund 800 m fehlt eine Asphaltierung. Diese ist auf jeden Fall zu empfehlen.
2) Die Verbindungsstraße zwischen Kreen und Bertoldshofen wurde nicht vollständig ausgebaut. Es fehlt in Bertoldshofen auf einer Länge von ca. 500 m eine neue Asphaltierung bis zum Anschluss an die Kreisstraße. Priorität für dieses Teilstück "gering" da mit staubfreier Decke befestigt.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

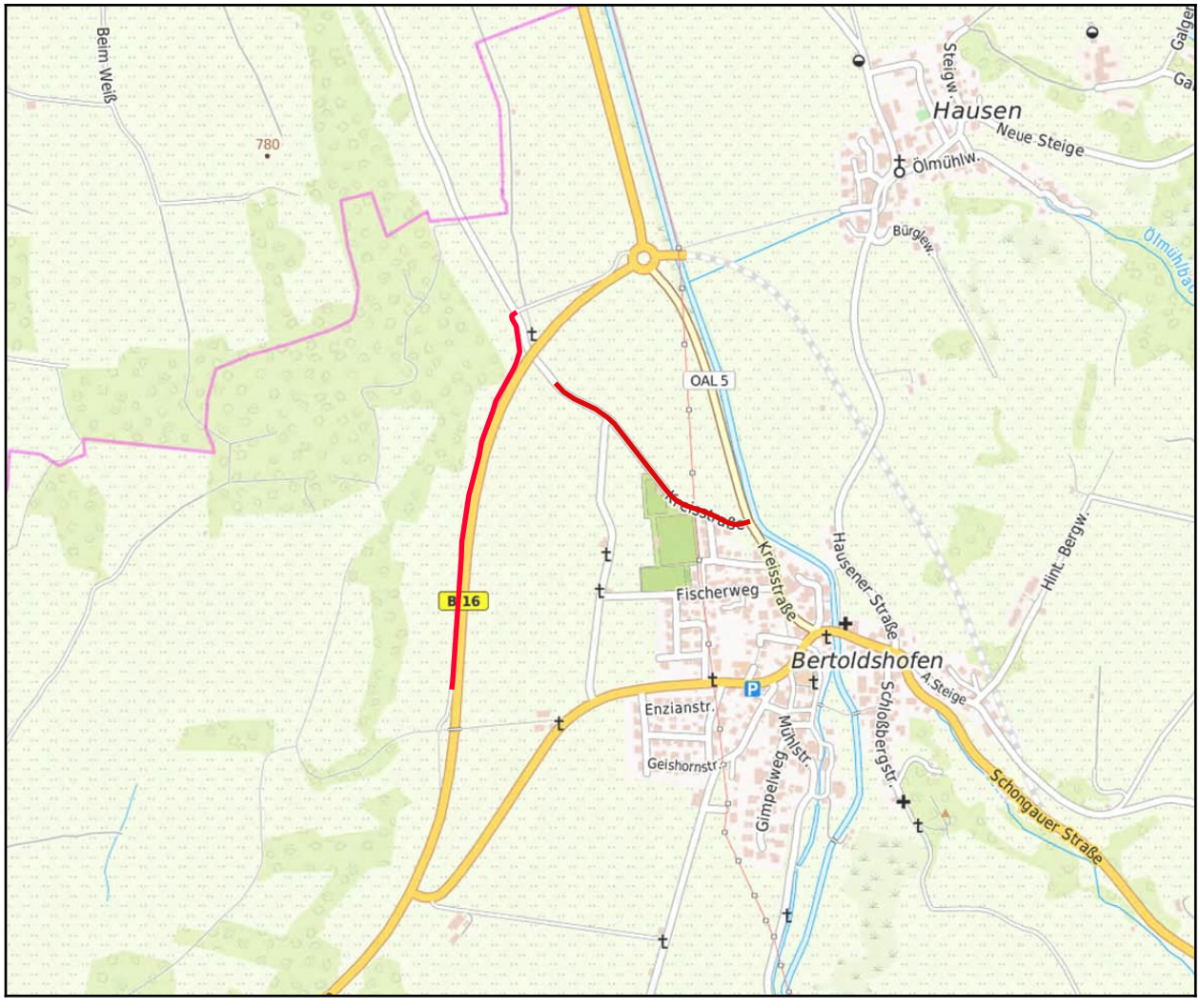
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,34 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	91	---
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	1246	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	1337	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	816	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	520	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1337	---
Wegebelag	staubfreie Decke	520	Asphalt
Wegebelag	wassergebundene Decke (Kies)	816	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	1337	---
Wegezustand Rad	mäßig	1337	mindestens gut

Kartenausschnitt: Bertoldshofen West



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,47 km
Bertoldshofen: Schongauer Straße (Nummer: 777151-019)

Lagebeschreibung:

Ortsdurchfahrt Bertoldshofen (Schongauer Straße) zwischen den Abzweigungen Alte Steige und Am Prälatenweg

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Der breite Straßenquerschnitt in der Ortsdurchfahrt ist aufgrund der Fertigstellung der Umgehungsstraße nicht mehr erforderlich. Der Straßenraum kann neu aufgeteilt werden. Dies kann im Zuge der Dorferneuerung erfolgen. Eine Verkehrsberuhigung ist sicherlich anzustreben. Je nach Planung des gesamten Straßenraums können für den Radverkehr Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sinnvoll sein. Alternativ eine Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr, sofern dieser durch geeignete bauliche und gestalterische Maßnahmen beruhigt und verlangsamt wird.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

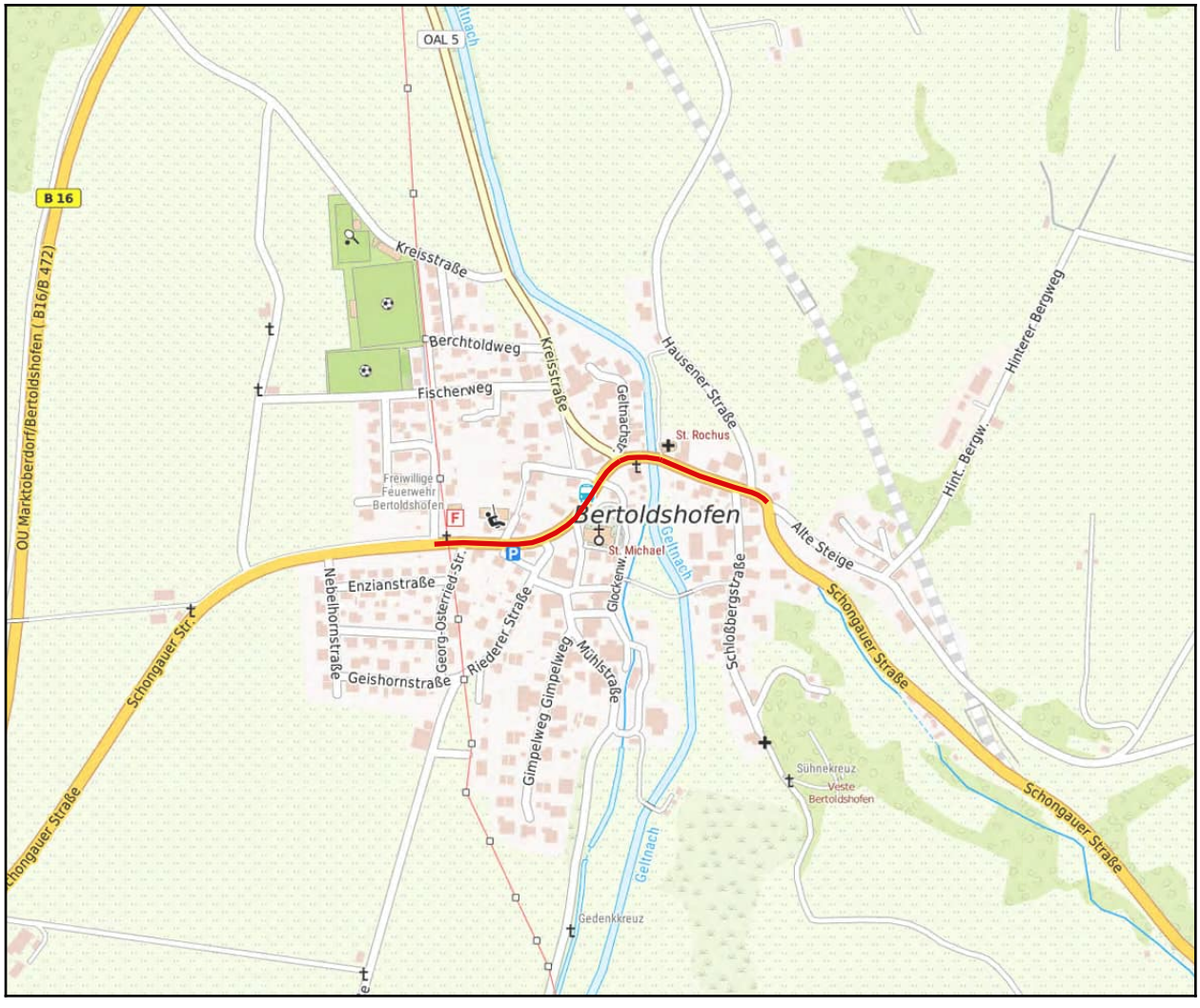
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,47 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	469	mindestens Schutzstreifen Rad
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	469	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	445	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	23	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	23	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	445	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	469	---
Wegebelag	Asphalt	469	---
Wegebreite Rad		469	> 1,5 m
Wegebreite Wandern	1,0 bis 2,0 m	469	---
Wegezustand Rad	OK	469	---
Wegezustand Wandern	gut	469	---

Kartenausschnitt: Bertoldshofen - Schongauer Straße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,10 km
Carl-Maria-von-Weber-Straße (Nummer: 777151-036)

Lagebeschreibung:

Carl-Maria-von-Weber-Straße ab Kreuzung mit Schützenstraße mit Querung der Meichelbeckstraße zur Weiterfahrt in der Kemptener Straße. Die Carl-Maria-von-Weber-Straße und die Überquerung der Meichelbeckstraße sind wichtigen Teil der Ost-West-Achse welche den Bereich Hohenwartstraße an das Schulzentrum anbindet.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Als Teil des Schulweges aus dem Bereich Hohenwartstraße zum Schulzentrum ist eine eigenständige Radverkehrsführung sehr zu empfehlen. Im Idealfall wird an der Nordseite der Straße ein durchgängiger getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg geschaffen, welcher die Radfahrer zum Fußgängerübergang an der Meichelbeckstraße leitet (bzw. von dort nach Osten führt.) Die Meichelbeckstraße kann dann relativ sicher am Fußgängerübergang gequert werden. Für die Realisierung müssten die Parkplätze an der Nordseite aufgelöst werden. Eine Alternative ist eine Auflösung nur des westlichsten Parkplatzes (Fläche zwingend erforderlich) und trotzdem eine durchgängige Führung auf dem bisherigen Gehweg (jedoch mit geringeren Breiten, also weniger gut für den Radverkehr). Auf der Westseite des Fußgängerüberwegs (Hs.Nr. 18) muss der überdachte Bereich des Gehweges mit einer Säule mitten in der Verkehrsfläche zurück gebaut werden. Der Gehweg muss für den Radverkehr freigegeben werden.

Alternativen:

Die bisherige Führung auf der Fahrbahn ist zwar möglich, trägt jedoch nicht zur Stärkung des Radverkehrs bei und ist weniger sicher. Insbesondere die beidseitig angeordneten Längsparkplätze stellen eine dauerhafte Gefahrenquelle dar. Die Überquerung der Meichelbeckstraße ist am Fußgängerübergang deutlich sicherer, als auf der Fahrbahn. Zudem ist bei Umsetzung der Handlungsempfehlung eine direkte Weiterleitung in der Kemptener Straße (siehe Entwicklungsmaßnahme 777151-037) möglich.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

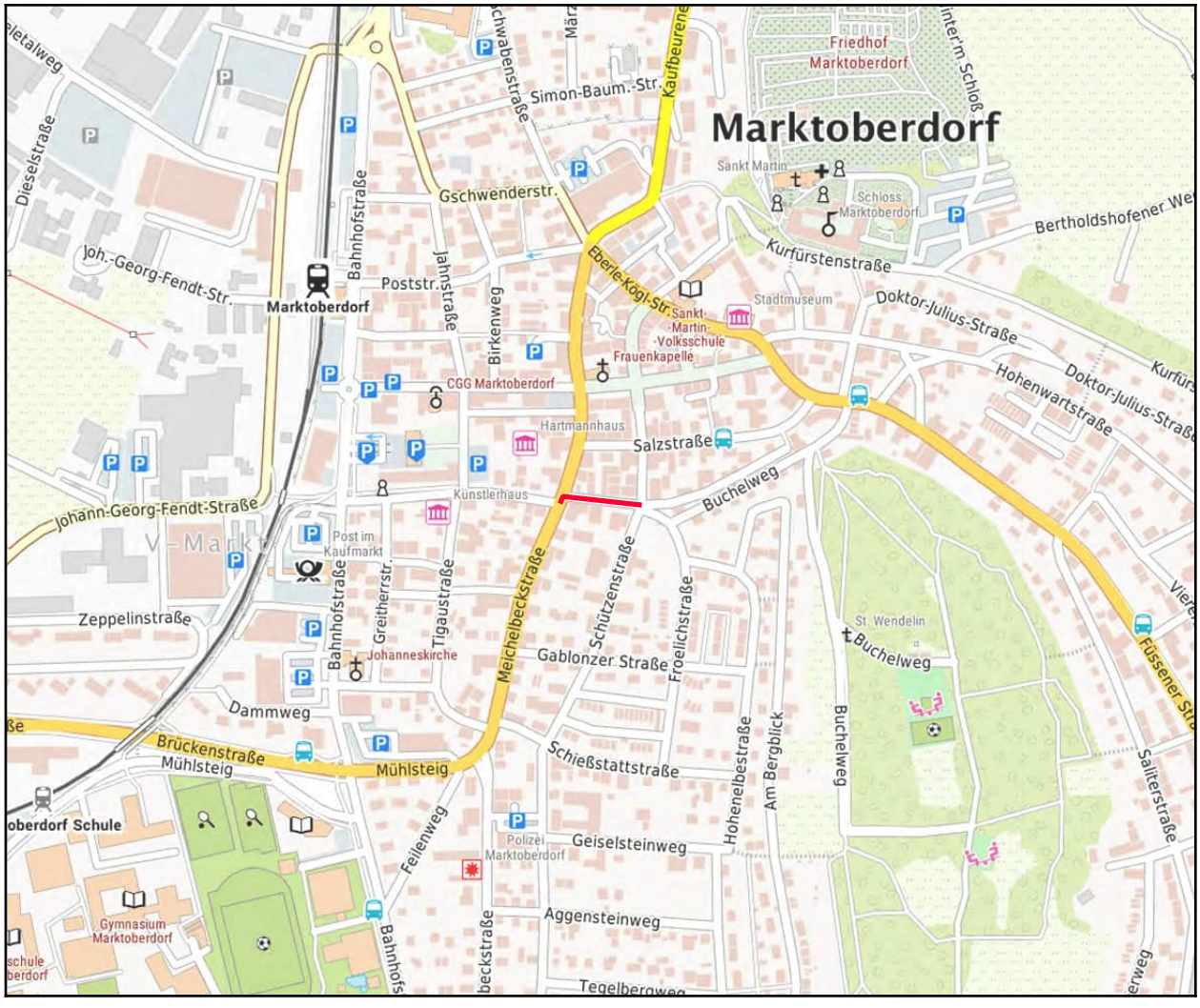
Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,10 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	88	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	8	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	97	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	8	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	88	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	8	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	88	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	OK	97	---
Wegebelag	Asphalt	97	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	97	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	8	---
Wegezustand Rad	OK	88	sehr gut
Wegezustand Wandern	gut	97	---

Kartenausschnitt: Carl-Maria-von-Weber-Straße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km
Eberle-Kögl-Straße (Nummer: 777151-040)

Lagebeschreibung:

Eberle-Kögl-Straße von Salzstraße bis Rauh-Kreuzung;
Insbesondere wichtig ist der Abschnitt von der Einmündung der Hohenwartstraße östlich der Musikschule bis zur Kreuzung mit der Kurfürstenstraße bei der Sankt-Martin-Schule. Dieser Abschnitt ist ein wichtiger Zubringer zur Grundschule aus dem gesamten Bereich der Hohenwartstraße.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Mit der vorgesehenen Umwidmung der Eberle-Kögl-Straße kann ein verkehrsberuhigender Umbau erfolgen. Davon profitieren dann auch der Rad- und Fußverkehr sowie die Musikschule und die Grundschule.

Alternativen:

Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse ist eine eigenständige (durchgängige) Radverkehrsführung nicht möglich. Daher kann eine Stärkung des Rad- und Fußverkehrs nur durch eine grundlegende Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung gelingen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	308	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	308	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	308	maximal 1.500 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit Rad	mittel	308	hoch
Wegebelag	Asphalt	308	---
Wegezustand Rad	OK	308	---

Kartenausschnitt: Eberle-Kögl-Straße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,60 km
Engratsried - Gewerbegebiet West (Nummer: 777151-009)

Lagebeschreibung:

Kreisstraße OAL 7 zwischen Engratsried und Gewerbegebiet West bzw. B 472

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Der Ausbau der Kreisstraße ist in Planung. Jedoch nach unserem Kenntnisstand ohne eigenständigen Geh- und Radweg, da die Grundstücksverhandlungen dafür gescheitert seien.
Jedoch stellt die Strecke eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen Leuterschach und dem Gewerbegebiet West dar. Zudem ist sie die einzige Möglichkeit Engratsried mit einer Radverbindung an Marktoberdorf anzuschließen. Der Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges ist sehr zu empfehlen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

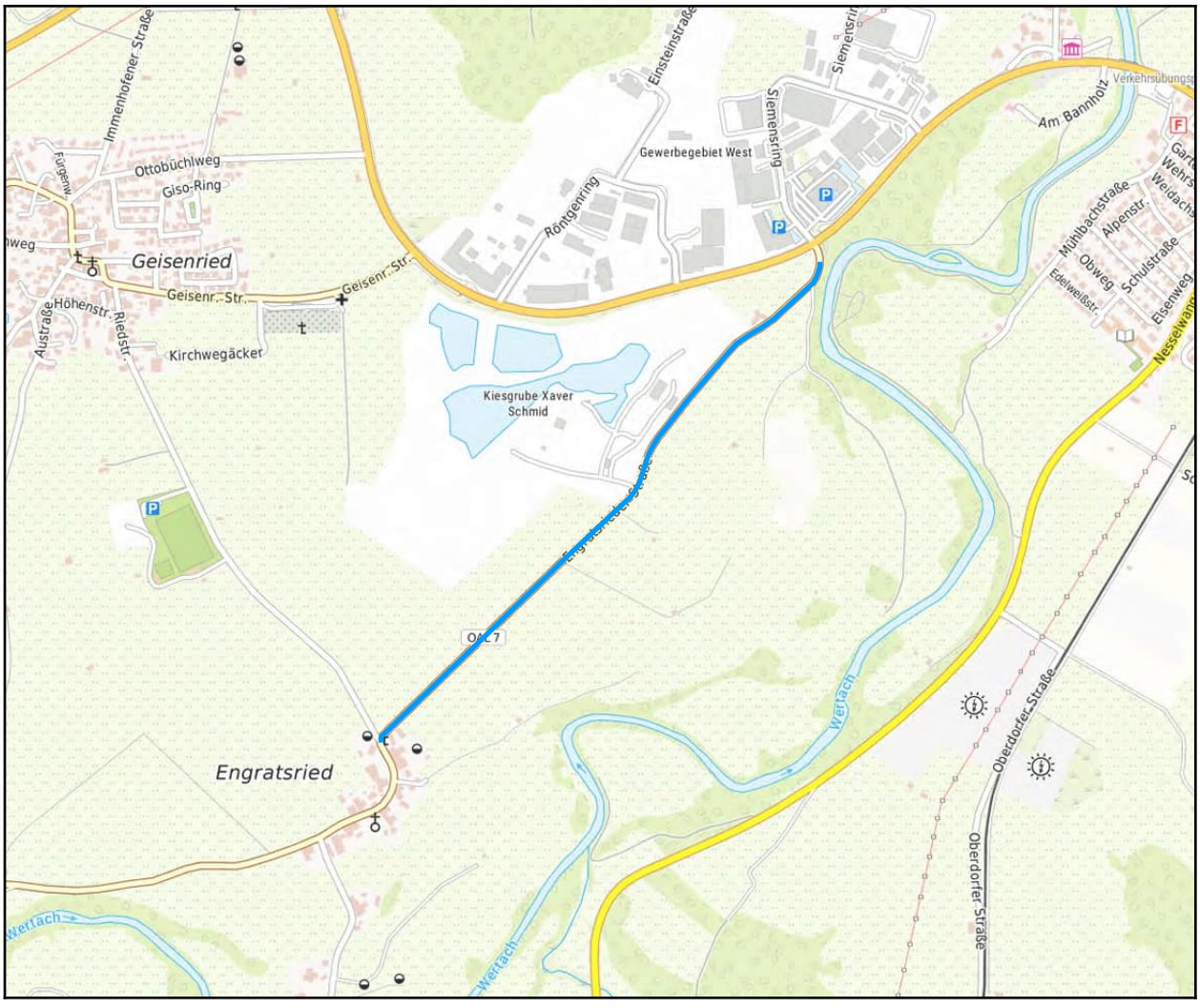
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,60 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 80 km/h)	362	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	1239	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	1602	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	1602	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	1602	hoch
Wegebelag	Asphalt	1602	Asphalt
Wegebreite Rad		1602	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	1602	sehr gut

Kartenausschnitt: Engratsried - Gewerbegebiet West



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,10 km
Füssener Straße (Nummer: 777151-041)

Lagebeschreibung:

Füssener Straße stadtauswärts von bisherigem Ende des Radweges bis zum Anschluss an die Tölzer Straße

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Den getrennten Geh- und Radweg ab dessen jetzigem Ende bei Hs.Nr. 50 bis kurz nach dem Abzweig in die Tölzer Straße verlängern und dort eine Fahrbahnquerung mit Mittelinsel für Radfahrende und Fußgänger schaffen. Der dafür erforderliche Platzbedarf kann durch die komplette Auflösung der Abbiegespur gewonnen werden. Diese erscheint aufgrund des geringen Abbiegeverkehrs nicht mehr erforderlich.

Alternativen:

Die bisherige Radverkehrsführung ab dem Ende des Radweges an der Westseite ist nicht geeignet - siehe Hinweise bei Standort -0854.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Hinweis: Entlang der Füssener Straße bestehen beidseitig getrennte Geh- und Radwege. Diese sind sehr schmal. Jedoch sind aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse keine besseren Lösungen möglich. Auf eine eigene Entwicklungsmaßnahme für diese Bereiche wird deshalb verzichtet.

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,10 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	99	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	99	---
Verkehrssicherheit Rad	gering	99	hoch
Wegebelag	Asphalt	99	Asphalt
Wegebreite Rad		99	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	99	sehr gut

Kartenausschnitt: Füssener Straße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,12 km
Füssener Straße - Salzstraße (Nummer: 777151-038)

Lagebeschreibung:

Verbindung entlang der Füssener Straße zwischen Hohenwartstraße und Salzstraße mit Anbindung an den Genoveva-Brenner-Weg

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Schaffung einer markierten Radverkehrsführung nördlich der Füssener Straße im Bereich der Hs.Nr. 21 und 25. Von dort kann sowohl eine Weiterführung in Richtung Musikschule als auch eine Querung der Füssener Straße erfolgen. Schaffung eines sicheren Übergangs über die Füssener Straße in die Salzstraße, unmittelbar westlich der Kreuzung. Der Übergang liegt dann schon im zukünftigen verkehrsberuhigten Bereich. Durch die Gesamtmaßnahme kann das Radfahren auf der Füssener Straße vermieden werden.

Eine radgerechte Lösung in der Salzstraße bis zum Abzweig in den Genoveva-Brenner-Weg ist aufgrund des beengten Straßenraums schwierig umzusetzen. Mögliche Lösungen sollten im Rahmen einer Verkehrsschau vor Ort besprochen werden.

Alternativen:

In die Gegenrichtung kann der Radverkehr vom Genoveva-Brenner-Weg kommend auf dem bisherigen Gehweg geführt werden (an der Ostseite der Salzstraße und Südseite der Füssener Straße). Dieser muss als gemeinsamer Geh- und Radweg (oder zumindest Gehweg mit Rad frei) ausgewiesen werden. Die Führung kann bis zur Fußgängerampel erfolgen. Dort ist eine sichere Querung der Füssener Straße möglich.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Stadtverwaltung prüft Grundstücksverfügbarkeit an der Füssener Straße im Bereich der Hs.Nr. 21 und 25

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,12 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	48	mindestens Schutzstreifen Rad
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	71	verkehrsberuhigter Bereich
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	120	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	48	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	71	maximal 500 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit Rad	gering	120	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	OK	10	---
Wegebelag	Asphalt	120	---
Wegebreite Rad	OK	48	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	10	---
Wegezustand Rad	OK	120	---
Wegezustand Wandern	gut	10	---

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,12 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	48	mindestens Schutzstreifen Rad
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	71	verkehrsberuhigter Bereich
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	120	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	48	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	71	maximal 500 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit Rad	gering	120	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	OK	10	---
Wegebelag	Asphalt	120	---
Wegebreite Rad	OK	48	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	10	---
Wegezustand Rad	OK	120	---
Wegezustand Wandern	gut	10	---

Kartenausschnitt: Füssener Straße - Salzstraße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km
Geisenried (Nummer: 777151-012)

Lagebeschreibung:

Geisenrieder Straße ab Hs.Nr. 1 in Fahrtrichtung Osten

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

An der Südseite der Geisenrieder Straße ist bisher ein Gehweg vorhanden. Als Anbindung an den Radweg in Richtung Gewerbegebiet /Thalhofen ist der Beginn einer Radverkehrsführung am Ortsrand bei Hs.Nr. 1 zu empfehlen - mit einem Radfahrstreifen. Folgende Optionen sind möglich:
- Auflösung des Gehweges und dafür Bau eines Radfahrstreifens. Der Gehweg ist in einem mäßigen Zustand und kann daher nicht unmittelbar als Radweg übernommen werden. Bei einer Auflösung des Gehweges müssten Fußgänger dafür den Gehweg an der Nordseite nutzen. (Dies erscheint vertretbar, da an der Südseite keine Häuser mehr kommen.
- Alternativ wird ein neuer Gehweg gebaut, südlich der Baumreihe. Dafür ist Grunderwerb erforderlich.

- Im Bereich des Friedhofs ist der Wegezustand auf ca. 200 m mäßig. Unabhängig von der Umsetzung des Radfahrstreifens sollte dieser Bereich saniert werden.

Alternativen:

Wie bisher eine Führung auf der Fahrbahn. Dies bedeutet aber keine Stärkung des Radverkehrs.

Zur Radverkehrsführung an der Nordseite der Geisenrieder Straße siehe Empfehlungen bei Standort 09777151-0765.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

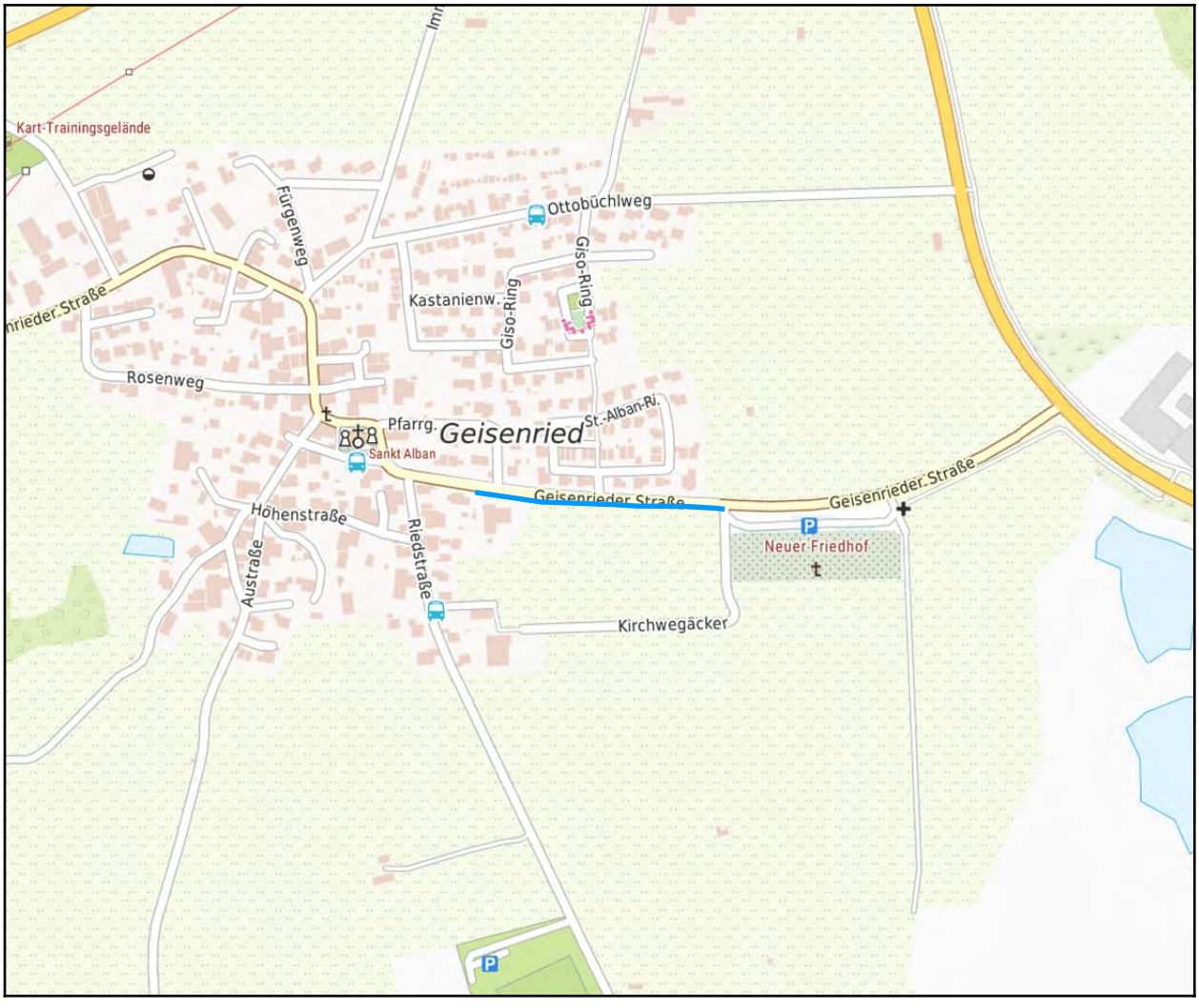
Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	278	Radfahrstreifen
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	278	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad		278	hoch
Wegebelag	Asphalt	278	Asphalt
Wegebreite Rad		278	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	278	sehr gut

Kartenausschnitt: Geisenried



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,73 km
Geisenried - Immenhofen (Nummer: 777151-011)

Lagebeschreibung:

B 472 und Kreisstraße OAL 10 zwischen Geisenried und Immenhofen

Hinweis: Bei der Maßnahme sind auch die Streckenanteile auf der Gemarkung von Ruderatshofen enthalten.

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Bau eines Geh- und Radweges zwischen dem bisherigen Ende südlich der Auffahrt zur B 12 und dem Abzweig nach Immenhofen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

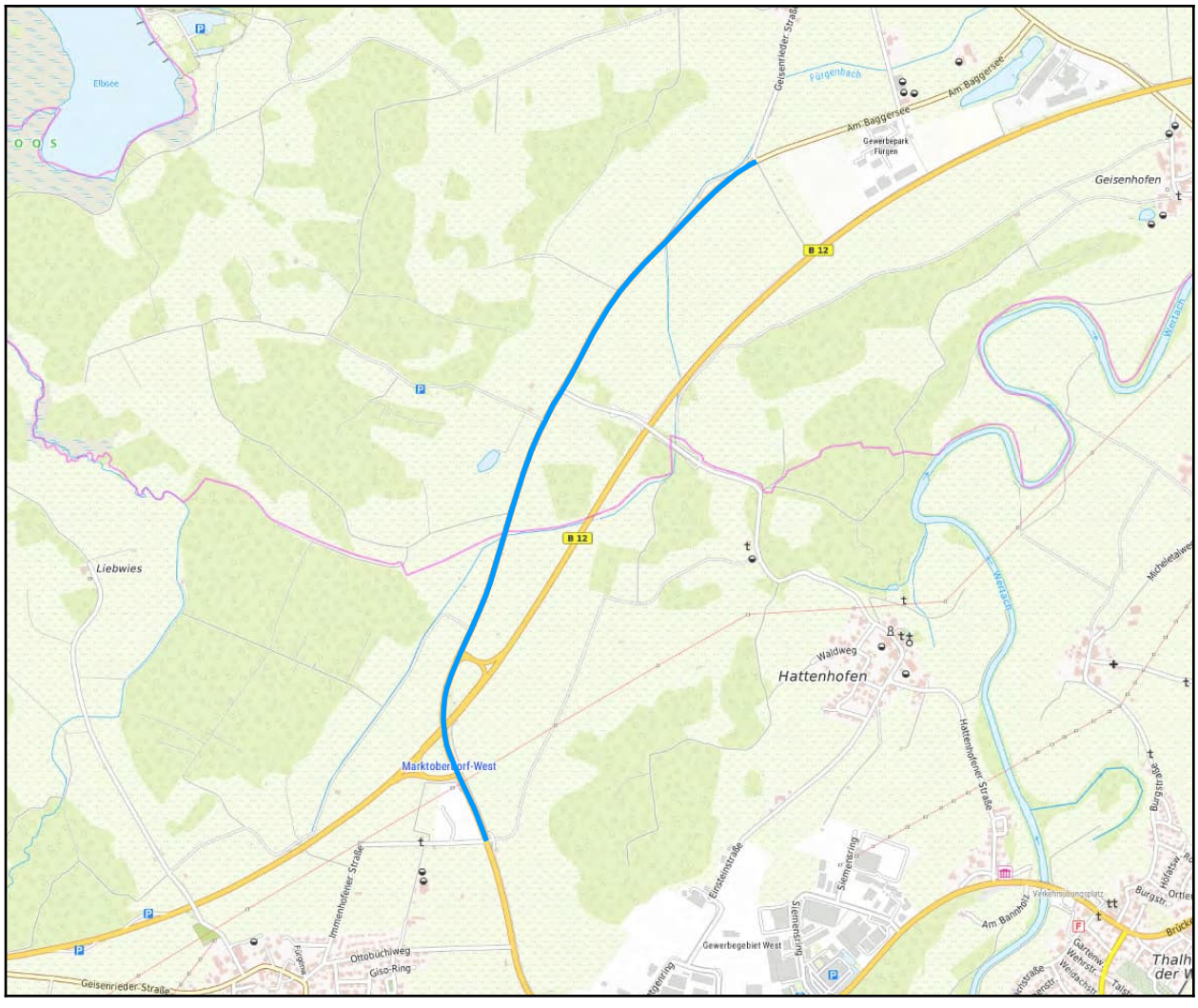
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,73 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	119	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 80 km/h)	576	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	2153	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	2730	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	2033	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	696	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	696	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	2033	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	gering	119	---
Wegebelag	Asphalt	2730	Asphalt
Wegebreite Rad		2730	> 2,5 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	119	---
Wegezustand Rad	OK	2730	sehr gut
Wegezustand Wandern	gut	119	---

Kartenausschnitt: Geisenried - Immenhofen



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 3,60 km
Geisenried - Unterthingau (Nummer: 777151-010)

Lagebeschreibung:

Kreisstraße OAL 10 zwischen Geisenried und Unterthingau.

Hinweis: Bei der Maßnahme sind auch die Streckenanteile auf der Gemarkung von Unterthingau enthalten.

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Die Verkehrssicherheit für Radfahrende auf der Kreisstraße ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten, Kuppen und Kurven gering. Daher ist der Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges sehr zu empfehlen. Mit dem Radwegebau könnte eine Lücke im regionalen Radnetz geschlossen werden, da dann eine durchgängige Verbindung von Unterthingau über Geisenried bis nach Marktoberdorf existiert.

Alternativen:

Die ausgeschilderte Freizeitradverbindung zwischen Unterthingau und Geisenried eignet sich aufgrund der Linienführung nicht für den Alltagsradverkehr. Die Umwege sind erheblich (+ 23 %). Zudem sind ca. 1,8 km nicht asphaltiert.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

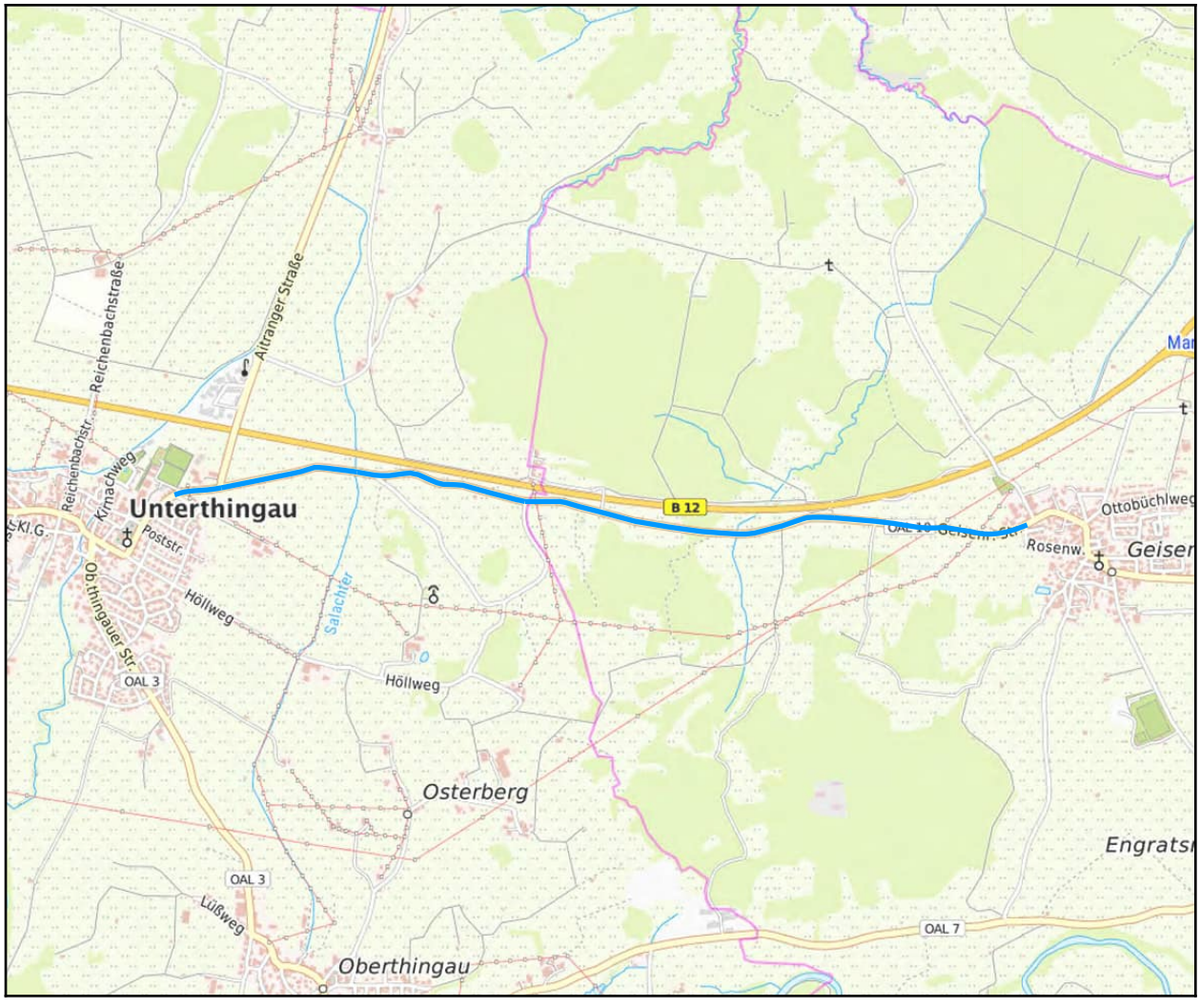
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 3,60 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	177	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	3425	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	3603	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	3603	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	3228	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	374	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	sehr gering	321	---
Wegebelag	Asphalt	3603	Asphalt
Wegebreite Rad		3603	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	3603	sehr gut

Kartenausschnitt: Geisenried - Unterthingau



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,57 km
Gewerbegebiet West 1 (Nummer: 777151-013)

Lagebeschreibung:

Röntgenring

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

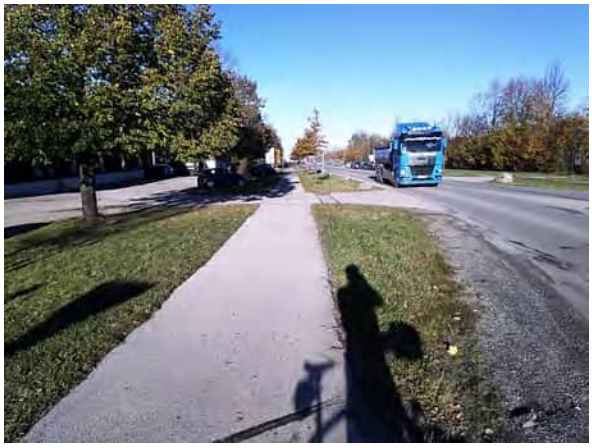
Empfehlung:

Im Röntgenring sind beidseitig Geh- und Radweg. Sie sind gut nutzbar. Jedoch liegt deren Breite unter dem Mindestmaß von 2,5 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Deshalb bei einer zukünftigen Sanierung die Ausbaubreite entsprechend erhöhen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

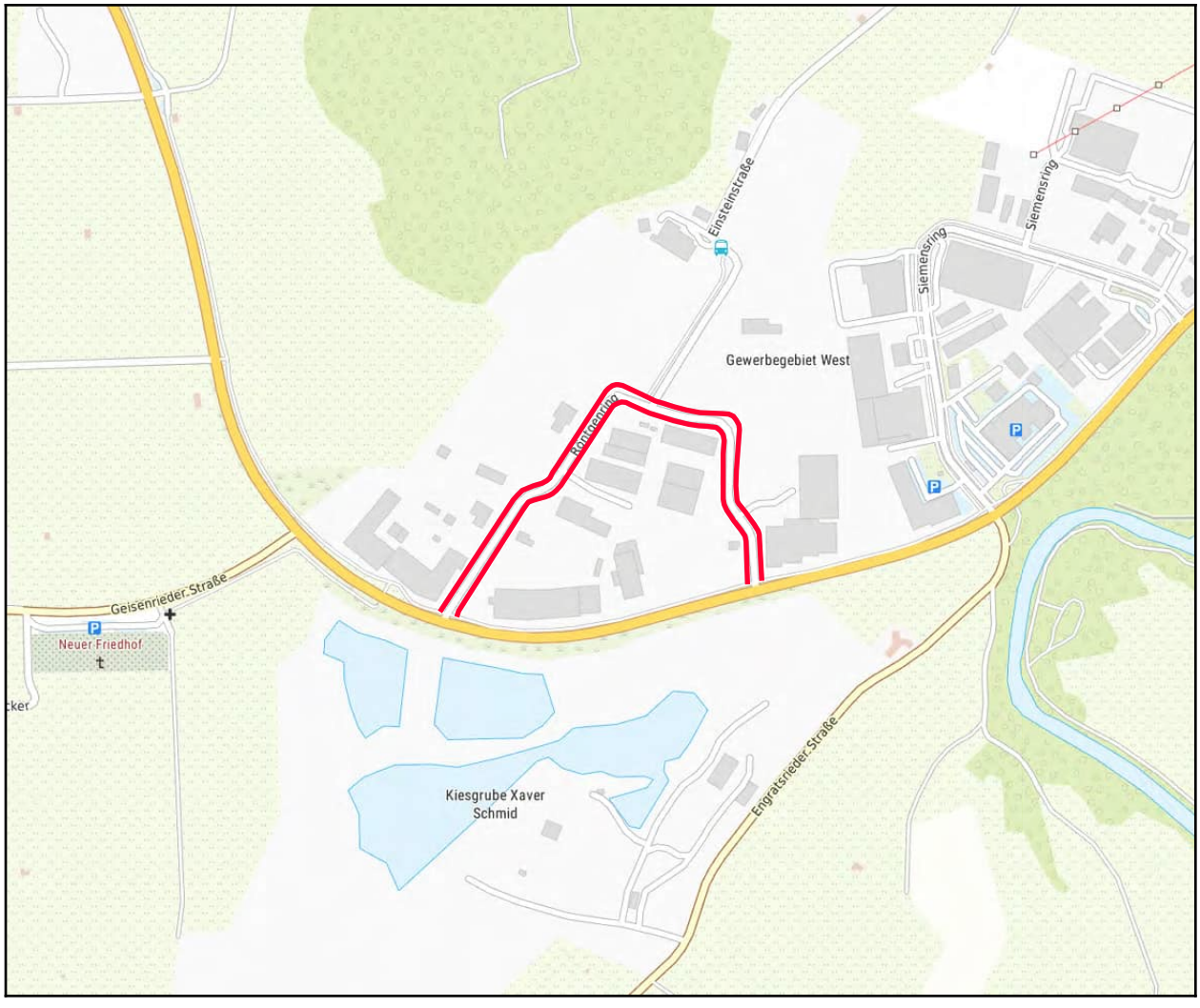


Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,57 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht	1570	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	1570	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	1570	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1570	---
Wegebelag	Asphalt	1570	---
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	1570	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	1570	---

Kartenausschnitt: Gewerbegebiet West 1



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,56 km
Gewerbegebiet West 2 (Nummer: 777151-014)

Lagebeschreibung:

Siemensring

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Im Siemensring sind beidseitig Geh- und Radweg. Sie sind gut nutzbar. Jedoch liegt deren Breite unter dem Mindestmaß von 2,5 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Deshalb bei einer zukünftigen Sanierung die Ausbaubreite entsprechend erhöhen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

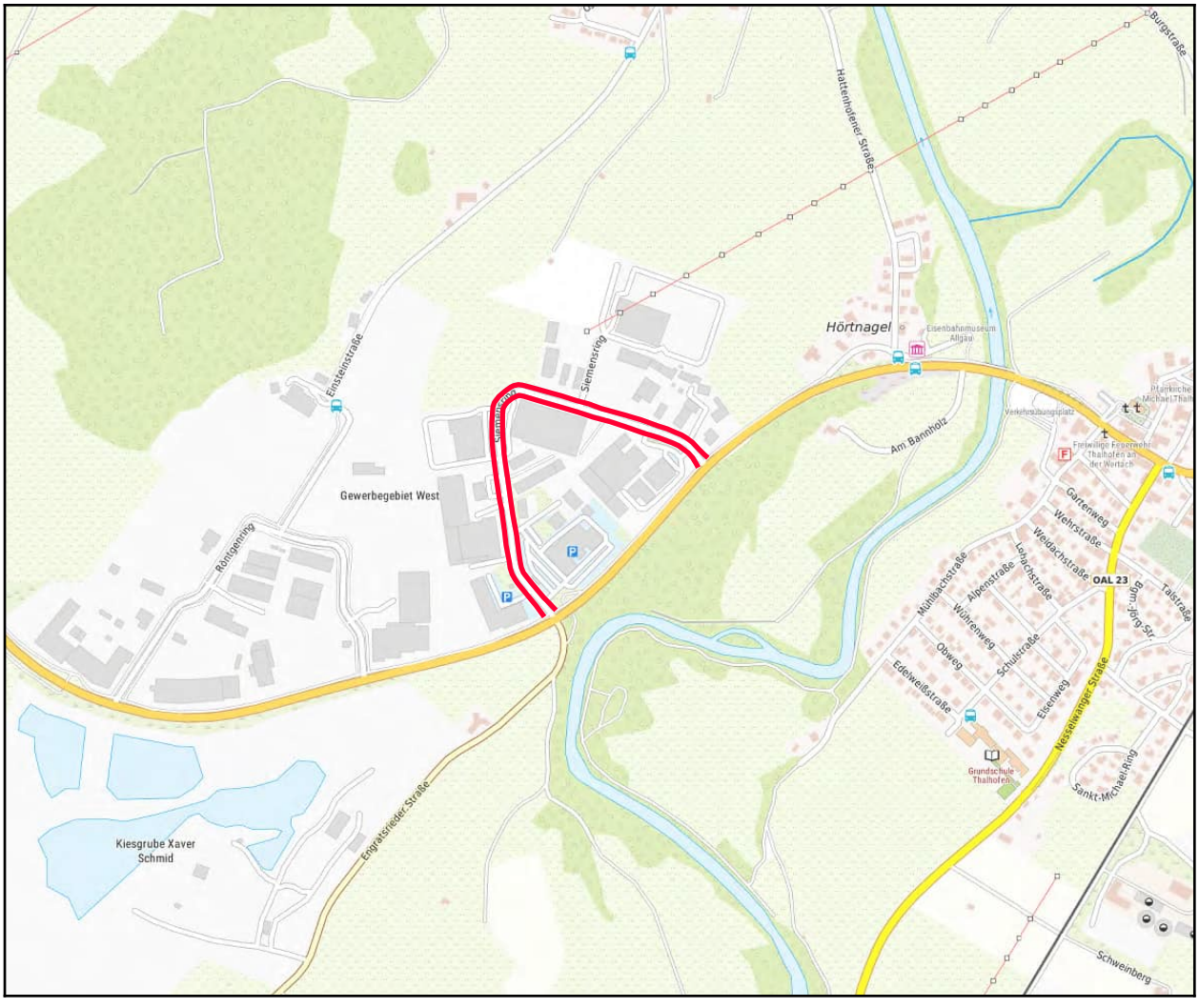
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,56 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht	1557	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	1557	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	1557	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1557	---
Wegebelag	Asphalt	1557	---
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	1557	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	1557	---

Kartenausschnitt: Gewerbegebiet West 2



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,77 km
Hohenwartstraße (Nummer: 777151-039)

Lagebeschreibung:

Hohenwartstraße bis Abzweigung Am Rambogen

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

In der Hohenwartstraße bestehen aufgrund den teils hohen Geschwindigkeiten bergab, Ausweichmanövern aufgrund Schäden in der Fahrbahnoberfläche und vielen am Straßenrand parkenden Fahrzeugen zahlreiche Gefahrenquellen für den Radverkehr. Aufgrund der Bedeutung für den Radverkehr (z. B. Anbindung Sankt-Martin-Schule) ist eine radgerechte Umgestaltung der Hohenwartstraße zu empfehlen. Das Parken muss geordnet und markiert werden. Es kann geprüft werden, ob in einem Teilabschnitt eine Einbahnregelung möglich ist. Bergauf wäre ein getrennter Geh- und Radweg wünschenswert, sodass zumindest diese Radfahrenden nicht in Konflikt mit den parkenden Fahrzeugen und dem Gegenverkehr kommen. Zudem ist in Teilbereichen eine Sanierung der Asphaltdecke erforderlich.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,77 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	768	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	768	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	768	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	768	hoch
Wegebelag	Asphalt	768	---
Wegezustand Rad	mäßig	768	sehr gut

Kartenausschnitt: Hohenwartstraße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,22 km
Iglauer Straße / Querung Bahnlinie (Nummer: 777151-046)

Lagebeschreibung:

Verbindung von der Brückenstraße entlang der Iglauer Straße und über die Bahnlinie zum Geh- und Radweg am Sportgelände Thalhofen und weiter zum Schulzentrum. Der kurze Abschnitt ist eine sehr wichtige Radachse für die Anbindung des Sportgeländes vom FC Thalhofen und des Schulzentrums.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Bisher erfolgt die Führung in der Iglauer Straße auf der Fahrbahn. Beobachtungen zeigen, dass viele Radfahrende den westseitigen Gehweg nutzen und dabei teilweise sogar auf die Fahrbahn in Fahrtrichtung links ausweichen (siehe Foto). Die Überquerung der Bahnlinie erfolgt schiebend durch eine sehr enge Umlaufschranke.
1) Der Neubau einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer ist von Seiten der Stadt Marktoberdorf bereits geplant und beschlossen.
2) Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges an der Westseite der Iglauer Straße bis zur Brückenstraße. Dafür ist Grunderwerb erforderlich. Alternativ oder ergänzend könnte auch die Fahrbahnbreite etwas reduziert werden und die frei werdende Fläche dem Geh- und Radweg zugeschlagen werden. Allerdings würde dies einen deutlich höheren Aufwand beim Bau bedeuten.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,22 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		145	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	74	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	219	---
Verkehrsbelastung		145	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	74	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	74	hoch
Wegebelag		145	Asphalt
Wegebelag	Asphalt	74	---
Wegebreite Rad		145	> 3,0 m
Wegebreite Rad	OK	74	> 2,5 m
Wegezustand Rad		145	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	74	---

Kartenausschnitt: Iglauer Straße / Querung Bahnlinie

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,25 km
Kemptener Straße (Nummer: 777151-037)

Lagebeschreibung:

Kemptener Straße mit Überquerung Bahnhofstraße als wichtiger Teil einer Ost-West-Achse mit Anschluss in Richtung Schulzentrum und V-Markt

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

In der Kemptener Straße ist eine eigenständige Radverkehrsführung sehr zu empfehlen. Diese muss direkt an den Fußgängerübergang in der Meichelbeckstraße und an die Rad- und Fußgängerampel in der Bahnhofstrasse anbinden. Derzeit sind beide Übergänge mit dem Rad kaum anfahrbar. Möglich wird dies durch einen durchgängigen Geh- und Radweg an der Nordseite der Kemptener Straße. Folgende Maßnahmen sind erforderlich:
1) Bei Hs.Nr. 2 und 4 die Grünflächen um die Bäume durch befahrbare Baumscheiben ersetzen. Bei Bedarf mit Ersatzpflanzung der Bäume. Führung des Radverkehrs auf dem bisherigen Gehweg.
2) Bei Hs.Nr. 6 (Apotheke) Auflösung des westlichsten Parkplatzes um genügend Raum für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen.
3) Furtmarkierungen bei Deckelplatz
4) Geradlinige Weiterführung von der Apotheke kommend entlang des Rathauses im Bereich der bisherigen Stellplätze. (Diese sind selten belegt.)
5) Radtaugliche Anbindung an die Ampelquerung über die Bahnhofstraße.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

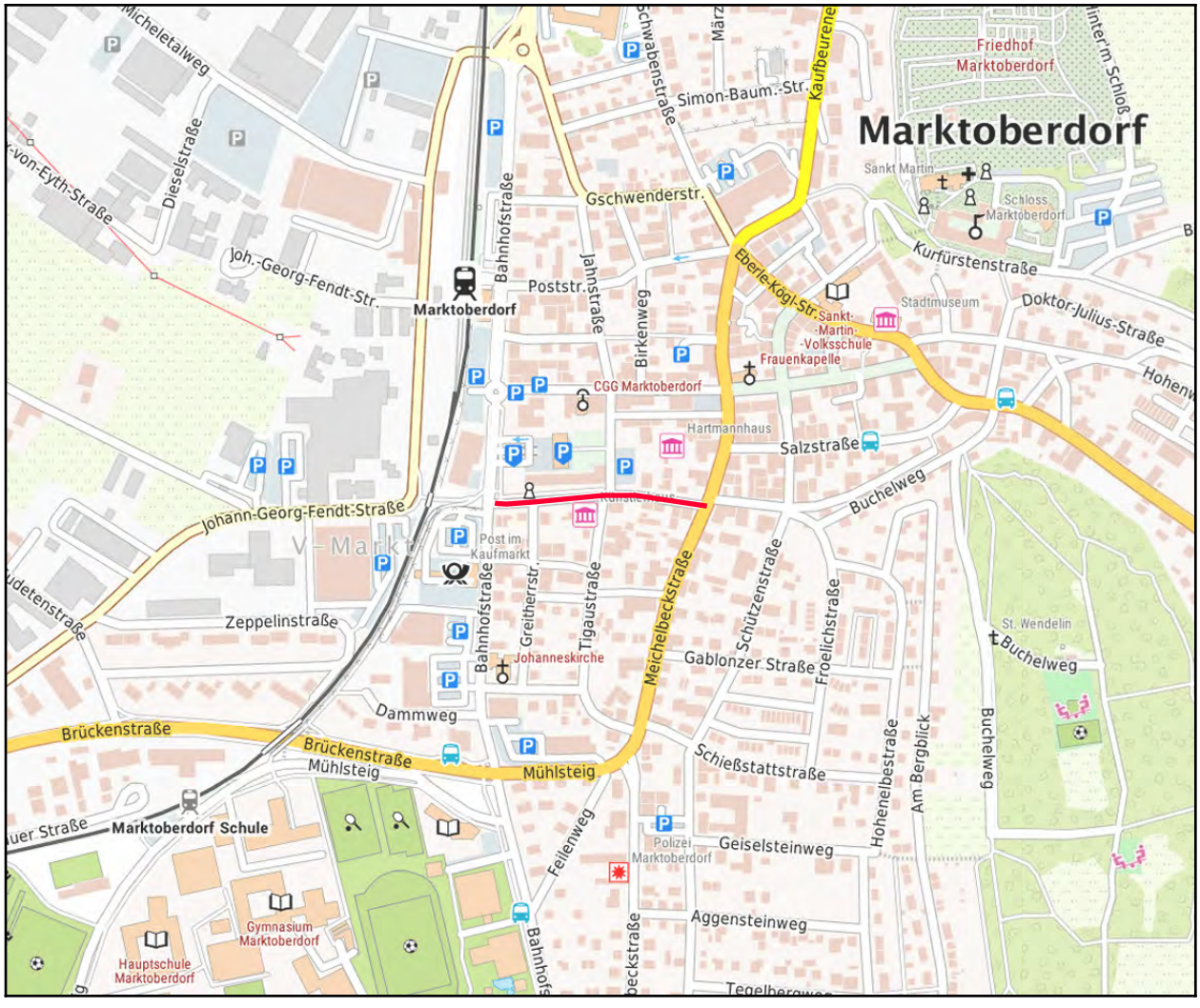
Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,25 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	236	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	11	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	11	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	236	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	11	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	236	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	236	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	11	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	119	---
Wegebelag	Asphalt	11	---
Wegebelag	Asphalt	236	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	11	---
Wegebreite Rad	OK	236	> 2,0 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	11	---
Wegezustand Rad	OK	11	---
Wegezustand Rad	OK	236	sehr gut
Wegezustand Wandern	gut	119	---

Kartenausschnitt: Kemptener Straße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km
Kreuzung Meichelbeckstraße / Hochwiesstraße (Nummer: 777151-029)

Lagebeschreibung:

gesamter Kreuzungsbereich Meichelbeckstraße / Hochwiesstraße / Seeger Straße / Goethestraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Für eine gleichberechtige Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer ist ein Um- und Neubau des gesamten Kreuzungsbereichs erforderlich. Aus Sicht des Radverkehrs ist auf folgendes zu achten:
- Für alle Fahrtbeziehungen "geradeaus" ist der Radverkehr jeweils in Fahrtrichtung rechts vor der Kreuzung auf die Fahrbahn zu führen damit er dann geradlinig auf einem rot markierten Radfahrstreifen über die Kreuzung geführt werden kann. Nach der Kreuzung erfolgt eine Überleitung mit geeigneten Kurvenradien und ohne Absätze auf den jeweiligen (Geh- und) Radweg.
- Die Abbiegebeziehungen nach rechts können auf separaten (Geh- und) Radwegen erfolgen, sodass dafür die Radfahrenden nicht auf die Fahrbahn geleitet werden müssen.

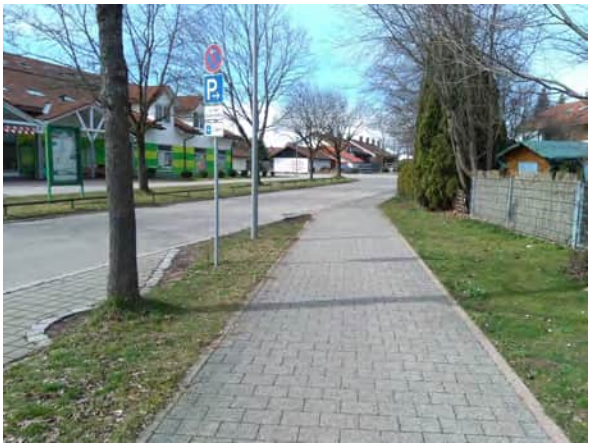
Alternativen:

Keine, da der derzeitige Zustand für einen flüssigen Radverkehr nicht geeignet ist.

In vergangenen Jahren wurde ein Kreisverkehr anstelle der bisherigen Kreuzung diskutiert. Aus Sicht des Radverkehrs sei erwähnt, dass Kreisverkehre meist unsicherer sind, als die vorgeschlagenen Radfahrstreifen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

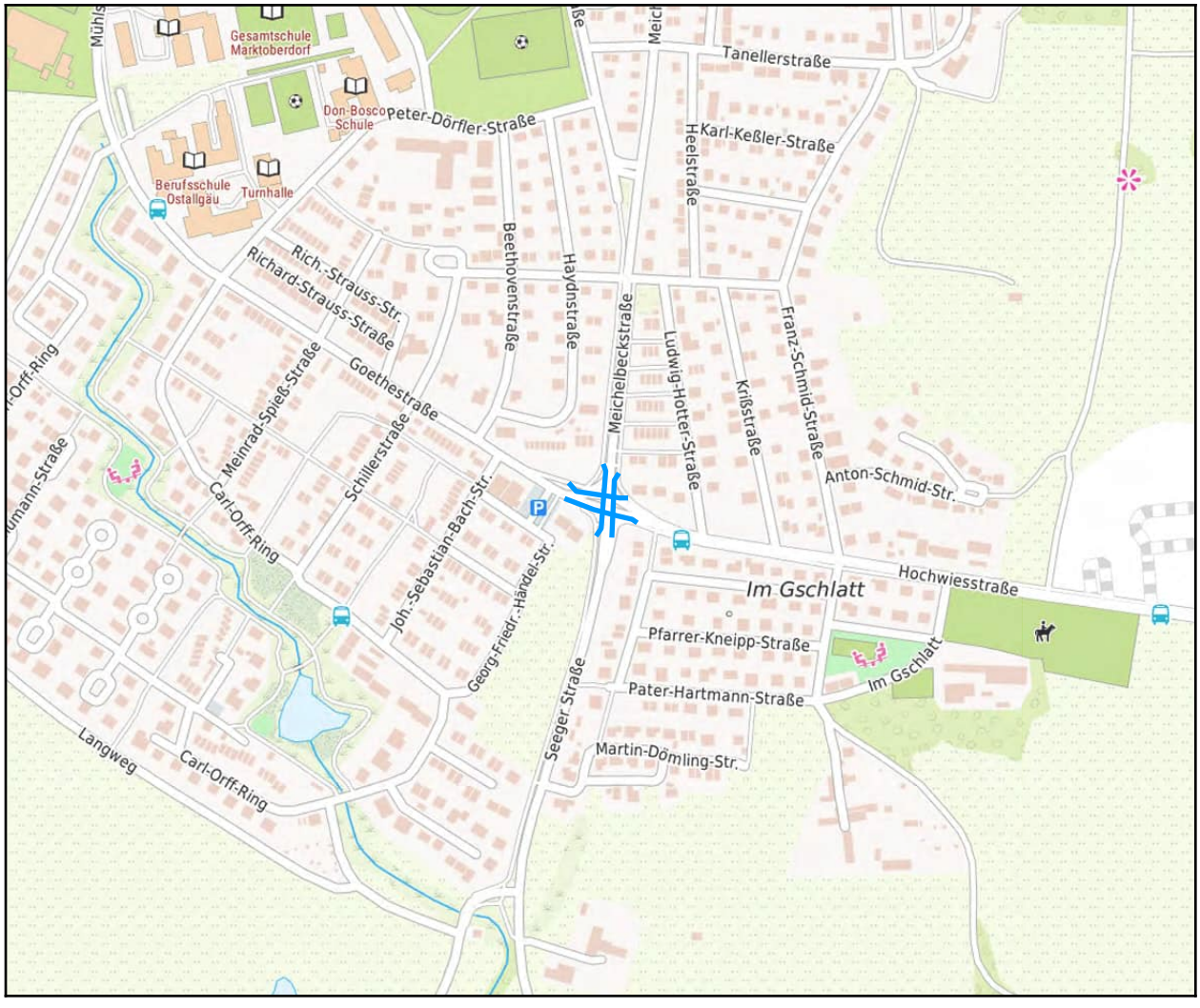


Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	228	Radfahrstreifen
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	82	Radfahrstreifen
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	311	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	228	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	82	hoch
Wegebelag	Asphalt	311	Asphalt
Wegebreite Rad		311	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	311	sehr gut

Kartenausschnitt: Kreuzung Meichelbeckstraße / Hochwiesstraße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,37 km Krißstraße - Heelstraße - Schützenstraße (Nummer: 777151-035)

Lagebeschreibung:

Krißstraße - Heelstraße - Schützenstraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Mit den genannten Straßen steht eine durchgängige Nord-Süd-Achse von der Hochwiesstraße bis zum Marktplatz (in Kombination mit der Fußgängerzone sogar bis zur der Martinsschule) zur Verfügung. Sie ist bereits für den Radverkehr geeignet, allerdings bestehen einige Gefahrenquellen in Kreuzungsbereichen. Zudem existieren zahlreiche Situationen mit rechts vor links. Dies führt dazu, dass nicht zügig durchgeradelt werden kann und ein Teil der Radfahrenden deshalb sogar auf die Meichelbeckstraße ausweicht.
Zu empfehlen ist eine durchgängige, vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße bis zum verkehrsberuhigten Bereich ab Höhe Carl-Maria-von-Weber-Straße. Alternativ bis zur Salzstraße, sofern der verkehrsberuhigte Bereich ebenfalls zu einer Fahrradstraße wird. Dabei genügt es nicht, dass das entsprechende Verkehrszeichen aufgestellt wird, sondern es ist eine radgerechte Gestaltung und Markierung der Straßen und die Sicherung der Kreuzungsbereiche erforderlich.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

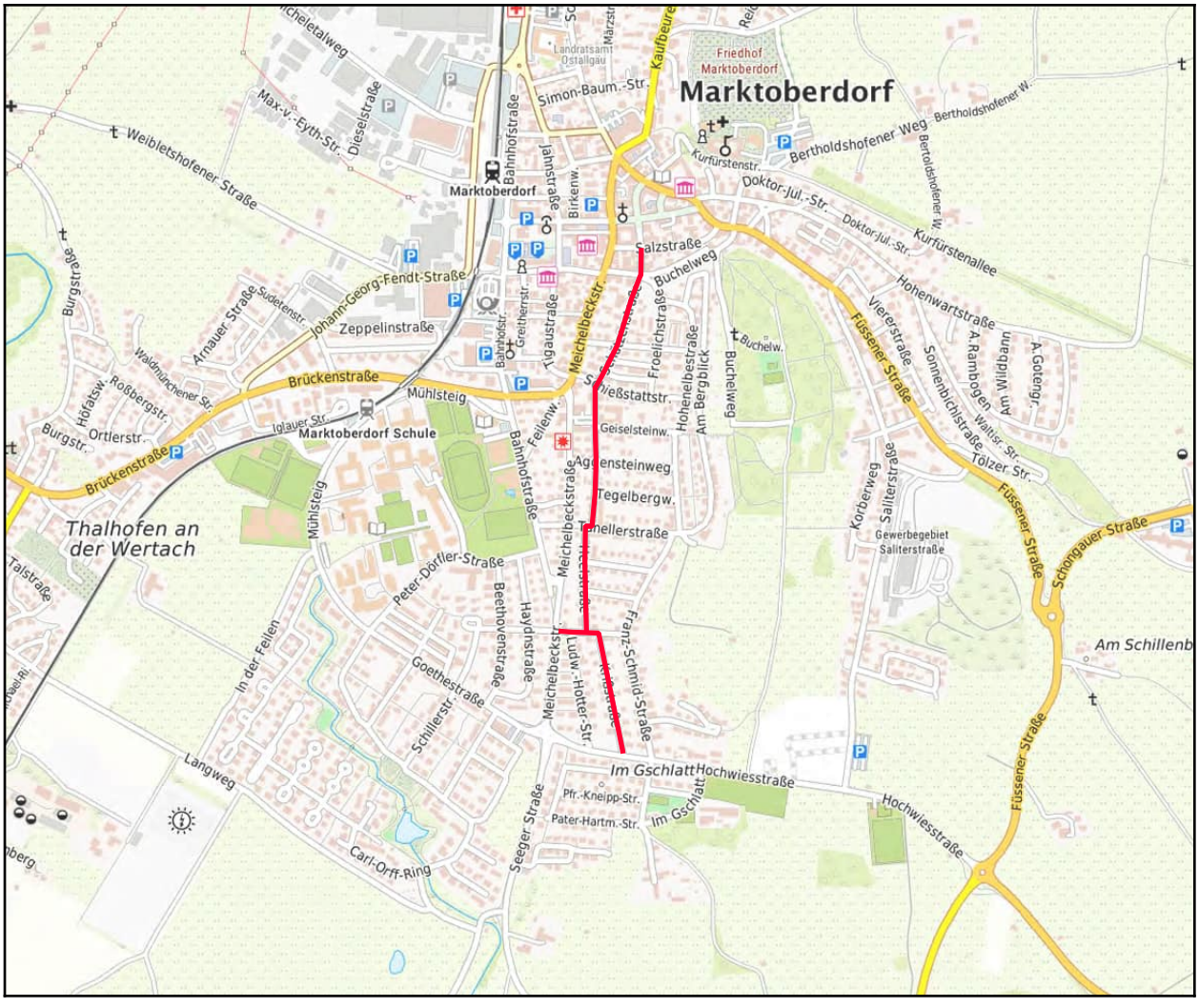
Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,37 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	1301	Fahrradstraße
Führungsform	verkehrsberuhigter Bereich	66	Fahrradstraße
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	1038	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	328	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	66	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	1301	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	66	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	1301	hoch
Wegebelag	Asphalt	1301	---
Wegebelag	Pflaster	66	---
Wegebreite Rad	OK	1367	---
Wegezustand Rad	OK	1367	---

Kartenausschnitt: Krißstraße - Heelstraße - Schützenstraße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,81 km
Langweg (Nummer: 777151-006)

Lagebeschreibung:

Langweg und In der Feilen

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Beide Straßen werden von Kfz, Radfahrern und Fußgängern häufig genutzt.Jedoch gibt es keine eigene Führung für Fußgänger und Radfahrer. Hinzu kommt eine schmale Fahrbahnbreite. Vor allem für Fußgänger ist die Verkehrssicherheit eingeschränkt. Insbesondere bei Dunkelheit sind Fußgänger ohne eigenes Vorder- und Rücklicht nur sehr spät erkennbar. Für Radfahrende kann die Situation dann gefährlich werden, wenn sich gleichzeitig auch noch Kfz begegnen.
- Um die Nutzung als Schleichweg zum Schulzentrum und als "Südumfahrung" um 50 % zu reduzieren, könnte eine Einbahnregelung umgesetzt werden.
- Für Fußgänger sollte in beiden Straßen ein eigenständiger Gehweg gebaut werden. Oder ein gekiester Pfad, welcher durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

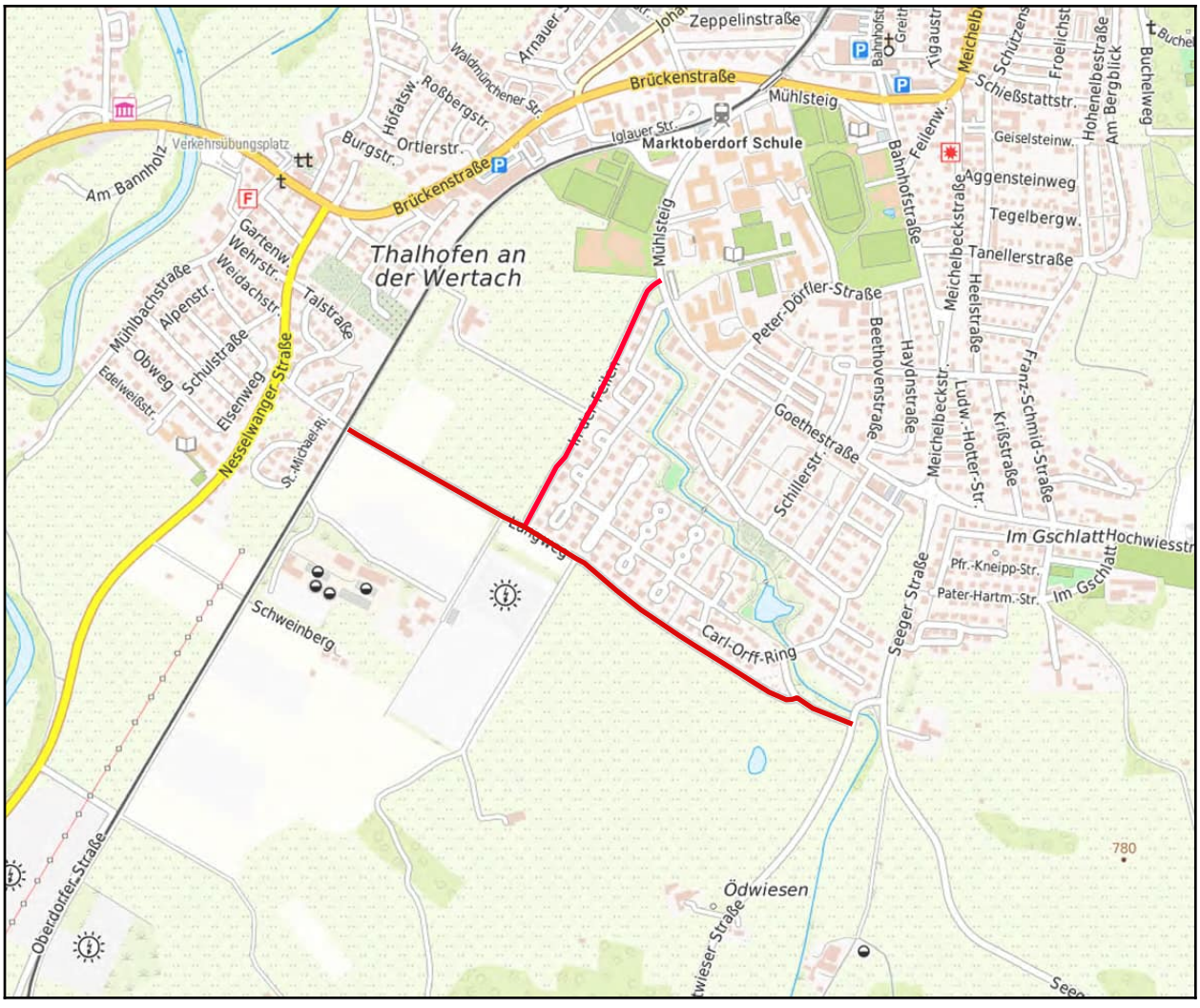
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,81 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	1686	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	127	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	1223	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	591	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	1137	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	677	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1814	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	127	---
Wegebelag	Asphalt	1137	---
Wegebelag	staubfreie Decke	677	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	1814	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	127	---
Wegezustand Rad	mäßig	677	mindestens gut
Wegezustand Rad	OK	1137	---
Wegezustand Wandern	gut	127	---

Kartenausschnitt: Langweg



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,33 km
Leuterschach - Marktoberdorf 1 (Nummer: 777151-004)

Lagebeschreibung:

Radachse von Ronried über Fechsen in Richtung Marktoberdorf.
Die Strecke stellt eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr zwischen Wald/Leuterschach und Marktoberdorf dar.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Der Zustand der Fahrbahn hat sich in den letzten Jahren nach und nach verschlechtert, sodass nun zahlreiche Unebenheiten, Risse und kleinere Löcher vorhanden sind. Der Abschnitt entlang der Bahnlinie (rund 700 m) ist nur mit einer staubfreien Decke befestigt.
1) Sanierung der beschädigten Fahrbahnabschnitte. Evtl. kann dies mit finanzieller Unterstützung eines Radverkehrsförderprogramms erfolgen, da es sich auch um eine regionale Radverbindung (Nesselwang - Marktoberdorf) handelt.
2) Ausbau des Abschnittes entlang der Bahnlinie mit Asphalt.
3) Prüfung. ob die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zwischen Fechsen und dem Bahnübergang auf 50 oder 60 km/h beschränkt wird. Derzeit sind auf diesem Abschnitt 100 km/h erlaubt. Dies erscheint deutlich zu schnell.

Alternativen:

Das Radfahren ist auf der gesamten Strecke möglich. Jedoch ist dies aufgrund der vielen kleinen Schäden schon jetzt, v.a. bei Dunkelheit, nicht komfortabel. An der Sanierung führt daher mittelfristig kein Weg vorbei.

Aufgrund der möglichen Verlegung und Schließung von Bahnübergangen wurde, unabhängig vom Radverkehrskonzept, eine Ausbauplanung für den Abschnitt an der Bahnlinie ausgearbeitet. Diese sieht einen Straßenausbau und einen eigenständigen Geh- und Radweg vor. Da der Realisierungszeitraum noch nicht absehbar ist, sollte die vorgeschlagene Maßnahme 2) dennoch umgesetzt werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

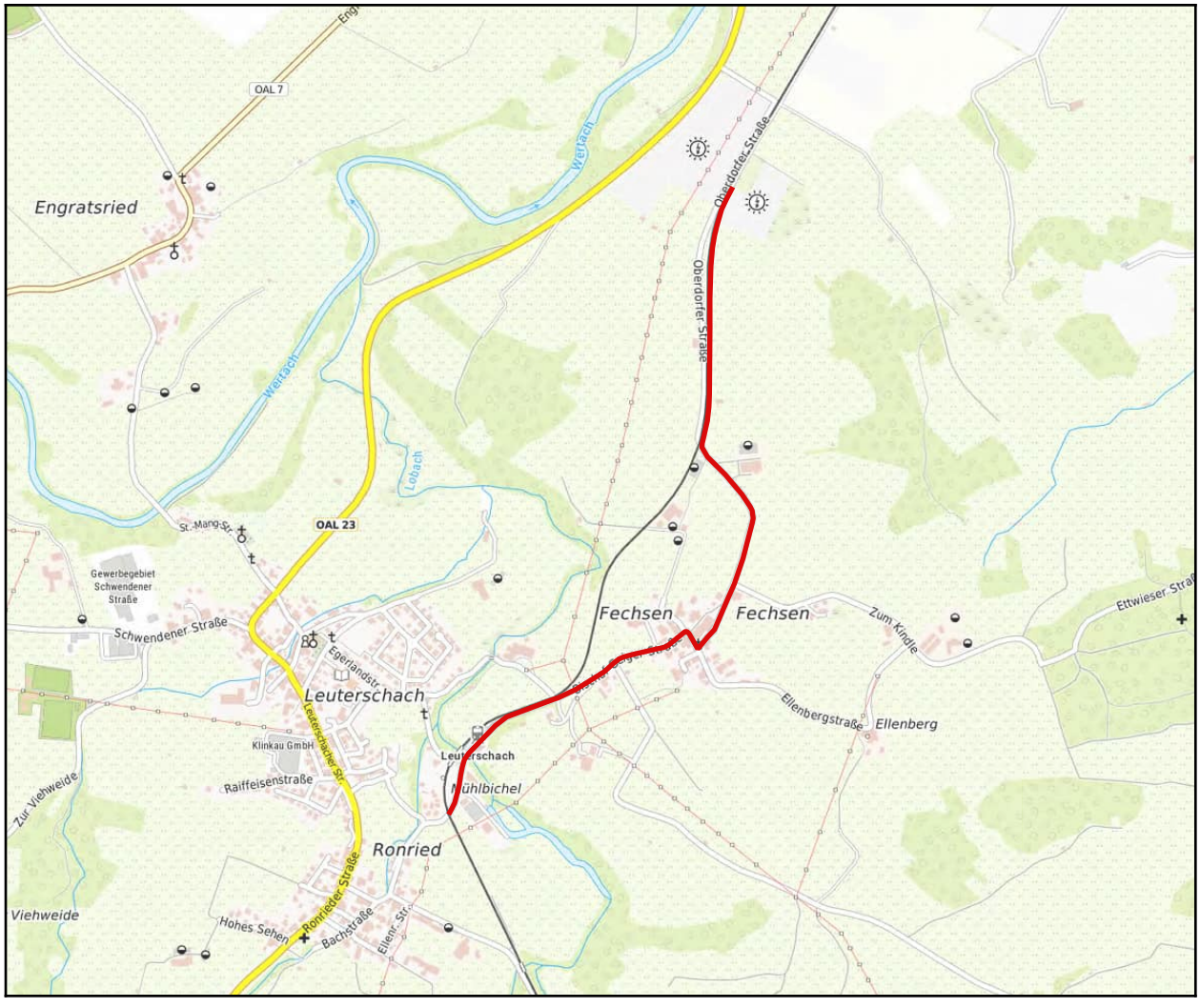
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,33 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	14	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	1153	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	438	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	733	Fahrradstraße
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	81	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	2244	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	733	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	1591	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	2320	---
Verkehrssicherheit Wandern	mittel	945	---
Wegebelag	Asphalt	1591	---
Wegebelag	staubfreie Decke	733	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	2325	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	945	---
Wegezustand Rad	mäßig	2325	sehr gut
Wegezustand Wandern	gut	945	---

Kartenausschnitt: Leuterschach - Marktoberdorf 1



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,93 km
Leuterschach - Marktoberdorf 2 (Nummer: 777151-005)

Lagebeschreibung:

Strecke entlang der Bahnlinie zwischen Fechsen und Langweg

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Die Strecke zwischen Fechsen und Marktoberdorf wird sowohl von Freizeit- als auch Alltagsradfahrenden häufig genutzt. Im Bereich der gewerblich genutzten Flächen kommt es regelmäßig zu Begegnungsverkehr mit LKW`s. Zudem ist gerade in diesen Bereichen die Fahrbahn häufig verschmutzt. Bei trockener Witterung ist dadurch die Staubbelastung hoch.
Die Wichtigkeit als Radachse von Leuterschach nach Marktoberdorf könnte mit der Ausweisung und Markierung einer Fahrradstraße verdeutlicht werden. Radahrende dürften dann offiziell nebeneinander fahren (LKW`s müssten hinter Radgruppen bleiben). Ab der Kreuzung mit dem Langweg geht die Fahrradstraße in den gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Schulzentrum über.

Alternativen:

Aufgrund der möglichen Verlegung und Schließung von Bahnübergangen wurde, unabhängig vom Radverkehrskonzept, eine Ausbauplanung für diesen Bereich ausgearbeitet. Diese sieht den Straßenausbau und einen eigenständigen Geh- und Radweg vor. Da der Realisierungszeitraum noch nicht absehbar ist, könnte die vorgeschlagene Maßnahme dennoch umgesetzt werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

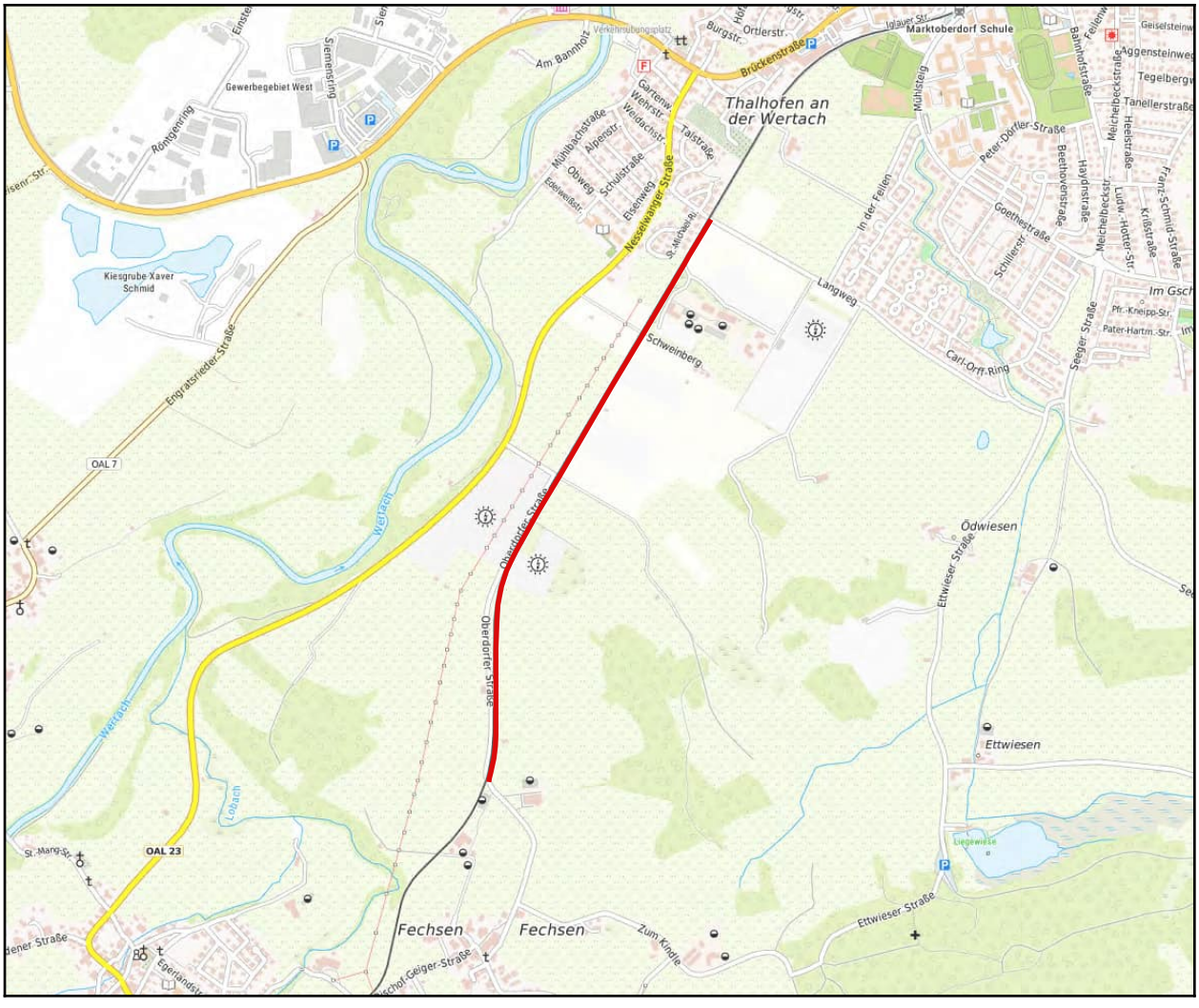
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,93 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	1933	Fahrradstraße
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	1933	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	733	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	1199	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1933	---
Wegebelag	Asphalt	1199	---
Wegebelag	staubfreie Decke	733	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	1933	---
Wegezustand Rad	mäßig	733	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	1199	---

Kartenausschnitt: Leuterschach - Marktoberdorf 2



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,44 km
Leuterschach: Anbindung Bahnhof (Nummer: 777151-002)

Lagebeschreibung:

Mühlobstraße zwischen Bahnhof und Feuerwehrhaus

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Zwischen Bahnhof und Feuerwehrhaus gibt es weder einen Radweg noch einen Gehweg. Jedoch ist die Strecke sehr stark von Schülern frequentiert, welche von der Ortschaft zum Bahnhof gelangen müssen.
Bau eines durchgängigen Gehweges. Für Radfahrende wäre bergauf (in Fahrtrichtung Leutschach) eine Radverkehrsführung praktisch. Daher wenn möglich den Gehweg an der Ost- bzw. Nordseite bauen, dann könnte er ortseinwärts für den Radverkehr frei gegeben werden. Am Bahnhof sollte unmittelbar nach der Brücke über die Lobach ein direkter Gehweg zum südlichen Ende des Bahnsteiges gebaut werden. Dann entfällt für Fußgänger der Umweg quer über den Parkplatz.

Alternativen:

Die bisherige Führung der Fußgänger auf der Fahrbahn wird der Bedeutung der Strecke nicht gerecht. Für Radfahrende ist die Führung auf der Fahrbahn in Ordnung. Daher wurde aus Sicht des Radverkehrs die Ausbaupriorität auf "niedrig" gesetzt.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

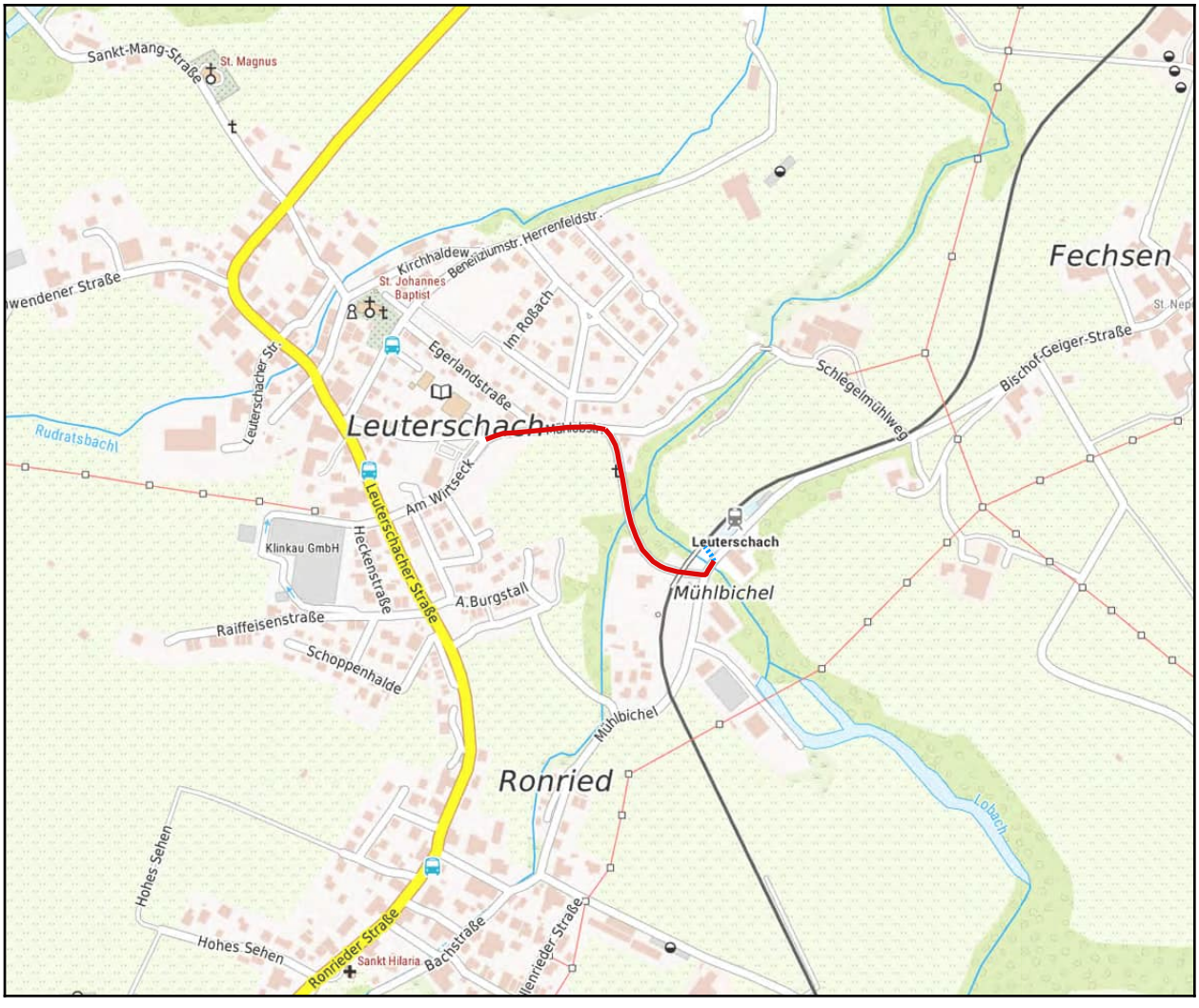
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,44 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	14	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	399	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	14	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	413	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	413	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	413	---
Verkehrssicherheit Wandern	mittel	413	---
Wegebelag	Asphalt	413	---
Wegebreite Rad	OK	413	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	262	---
Wegezustand Rad	mäßig	14	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	399	---
Wegezustand Wandern	gut	344	---

Kartenausschnitt: Leuterschach - Anbindung Bahnhof



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km Leuterschach: Schwendener Straße (Nummer: 777151-003)

Lagebeschreibung:

Schwendener Straße zwischen Abzweig von OAL 23 und Abzweig in Richtung Sportplatz
Der Streckenabschnitt ist ein wichtiges Verbindungsteilstück von der Ortschaft zum Sportplatz zudem bindet sie die beiden Firmen Niehoff und Allgäuer Brauhaus an.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Weder für Fußgänger noch für Radfahrende gibt es eine durchgängige Führung abseits der Fahrbahn. Die Fahrbahn ist jedoch durch den Lieferverkehr zu den beiden Firmen teilweise stark von LKW`s befahren, hinzu kommt der Mitarbeiterverkehr. Bau eines durchgängigen gemeinsamen Geh- und Radweges an der Südseite der Schwendener Straße bis zur Abzweigung in Richtung Sportplatz.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Während der Projektlaufzeit des Radverkehrskonzeptes wurde in einem Teilabschnitt ein Gehweg gebaut.

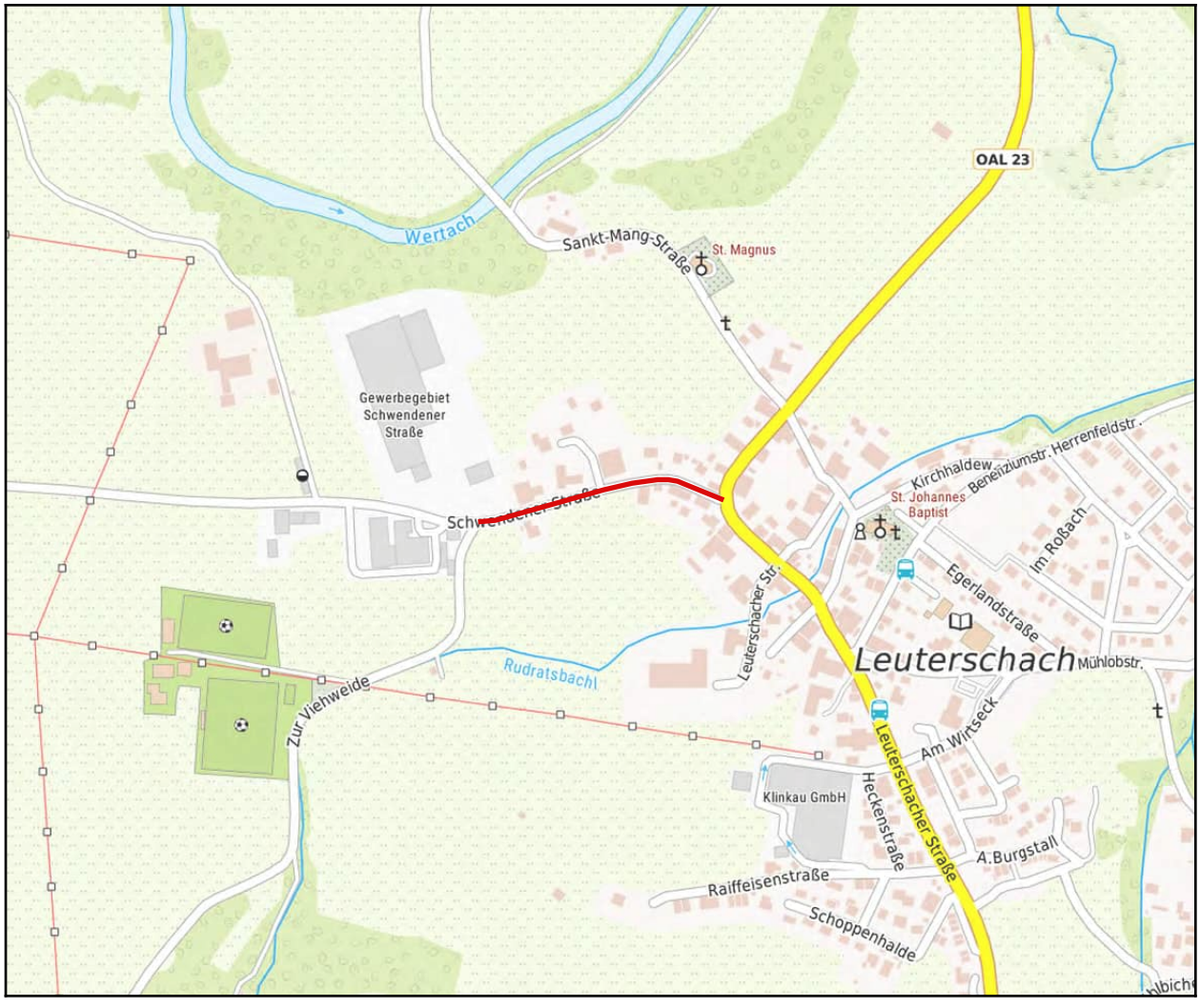
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	282	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	282	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	282	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	282	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	282	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	mittel	282	---
Wegebelag	Asphalt	282	---
Wegebreite Rad	OK	282	> 2,5 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	282	---
Wegezustand Rad	OK	282	---
Wegezustand Wandern	gut	282	---

Kartenausschnitt: Leuterschach - Schwendener Straße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,71 km
Marktoberdorf Ost (Nummer: 777151-021)

Lagebeschreibung:

Radweg entlang der B 16 zwischen Schillenberg und Kreisverkehr mit St 2008 als Verbindung zwischen den Radwegen an der Füssener Straße und dem Radweg zwischen MOD und Rieder.

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Bau eines neuen Radweges parallel zur B 16. Hierzu ist auch ein Radweg im Bereich um den Kreisverkehr erforderlich, mit Anbindung an den bestehenden Radweg zwischen Marktoberdorf und Rieder.

Der Bau dieses Radweges wurde von Teilnehmern des öffentlichen Workshops angeregt.
Von Seiten topplan wird der Bedarf als gering eingestuft (siehe Alternativen.)

Alternativen:

- Wer von Rieder in die Füssener Straße möchte (oder in Gegenrichtung) kann die Alte Rieder Straße nutzen. Allerdings mit mehr Höhenmetern (mit eBike kein Hindernis).
- Mit der Saliterstraße steht eine nahezu parallele Verbindung zwischen dem Radweg an der Hochwiesstraße und der Füssener Straße zur Verfügung. Evtl. kann die Saliterstraße für den Radverkehr optimiert werden. Dies kommt dann auch den Anwohner dort zu Gute.
- Radfahren auf der Fahrbahn der B 16 ist jedoch nicht zu empfehlen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

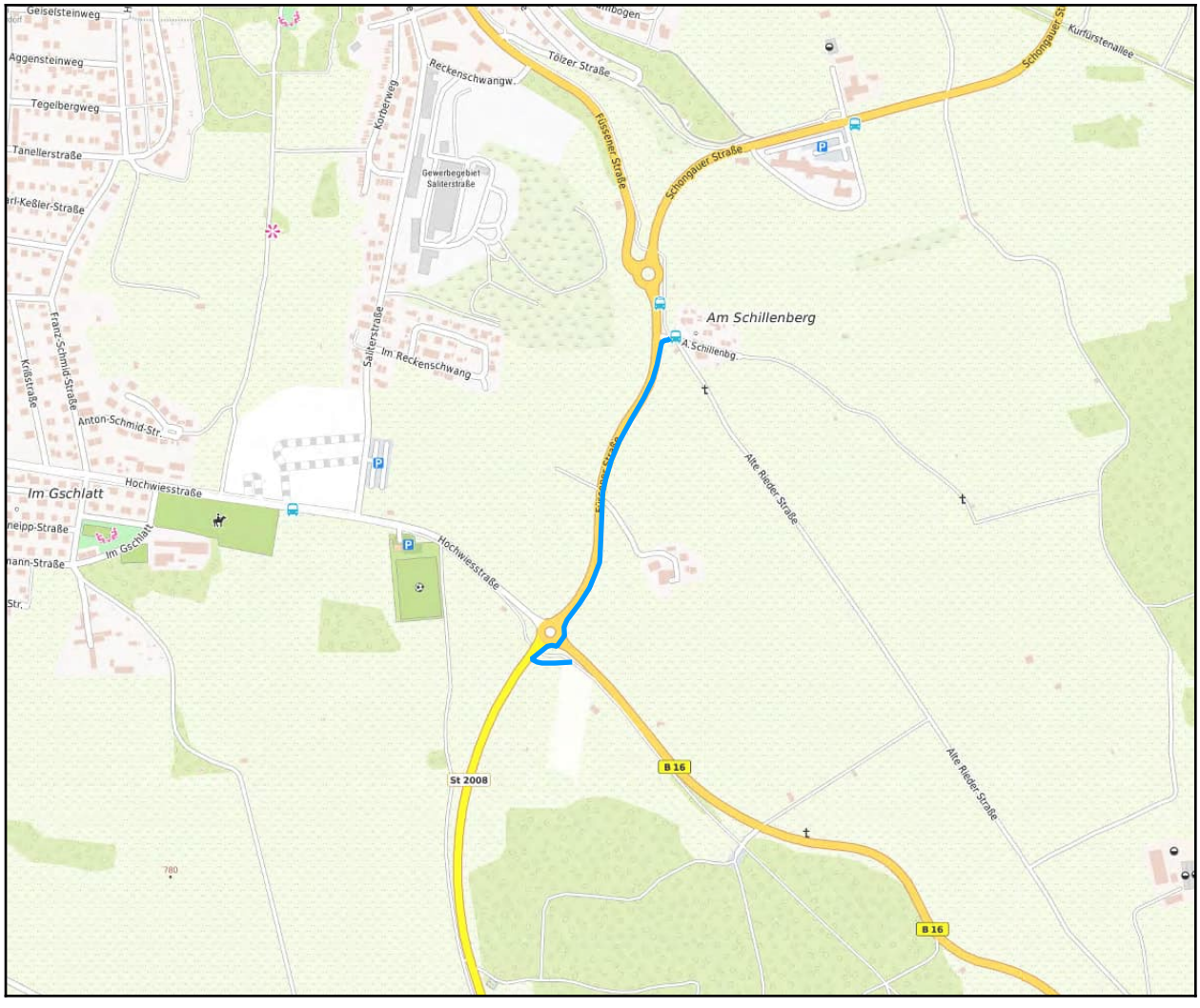
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,71 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		638	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	71	---
Verkehrsbelastung		638	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	71	---
Verkehrssicherheit Rad		638	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	71	---
Wegebelag		638	Asphalt
Wegebelag	wassergebundene Decke (Kies)	71	Asphalt
Wegebreite Rad		638	> 2,5 m
Wegebreite Rad	OK	71	---
Wegezustand Rad		638	sehr gut

Kartenausschnitt: Marktoberdorf Ost



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,59 km Meichelbeckstraße - Bahnhofstraße Süd (Nummer: 777151-030)

Lagebeschreibung:

Meichelbeckstraße ab Ende Geh- und Radweg bei Gulielminettistraße bis zum Abzweig in die Bahnhofstraße und die Ostseite der Bahnhofstraße weiter bis zur AOK-Kreuzung

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

An der Westseite der Bahnhof- und Meichelbeckstraße steht ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg zur Verfügung. Dieser ist jedoch für einen Zweirichtungsradverkehr zu schmal. Zudem bestehen mehrere Gefahrenquellen bei Straßenquerungen und Ausfahrten v. a. für den Radverkehr in Fahrtrichtung "links". Deshalb an der Ostseite ein eigene Radverkehrsführung auf der gesamten Länge umsetzen.
- Im Bereich Gulielminettistraße Überleitung mit einem Radfahrstreifen auf die Meichelbeckstraße unter Verwendung von Teilen der bisherigen Abbiegespur. Diese auf eine Fläche für 2-3 Fahrzeuge verkürzen.
- Markierung eines durchgängigen Schutzstreifens an der Ostseite der Bahnhofstraße. Bei der vorhandenen Fahrbahnbreite von ca. 7,0 m ist dies möglich. Im Anschlussbereich an die AOK-Kreuzung müssen dafür Parkplätze an der Ostseite und der Grünstreifen aufgelöst werden.
- An der Westseite der Bahnhofstr. und der Meichelbeckstr. Änderung in einen Geh- und Einrichtungsradweg (in Fahrtrichtung Süden

Alternativen:

In der Bahnhofstraße wäre aus Sicht des Radverkehrs ein Radfahrstreifen besser geeignet als ein Schutzstreifen. Die Rahmenbedingungen für einen Radfahrstreifen sind eine Mindestbreite von 1,85 m und eine Restfahrbahnbreite von 5,5 m. Dies ist im Bestand nicht zu erreichen. Entweder man akzeptiert, unter Einbindung der Verkehrsbehörde, eine Fahrbahnbreite von ca. 5,1 m. Oder, aber deutlich aufwendiger, die Parkplätze an der Westseite werden in Längsparkplätze umgewandelt, mit einem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zum angrenzenden Geh- und Radweg. Der frei werdende Raum kann dann der Fahrbahn und dem Radfahrstreifen zugeschlagen werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,59 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	358	mindestens Schutzstreifen Rad
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	105	mindestens Schutzstreifen Rad
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	129	Radfahrstreifen
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	594	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	464	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	129	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	594	hoch
Wegebelag	Asphalt	594	Asphalt
Wegebreite Rad		464	> 1,5 m
Wegebreite Rad		129	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	594	sehr gut

Kartenausschnitt: Meichelbeckstraße - Bahnhofstraße Süd

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,47 km
Meichelbeckstraße 1 (Nummer: 777151-033)

Lagebeschreibung:

Meichelbeckstraße von Abzweig Bahnhofstraße bis Torstüble

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: -

Empfehlung:

Mögliche Radverkehrsmaßnahmen auf der Meichelbeckstraße in diesem Abschnitt sind von einer grundsätzlichen Entscheidung abhängig.
Wo soll der Radverkehr in Richtung Stadtmitte (Bereich Marktplatz) geführt werden?
Unter Berücksichtigung, dass ab dem Torstüble auf der Meichelbeckstraße nordwärts keine durchgängigen Radverkehrsführungen geschaffen werden können, möchten wir empfehlen, dass parallele Verbindungen gestärkt werden. Diese binden wichtige Zielpunkte zudem besser und direkter an.
-> Bahnhofstraße bis AOK-Kreuzung
-> Heelstraße, Schützenstraße bis zum Marktplatz (mit Anbindung an Martinsschule)
Wichtig ist, dass am Ende des Geh- und Radweges an der Ostseite der Meichelbeckstraße klare Hinweise zur Radverkehrsführung in Richtung Marktplatz (über Heelstraße und Schützenstraße) sowie auch in Richtung AOK-Kreuzung erfolgen.

Alternativen:

Markierung von Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,47 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	471	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	471	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	471	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	471	---
Wegebelag	Asphalt	471	---
Wegebreite Rad	OK	471	---
Wegezustand Rad	OK	471	---

Kartenausschnitt: Meichelbeckstraße 1

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,53 km
Meichelbeckstraße 2 (Nummer: 777151-034)

Lagebeschreibung:

Meichelbeckstraße von Torstüble bis Rauh-Kreuzung

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: -

Empfehlung:

Auf der Meichelbeckstraße sind in diesem Abschnitt aufgrund des beengten Straßenraums keine durchgängigen Radverkehrsführungen möglich. Daher empfehlen wir die Stärkung von parallelen Achsen (Schützenstraße - Marktplatz und Tigaustraße - Jahnstraße) für den Radverkehr. Ziel muss sein, dass die Meichelbeckstraße eine geringe Bedeutung für den Radverkehr hat und dort der Kfz-Verkehr fließt, während auf parallelen Achsen der Radverkehr flüssig und sicher fahren kann.
Ein besonderer Gefahrenpunkt für den Radverkehr wird im Kreuzungsbereich mit der Salzstraße gesehen. Auch hier gilt, dass die am besten geeignete Maßnahme eine Verlagerung des Radverkehrs darstellt.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,53 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	534	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	534	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	534	---
Verkehrssicherheit Rad	gering	534	---
Wegebelag	Asphalt	534	---

Kartenausschnitt: Meichelbeckstraße 2

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,13 km
Nesselwanger Straße 1 (Nummer: 777151-048)

Lagebeschreibung:

Nesselwanger Straße in Thalhofen von Langweg bis Schulstraße

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Ostseitig der Nesselwanger Straße existiert ein relativ breiter Gehweg, welcher bereits von Radfahrenden genutzt wird. Er verbindet den Langweg und die daran angrenzenden Wohngebiete mit der Schulstraße und stellt daher einen Teilabschnitt des Schulweges zur Grundschule Thalhofen dar.
Eine Verbreiterung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ist wünschenswert. Jedoch wäre dafür entweder ostseitig ein Grunderwerb (private Gärten!) erforderlich. Oder die gesamten Nesselwanger Straße wird etwas nach Westen verschoben. An der Westseite müsste dafür der Gehweg (er erschließt nur 1 Anwesen) aufgelöst werden. Baulich wäre dies jedoch sehr aufwendig.

Alternativen:

Ein komplett anderer Ansatz wäre eine neue Verbindung vom St.-Michael-Ring zum Kindergarten / Grundschule mit einer Unterführung der Nesselwanger Straße. Skizziert im Luftbild. Diese Verbindung könnte den Schulwegverkehr von den Bereichen östlich der Nesselwanger Straße (und vom Gwend) aufnehmen. Ein direkter Kontakt mit der Nesselwanger Straße gibt es dann nicht mehr.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,13 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	131	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	131	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	131	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	131	hoch
Wegebelag	Asphalt	131	---
Wegezustand Rad	OK	131	---

Kartenausschnitt: Nesselwanger Straße 1

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,22 km
Nesselwanger Straße 2 (Nummer: 777151-049)

Lagebeschreibung:

Nesselwanger Straße zwischen Brückenstraße und Schulstraße

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: -

Empfehlung:

Entlang der Nesselwanger Straße gibt es keine Radverkehrsführung und dies bei einer relativ hohen Verkehrsbelastung. Jedoch sind aufgrund der geringen Breite des gesamten Verkehrsraums keine eigenständigen Radverkehrsführungen oder gemeinsame Geh- und Radwege möglich. Bei zukünftigen Sanierungsmaßnahmen sollte jedoch unbedingt darauf geachtet werden, dass zumindest die schmalen Gehwege verbreitert werden. (Es nutzen auch schon Verbesserungen um 20 bis 30 cm etwas.)

Die Verkehrssicherheit kann mit der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,22 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	221	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	221	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	221	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	221	hoch
Wegebelag	Asphalt	221	---
Wegezustand Rad	OK	221	---

Kartenausschnitt: Nesselwanger Straße 2

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,45 km Oberthingau - Engratsried (Nummer: 777151-008)

Lagebeschreibung:

Kreisstraße OAL 7 zwischen Eschenau und Engratsried

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: -

Empfehlung:

Die Kreisstraße ist in einem Teilabschnitt neu ausgebaut. Sie hat in diesem Bereich einen Querschnitt von ca. 10 m inklusive der Bankette. Jedoch keinen eigenständigen Radweg. Für das noch nicht ausgebaute Teilstück bis Engratsried ist nach unserem Kenntnisstand ebenfalls kein Radweg geplant. (Dieser wäre ohne Fortführung in Richtung Oberthingau auch nicht sinnvoll.)
Aus regionaler Sicht wäre ein Radweg auf jeden Fall wünschenswert gewesen. Auf der neu ausgebauten Strecke wird nun von PKW`s sehr schnell gefahren. Dies führt zu einem unangenehmen Sicherheitsgefühl bei den meisten Radfahrenden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

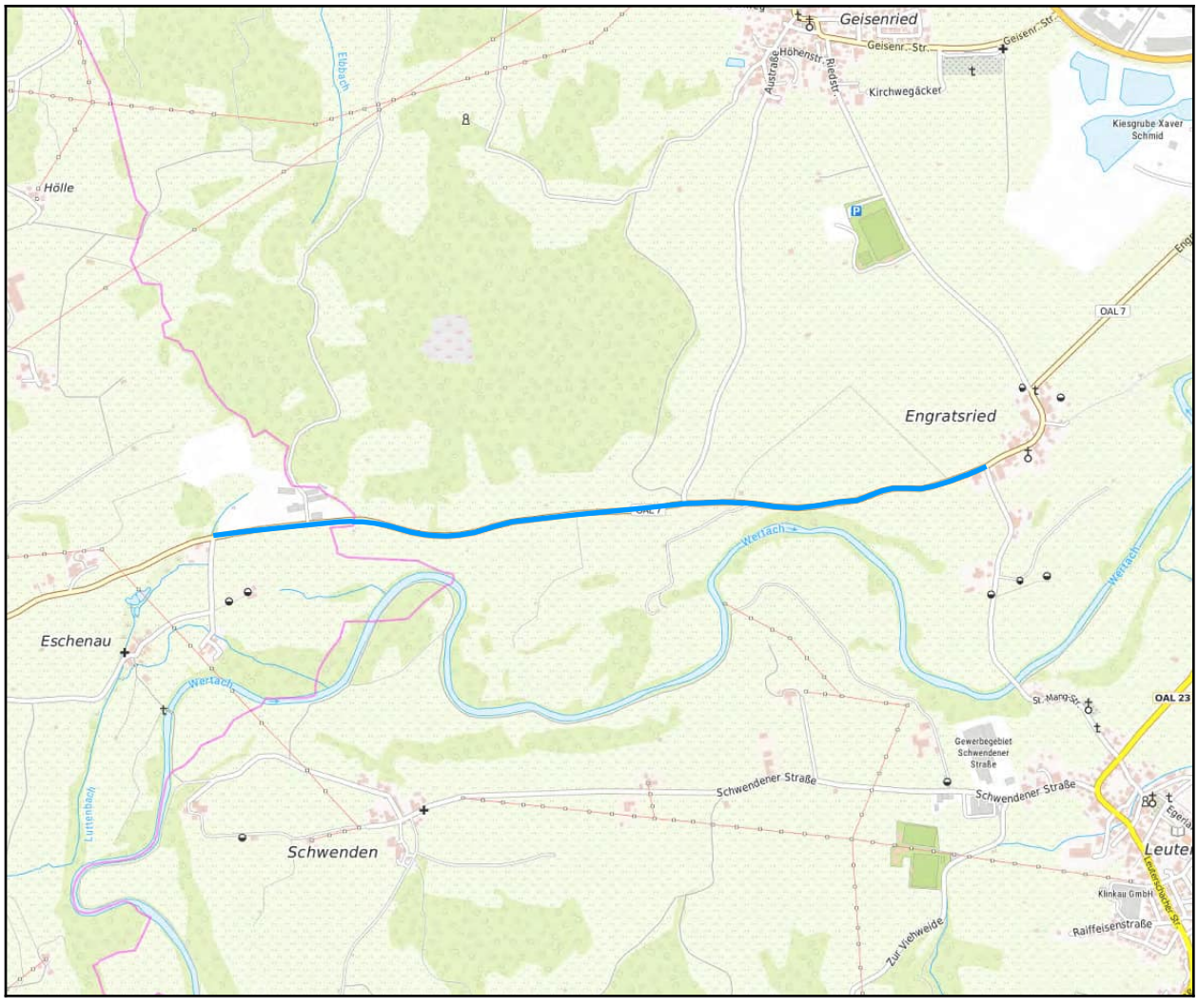
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,45 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	174	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	889	---
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	1389	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	2453	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	2453	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	889	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	1563	hoch
Wegebelag	Asphalt	2453	Asphalt
Wegebreite Rad		2453	> 2,5 m
Wegezustand Rad	mäßig	962	sehr gut
Wegezustand Rad	sehr gut	1491	sehr gut

Kartenausschnitt: Oberthingau - Engratsried



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,49 km
Peter-Dörfler-Straße (Nummer: 777151-032)

Lagebeschreibung:

Gesamte Peter-Dörfler-Straße. Die Maßnahme kann in zwei Abschnitte unterteilt werden.
1) Von Bahnhofstraße bis Abzweig zum Kindergarten / Internat im Bereich des Trainingsplatzes
2) Ab Abzweig Kindergarten / Internat bis zum Mühlsteig

Der Abschnitt 1 hat aufgrund des Neubaus einer Kindertagesstätte und als Zubringer zum Schulzentrum eine besonders hohe Priorität.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

An der Peter-Dörfler-Straße liegen mit Kindergärten, Abzweig zu Internat/Gymnasium/Realschule und Don-Bosco-Schule sehr wichtige Zielpunkte für den Radverkehr. Zahlreiche am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge stellen eine Gefahrenquelle dar und behindern flüssiges Radfahren.
Deshalb ist der Bau eines getrennten Geh- und Zweirichtungsradweges an der Nordseite zu empfehlen, welcher an die Geh- und Radwege an der Bahnhofstraße und im Mühlsteig anknüpft. Von der Bahnhofstraße bis zum Abzweig zum Internat kann dazu ein Streifen der Grünfläche verwendet werden. Im Bereich Don-Bosco-Schule müsste ein Teil der Fahrbahnfläche einbezogen werden und das Parken auf der Fahrbahn unterbunden werden. Anschließend wäre bis zum Mühlsteig wieder eine Erweiterungsmöglichkeit im Grünstreifen möglich.

Alternativen:

Zwischen Bahnhofstraße und Abzweig zu Internat könnte alternativ ein Teil der bisherigen Fahrbahn für den Geh- und Radweg verwendet werden. Das Parken am Fahrbahnrand ist dann nicht mehr möglich. Häufig stehen aber freie Parkplätze an der Bahnhofstraße zur Verfügung.

Im Bereich der Don-Bosco-Schule sind die räumlichen Verhältnisse auf ca. 120 m Länge begrenzt. Diskutiert wurde in diesem Abschnitt u.a. ein Schutzstreifen. Allerdings ist dieser nur in Fahrtrichtung Westen befahrbar. Dies führt zu Konflikten mit den beidseitig anschließenden Geh- und Zweirichtungsradwegen. Es muss daher in diesem Bereich die Fahrbahn verengt, das Parken auf der Fahrbahn unterbunden und der Geh- und Radweg durchgezogen werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

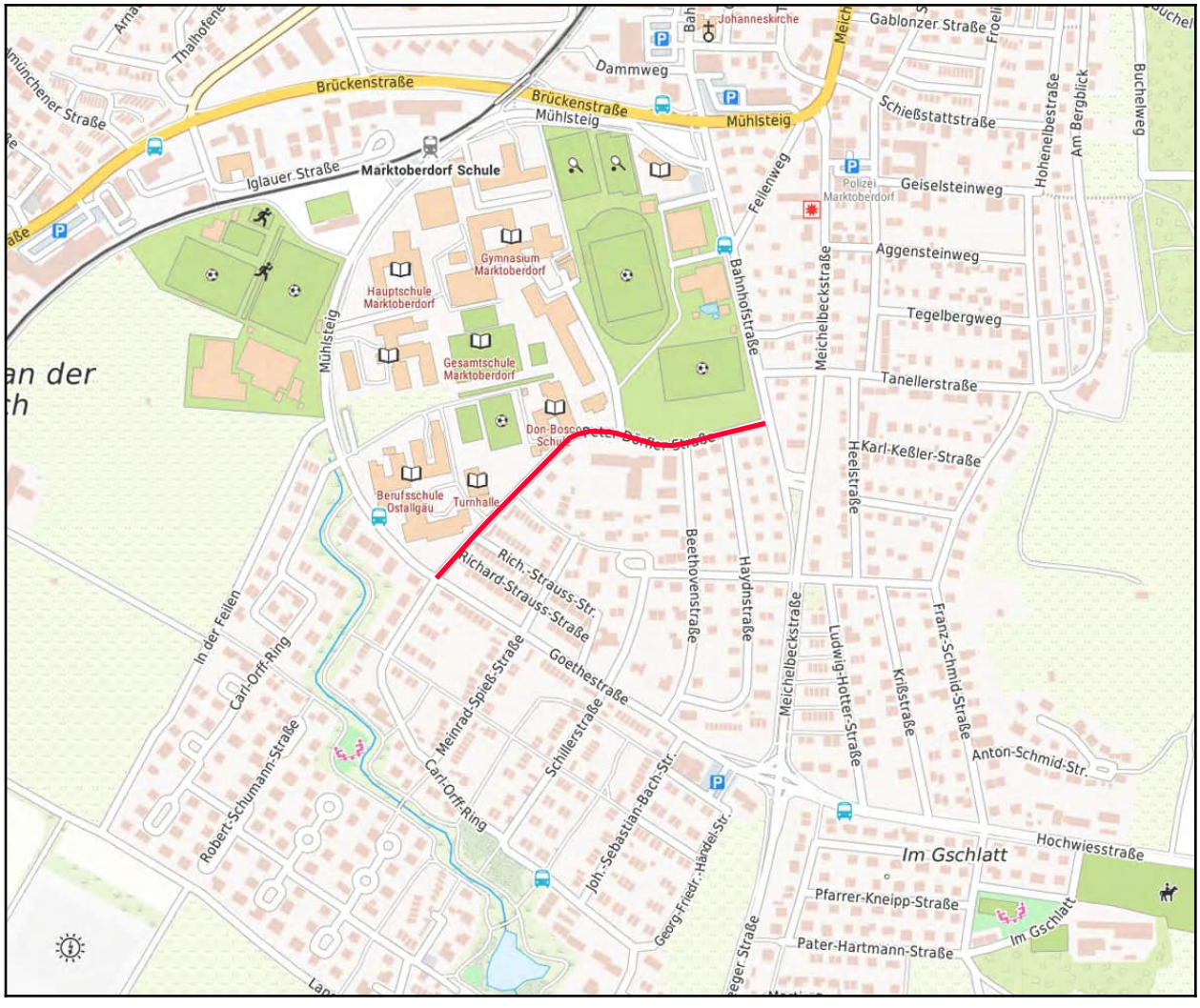
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,49 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	493	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	183	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	309	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	493	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	OK	493	hoch
Wegebelag	Asphalt	493	Asphalt
Wegebreite Rad		493	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	493	sehr gut

Kartenausschnitt: Peter-Dörfler-Straße



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,99 km Radweg zwischen Langweg und Mühlsteig (Nummer: 777151-047)

Lagebeschreibung:

Geh- und Radweg entlang der Bahnlinie von Langweg bis Mühlsteig.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

Die Strecke wird von Radfahrern und Fußgängern stark frequentiert (u. a. Schulweg). Deshalb ist der Ausbau zu einem getrennten Geh- und Radweg zu empfehlen. Da Radfahren aber schon möglich ist, wurde die Priorität hierfür als niedrig eingestuft.
Unabhängig davon sollte jedoch das Teilstück mit der staubfreien Decke (ca. 350 m, Zustand für Alltagsradverkehr mäßig) asphaltiert werden. In diesem Zuge wäre dann auf diesem Teilstück schon eine Verbreiterung sinnvoll (Grunderwerb erforderlich).

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,99 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	986	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	631	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	354	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	986	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	986	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	631	---
Wegebelag	Asphalt	631	---
Wegebelag	staubfreie Decke	354	Asphalt
Wegebreite Rad	2,0 bis 2,5 m	354	> 2,5 m
Wegebreite Rad	2,5 bis 3,0 m	631	> 2,5 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	631	---
Wegezustand Rad	mäßig	354	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	631	---
Wegezustand Wandern	gut	631	---

Kartenausschnitt: Radweg zwischen Langweg und Mühlsteig

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,31 km
Rieder - MOD (Nummer: 777151-020)

Lagebeschreibung:

Radweg zwischen Rieder und Marktoberdorf

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Der Radweg zwischen Marktoberdorf und Rieder wird von Alltags- und Freizeitradfahrenden sowie Fußgängern sehr stark frequentiert. Zügiges Radfahren bzw. Überholen ist zu Spitzenzeiten nur eingeschränkt möglich. Zudem weißt die Oberfläche bereits zahlreiche Schäden auf. Eine Sanierung ist erforderlich. In diesem Zuge sollte der Geh- und Radweg entweder mit einer Breite von mindestens 3,0 m ausgebaut werden. Oder, besser, es wird ein getrennter Geh- und Radweg gebaut. Der Radweg könnte dann in der derzeitigen Breite verblieben. Daneben wird ein neuer Fußweg gebaut. Dieser würde in einer Breite von ca. 1,5 m mit wassergebundener Decke ausreichen. Die Einstufung in die Priorität "hoch" erfolgte, da Teilbereiche bereits jetzt dringend saniert werden müssen.

Alternativen:

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Radweg zwischen Marktoberdorf und Lechbruck schadhafte Bereiche punktuell saniert, in der gleichen Ausbaubreite wie bisher. Aufgrund der zahlreichen schadhaften Stellen und der Bedeutung für den Rad- und Fußverkehr ist zwischen Rieder und MOD eine durchgängige Sanierung zu empfehlen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

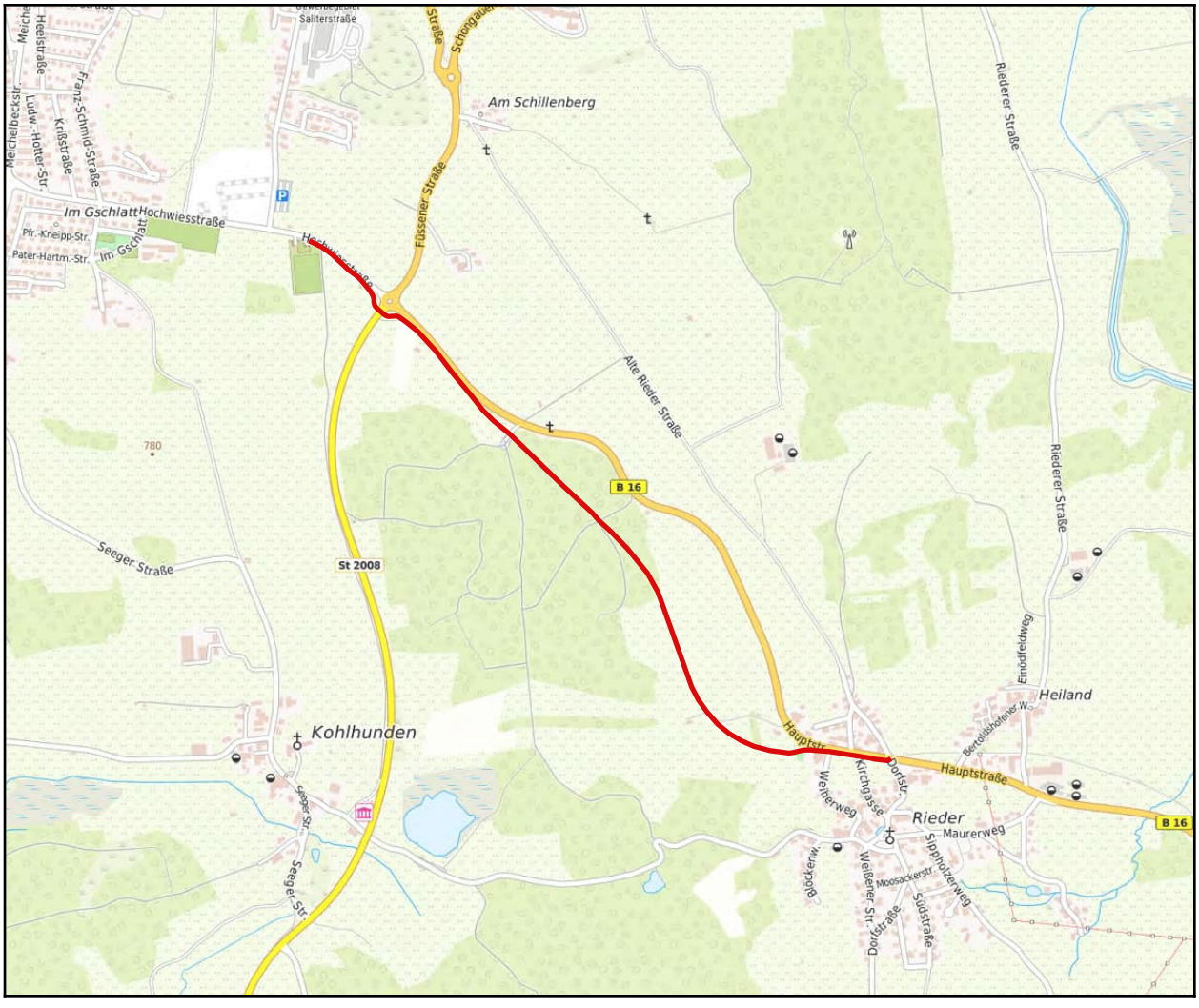
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,31 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	794	---
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	2308	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	2308	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	2308	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	2308	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	794	---
Wegebelag	Asphalt	2308	---
Wegebreite Rad	2,0 bis 2,5 m	2308	> 2,5 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	794	---
Wegezustand Rad	mäßig	1340	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	968	---
Wegezustand Wandern	gut	794	---

Kartenausschnitt: Rieder - MOD



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,76 km
Rieder - Stötten (Nummer: 777151-022)

Lagebeschreibung:

Radweg zwischen Rieder und Stötten

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Der Radweg zwischen Rieder und Stötten wird von Alltags- und Freizeitradfahrenden stark frequentiert. Zügiges Radfahren bzw. Überholen ist zu Spitzenzeiten nur eingeschränkt möglich. Zudem weißt die Oberfläche bereits an mehreren Stellen Schäden auf. (Teilabschnitte wurden bereits saniert.) Eine Sanierung ist erforderlich. In diesem Zuge sollten nicht nur punktuell die schadhaften Stellen saniert werden, sondern der Geh- und Radweg auf der gesamten Länge mit einer Breite von 3,0 m ausgebaut werden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

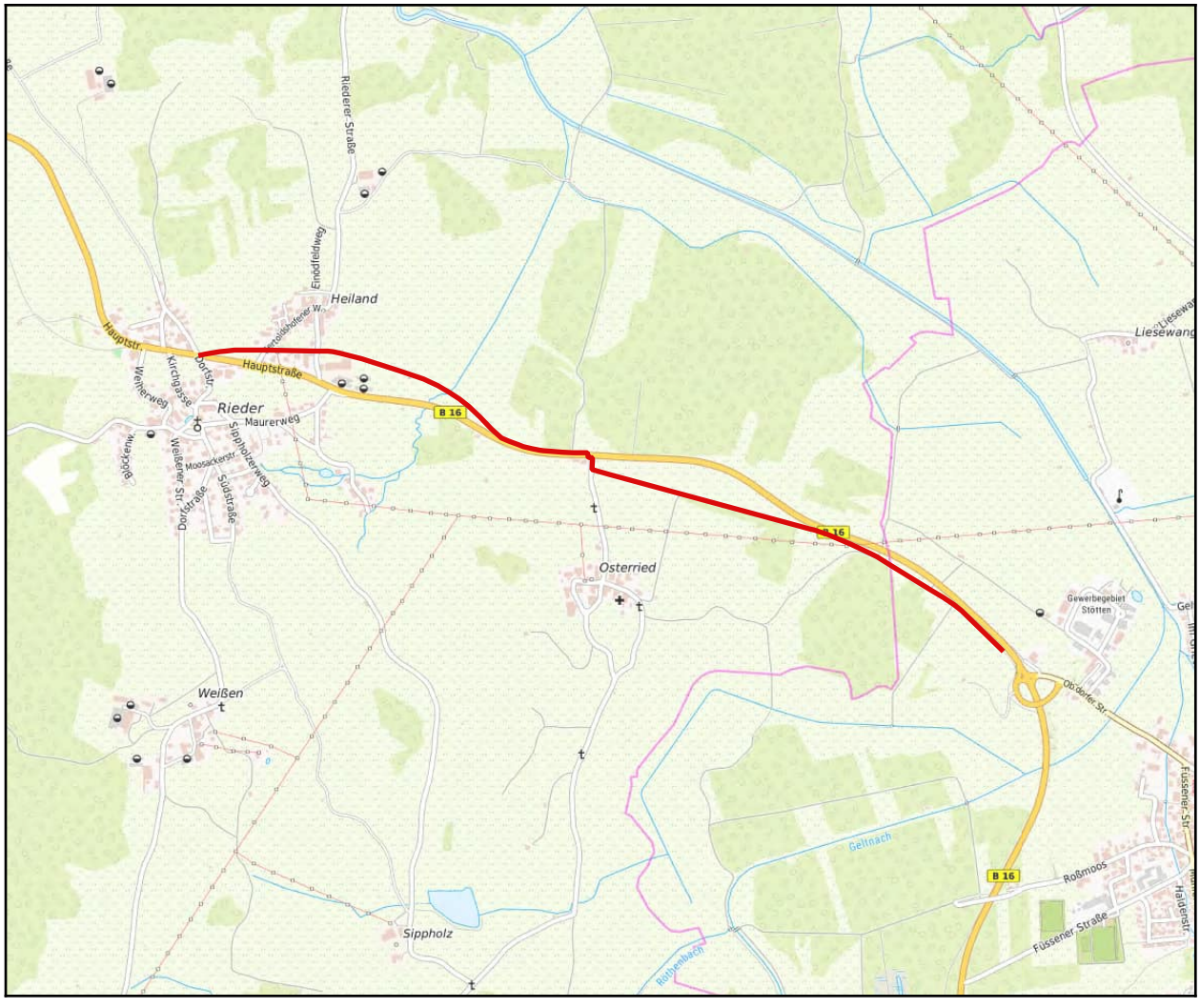
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,76 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	228	---
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	2756	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	2756	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	2756	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	2756	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	1253	---
Wegebelag	Asphalt	2756	---
Wegebreite Rad	2,0 bis 2,5 m	2756	> 3,0 m
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	1253	---
Wegezustand Rad	mäßig	471	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	2285	---
Wegezustand Wandern	gut	1253	---

Kartenausschnitt: Rieder - Stötten



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,32 km
Ronried (Nummer: 777151-001)

Lagebeschreibung:

Bachstraße - Mühlbichel

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Die Bachstraße ist die Fortführung des Radweges von Wald kommend in Richtung Bahnhof und Marktoberdorf. Jedoch ist deren Zustand auf ca. 140 m schlecht und im Anschluss mäßig. Ein Teil der Radfahrende weicht daher auf die OAL 23 aus.
Mit einer Sanierung kann eine durchgängig gut befahrbare Radachse geschaffen werden, ohne das Radfahrende auf die Fahrbahn der OAL 23 "müssen". Im Zuge der Sanierung kann die unübersichtliche Stelle und die sehr engen Kurvenradien bei Standort -0139 (siehe Steckbrief Gefahrenstelle) entschärft werden.

Alternativen:

Keine, da der derzeitige Wegezustand für den Alltagsradverkehr nicht geeignet ist und ein Ausweichen auf die OAL 23 nicht gewünscht ist.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

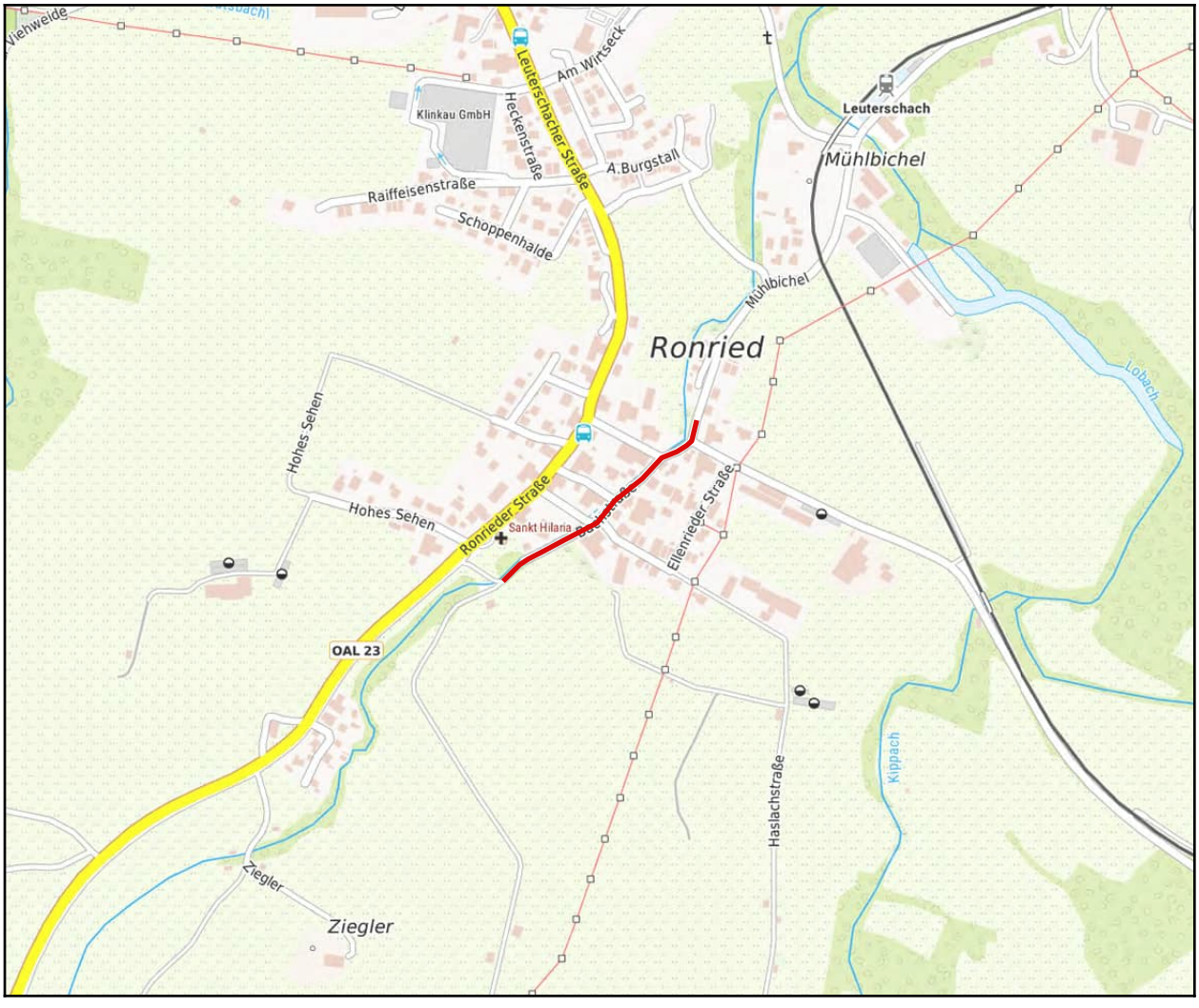
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,32 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	295	---
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	29	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	324	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	324	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	324	---
Verkehrssicherheit Wandern	mittel	70	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	254	---
Wegebelag	Asphalt	324	---
Wegebreite Rad	OK	324	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	324	---
Wegezustand Rad	mäßig	185	sehr gut
Wegezustand Rad	schlecht	139	sehr gut
Wegezustand Wandern	gut	324	---

Kartenausschnitt: Ronried



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 3,05 km Ruderatshofen - Marktoberdorf (Nummer: 777151-015)

Lagebeschreibung:

Kreisstraße OAL 7 zwischen Ruderatshofen und Ennenhofen.

Hinweis: Bei der Maßnahme sind auch die Streckenanteile auf der Gemarkung von Ruderatshofen enthalten.

Baulastträger: Landkreis

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Bau eines Geh- und Radweges ab dem bisherigen Ende südlich von Ruderatshofen bis zum Anschluss an die Weitfeldstraße.

Ruderatshofen, Immenhofen und Geisenhofen gehören zwar nicht zu Marktoberdorf. Dennoch ist deren radgerechter Anschluss sehr wichtig. Aufgrund der geringen Entfernungen (z. B. nur 4,0 km von der Ortsmitte von Ruderatshofen zur Firma Fendt) ist das Potenzial zur Verlagerung des Individualverkehrs auf das Rad sehr groß.

Alternativen:

Die bisherige Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn der OAL 7 ist nicht vertretbar. Eine gleichwertige alternative Verbindung existiert nicht. Die Kreisstraße ist die direkteste Verbindung und schließt alle 3 Ortschaften an.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

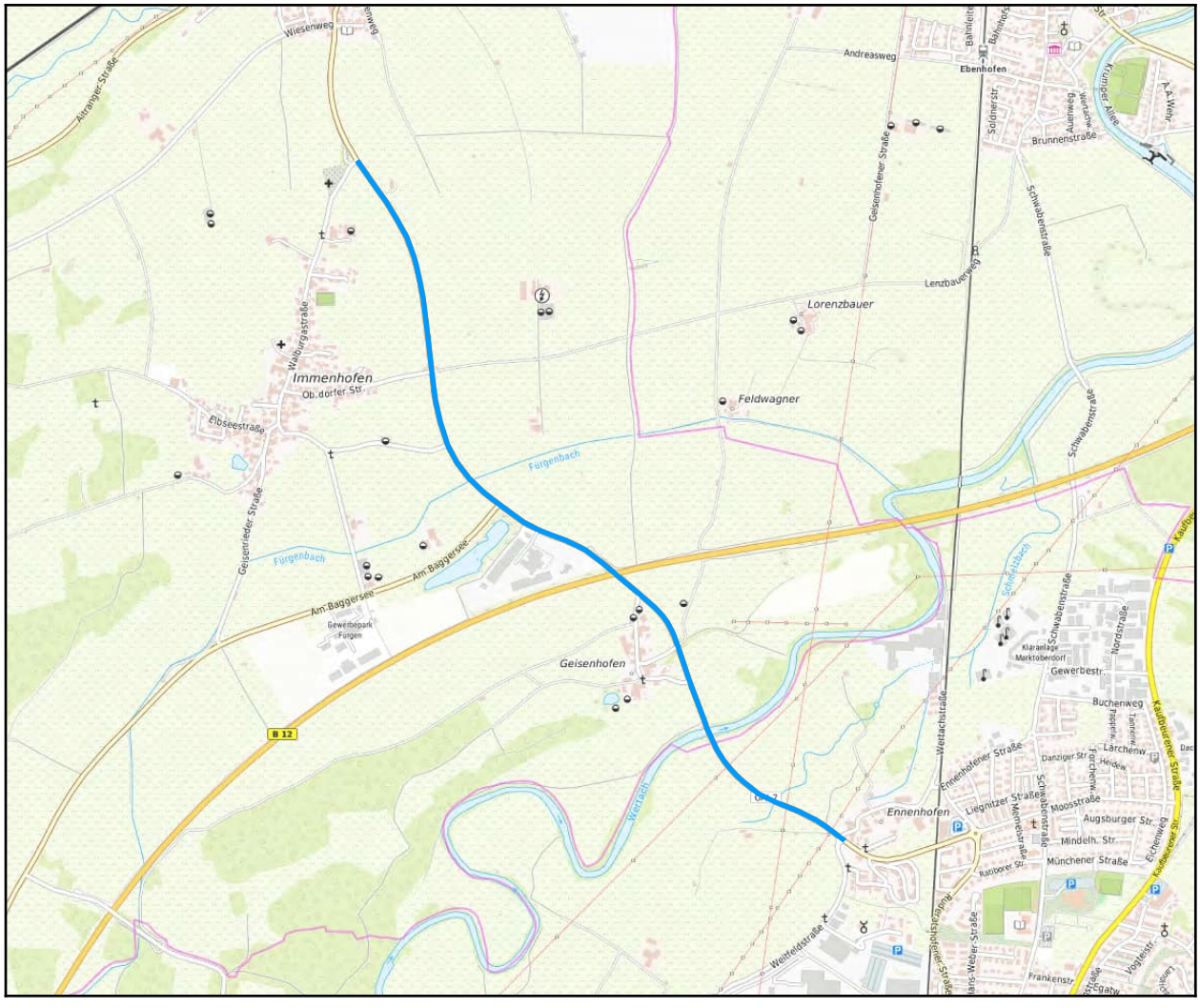
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 3,05 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	21	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	3025	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	3046	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	3046	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	3025	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	21	hoch
Wegebelag	Asphalt	3046	Asphalt
Wegebreite Rad		3046	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	3046	sehr gut

Kartenausschnitt: Ruderatshofen - Marktoberdorf



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,96 km
Schulzentrum (Mühlsteig) (Nummer: 777151-044)

Lagebeschreibung:

Gemeinsamer Geh- und Radweg am Mühlsteig im Bereich der Schulen

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Am Mühlsteig ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Zu Beginn und Ende der Schulzeiten wird dieser jedoch sehr stark von Fußgängern genutzt, sodass Radfahren kaum noch möglich ist. Im Bereich der Bushaltestellen vor der Mittelschule wird der Radweg mehrmals täglich von Schülern, welche auf die Busse warten, blockiert.
Empfehlung: Aufhebung der Benutzungspflicht, damit Radfahrende auch die Fahrbahn nutzen können. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist dies ebenfalls gut möglich. Anstelle der Benutzungspflicht kann ein nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg markiert werden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

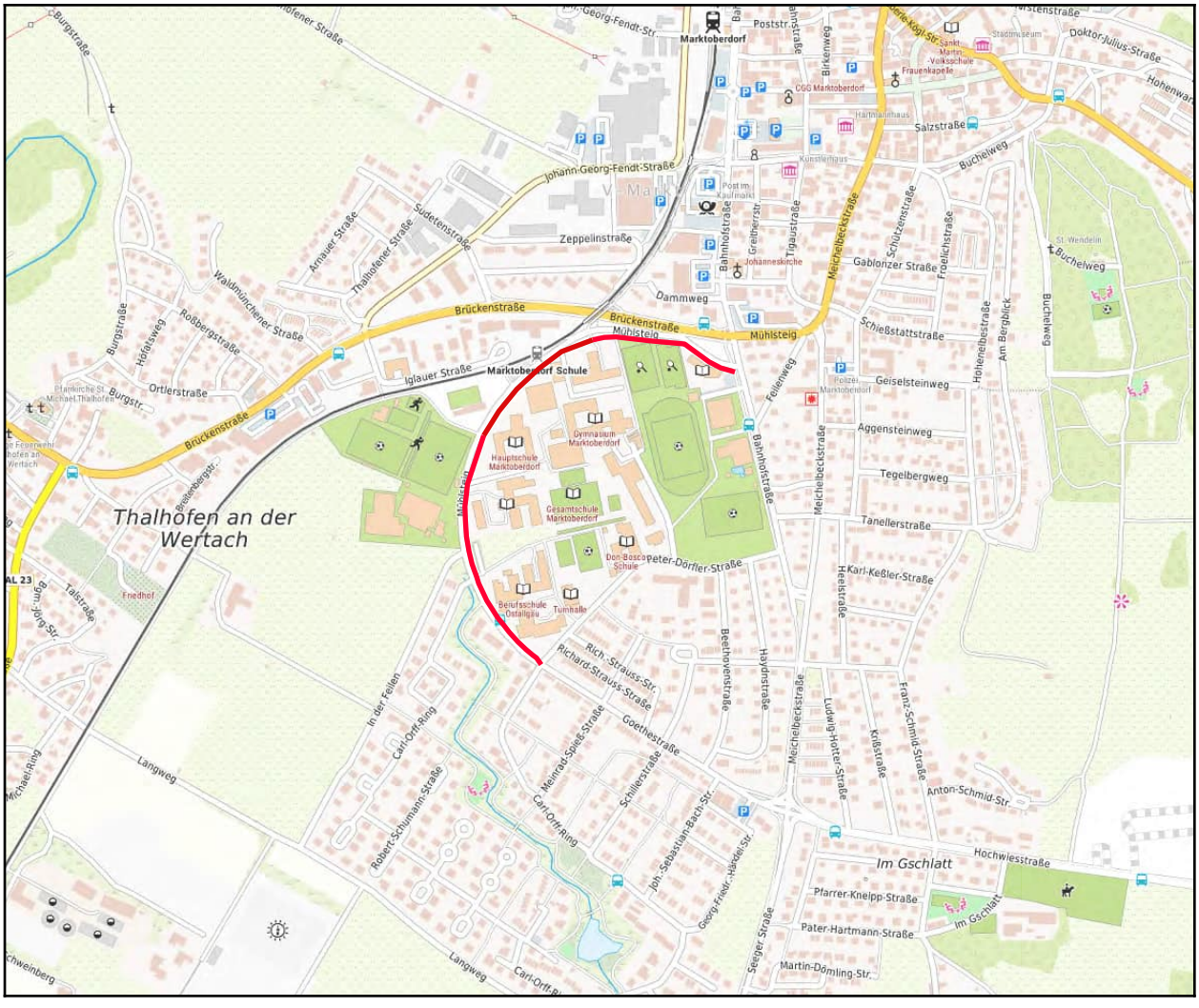
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,96 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Attraktivität Wandern	mittel	554	---
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	963	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg ohne Benutzungspflicht
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	862	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	100	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	963	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	963	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	554	---
Wegebelag	Asphalt	963	---
Wegebreite Rad	OK	963	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	554	---
Wegezustand Rad	OK	963	---
Wegezustand Wandern	gut	554	---

Kartenausschnitt: Schulzentrum (Mühlsteig)



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,43 km
Schulzentrum (Ostseite) (Nummer: 777151-045)

Lagebeschreibung:

Verbindung zwischen Peter-Dörfler-Straße und Mühlsteig an der Ostseite von Gymnasium und Realschule.

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Sowohl von der Peter-Dörfler-Straße als auch vom Mühlsteig kommend ist die Strecke ein wichtiger Zubringer zu den Schulen und großen Radabstellanlagen am Gymnasium. Die Wegebreite ist jedoch ab dem Internat bis zum Mühlsteig nicht für die hohen Frequenz geeignet. Im Bereich der Abstellanlagen an der Südostseite des Gymnasiums ist die Linienführung zudem sehr eng und kurvig. Eine Verbreiterung mit einer Mindestausbaubreite von 2,5 m, besser aber ca. 3,0 m ist zu empfehlen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,43 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	199	---
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	228	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	427	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	228	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	199	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	427	---
Wegebelag	Asphalt	427	---
Wegebreite Rad	1,0 bis 1,5 m	105	> 2,5 m
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	123	> 2,5 m
Wegebreite Rad	OK	199	---
Wegezustand Rad	OK	427	---

Kartenausschnitt: Schulzentrum (Ostseite)

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,54 km
Schwenden - Eschenau (Nummer: 777151-007)

Lagebeschreibung:

Radverbindung zwischen Schwenden und Eschenau

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Die Verbindung wird von zahlreichen Freizeitradfahrenden genutzt. Da entlang der OAL 7 kein Radweg gebaut wird, sollte diese Verbindung auch für Rennradler ausgebaut werden. Sie benötigen eine asphaltierte Strecke. Eine Asphaltierung wäre auch für die Alltagsradfahrenden (Oberthingau - Niehoff / Allgäuer Brauhaus) von Vorteil.
Hinweis: Die Strecke liegt teilweise auf der Gemarkung von Unterthingau. Nur ein Gesamtausbau ist sinnvoll. Daher wird ein gemeinsamer Ausbau mit dem Markt Unterthingau empfohlen.
In Bezug auf die Brücke über die Wertach beachten Sie bitte die Hinweise bei Standort 09777175-0042.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

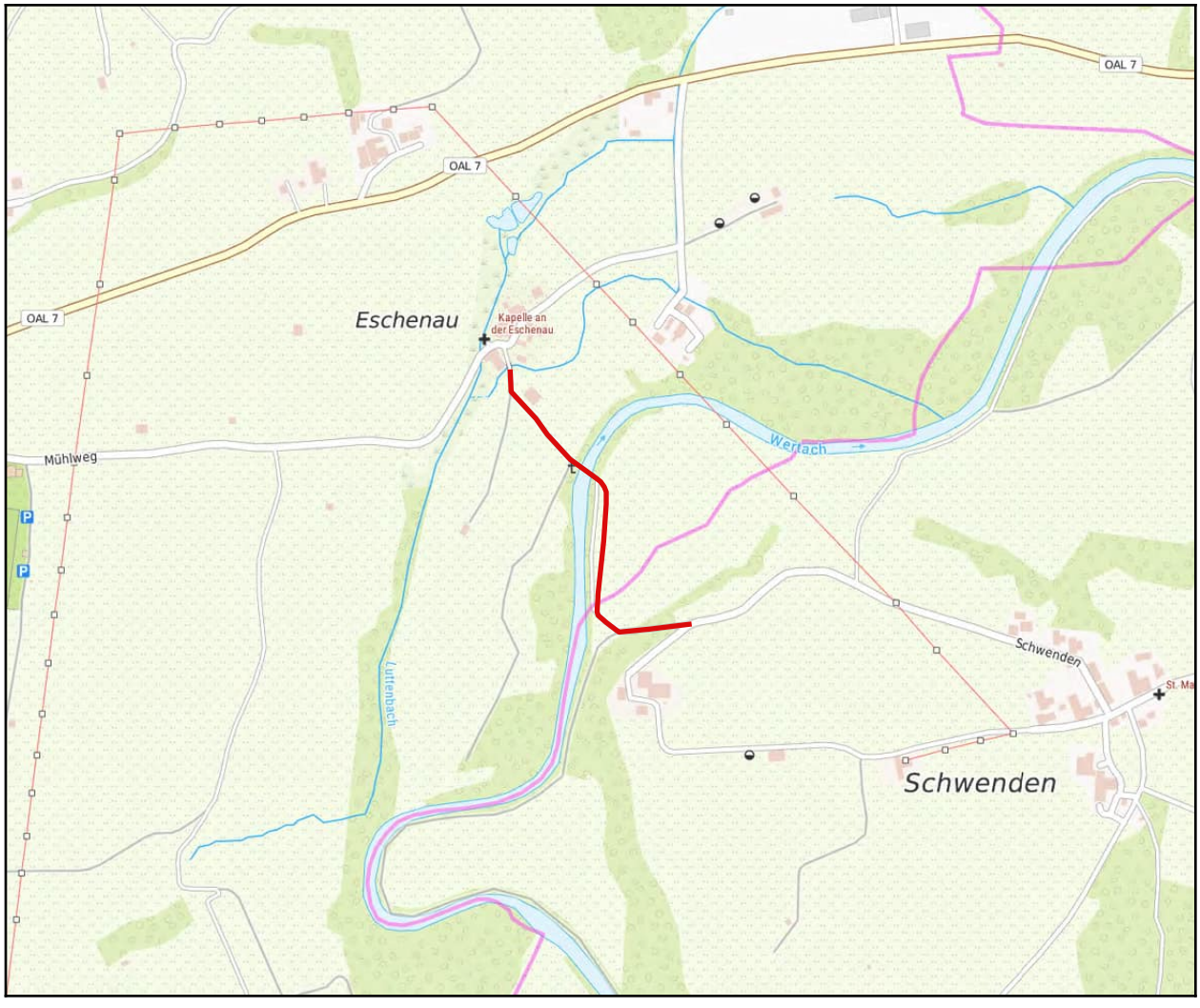
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,54 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Gehweg	44	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	491	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	535	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	535	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	535	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	535	---
Wegebelag	Betonbelag	44	---
Wegebelag	staubfreie Decke	101	Asphalt
Wegebelag	wassergebundene Decke (Kies)	389	Asphalt
Wegebreite Rad	2,0 bis 2,5 m	44	---
Wegebreite Rad	2,0 bis 2,5 m	101	> 3,0 m
Wegebreite Rad	OK	389	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	535	---
Wegezustand Rad	mäßig	379	mindestens gut
Wegezustand Rad	schlecht	156	mindestens gut
Wegezustand Wandern	gut	535	---

Kartenausschnitt: Schwenden - Eschenau



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,49 km
Seeger Straße (Nummer: 777151-028)

Lagebeschreibung:

Seeger Straße ab der Einmündung vom Ettwieser Weiher / Langweg kommend bis zum Anschluss an den ostseitigen Geh- und Radweg an der Meichelbeckstraße (nach der Kreuzung mit der Hochwiesstraße)

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

An der Westseite der Seeger Straße steht ein gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg zur Verfügung. Wer diesen stadteinwärts radelt, fährt in Fahrtrichtung links und behält dies in der Regel bei, sofern er in Richtung AOK-Kreuzung unterwegs ist. Für einen sicheren und flüssigen Radverkehr muss jedoch die Trennung der Fahrtrichtungen, jeweils in Fahrtrichtung rechts, das Ziel sein. Deshalb Markierung eines Radfahrstreifens an der Ostseite der Seeger Straße auf der bestehenden Fahrbahn. Dieser muss die Kreuzung mit der Hochwiesstraße geradlinig auf der Fahrbahn überqueren und anschließend in den vorhandenen Geh- und Radweg an der Ostseite der Meichelbeckstraße übergeleitet werden. Westseitig der Seeger Straße Änderung in einen Geh- und Einrichtungsradweg (in Fahrtrichtung Süden).

Alternativen:

Alternative 1: Markierung eines Schutzstreifens mit einer Mindestbreite von 1,5 m, sofern der vorgeschlagene Radfahrstreifen aus Platzgründen im Bestand nicht realisierbar wäre. (Besser geeignet ist der Radfahrstreifen.)

Alternative 2: Beibehaltung des bisherigen Geh- und Zweirichungsradweges an der Westseite der Seeger Straße bis zur Kreuzung mit Goethestraße / Hochwiesstraße. Unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich jedoch dann Ableitung der Radfahrenden, welche nach Norden möchten, auf die Ostseite mit anschließender direkter Führung über den Kreuzungsbereich und Einleitung in den ostseitigen Geh- und Radweg an der Meichelbeckstraße.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,49 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	485	Radfahrstreifen
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	485	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	73	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	411	hoch
Wegebelag	Asphalt	485	Asphalt
Wegebreite Rad		485	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	411	---
Wegezustand Rad	OK	73	sehr gut

Kartenausschnitt: Seeger Straße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,66 km
Sigratsbold - Balteratsried (Nummer: 777151-025)

Lagebeschreibung:

Vom Ende des vorhandenen Geh- und Radweges in Sigratsbold bis zum südlichen Ortseingang von Balteratsried.

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der St 2008.

In Verbindung mit der Entwicklungsmaßnahmen -027 könnte eine Lücke im regionalen Radnetz geschlossen werden, da dann eine durchgängige Verbindung von Seeg über Lengenwang bis nach Marktoberdorf existiert.

Alternativen:

Keine, da die Führung auf der Fahrbahn der St 2008 für den Radverkehr nicht geeignet ist und keine parallelen Verbindungen existieren.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

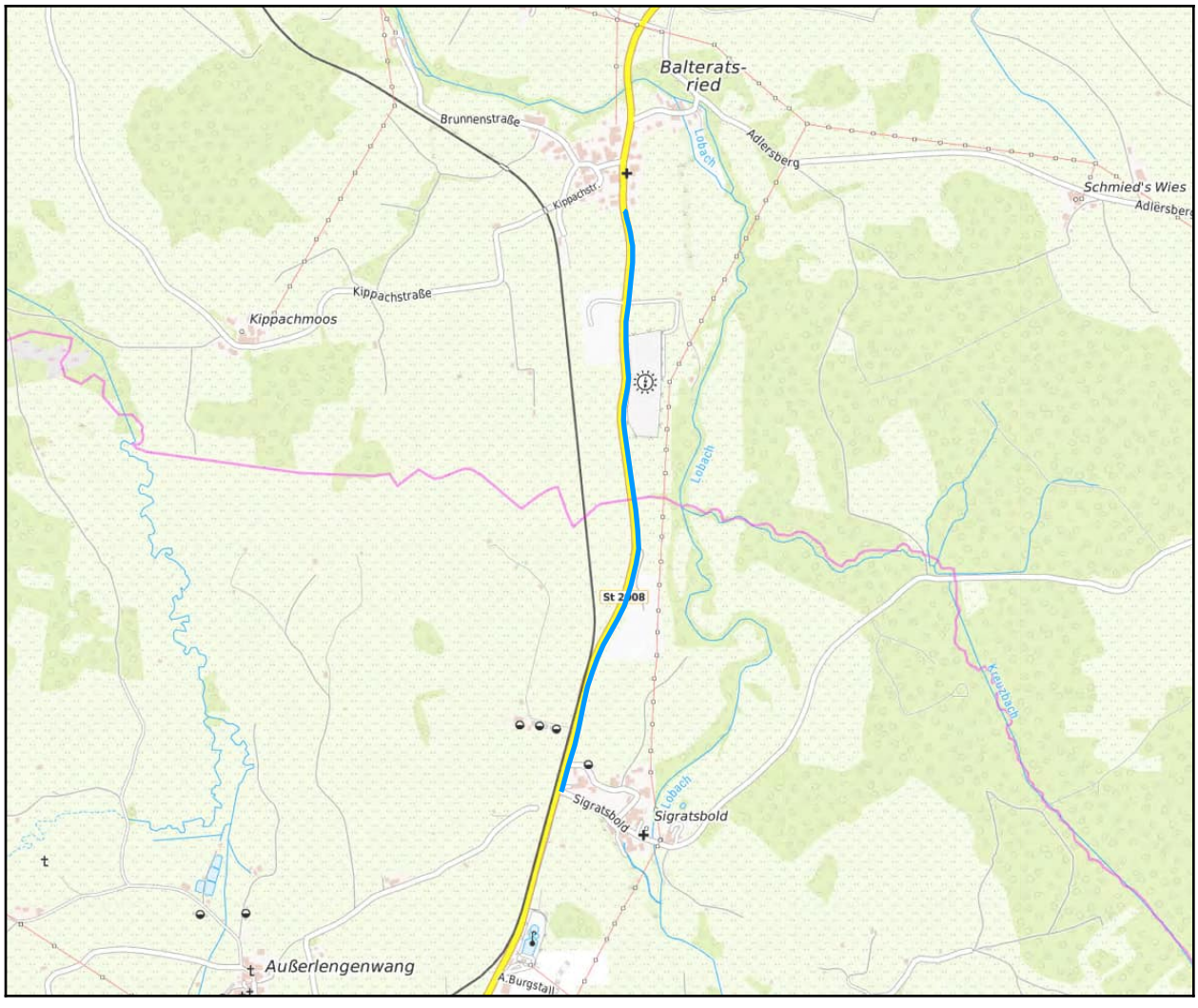
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,66 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	77	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	1582	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	1660	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	1660	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	77	hoch
Verkehrssicherheit Rad	sehr gering	1582	hoch
Wegebelag	Asphalt	1660	---
Wegebreite Rad		1660	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	1660	sehr gut

Kartenausschnitt: Sigratsbold - Balteratsried



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,86 km
Sulzschneid - Kohlhunden 1 (Nummer: 777151-023)

Lagebeschreibung:

Nördlicher Ortsausgang von Sulzschneid bis zum Anschluss an die St 2008 südlich von Kohlhunden.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Sulzschneid ist der einzige große Ortsteil, welcher nicht mit einem Radweg an das Stadtgebiet angeschlossen ist. Die vorhandene Fahrbahn ist für den Radverkehr nur bedingt geeignet, da die Fahrbahn bei Begegnungsverkehr von Kfz relativ schmal ist und v. a. im Waldbereich die Sichtweiten gering sind.
Daher wird der Bau eines eigenständigen Geh- und Radweges empfohlen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

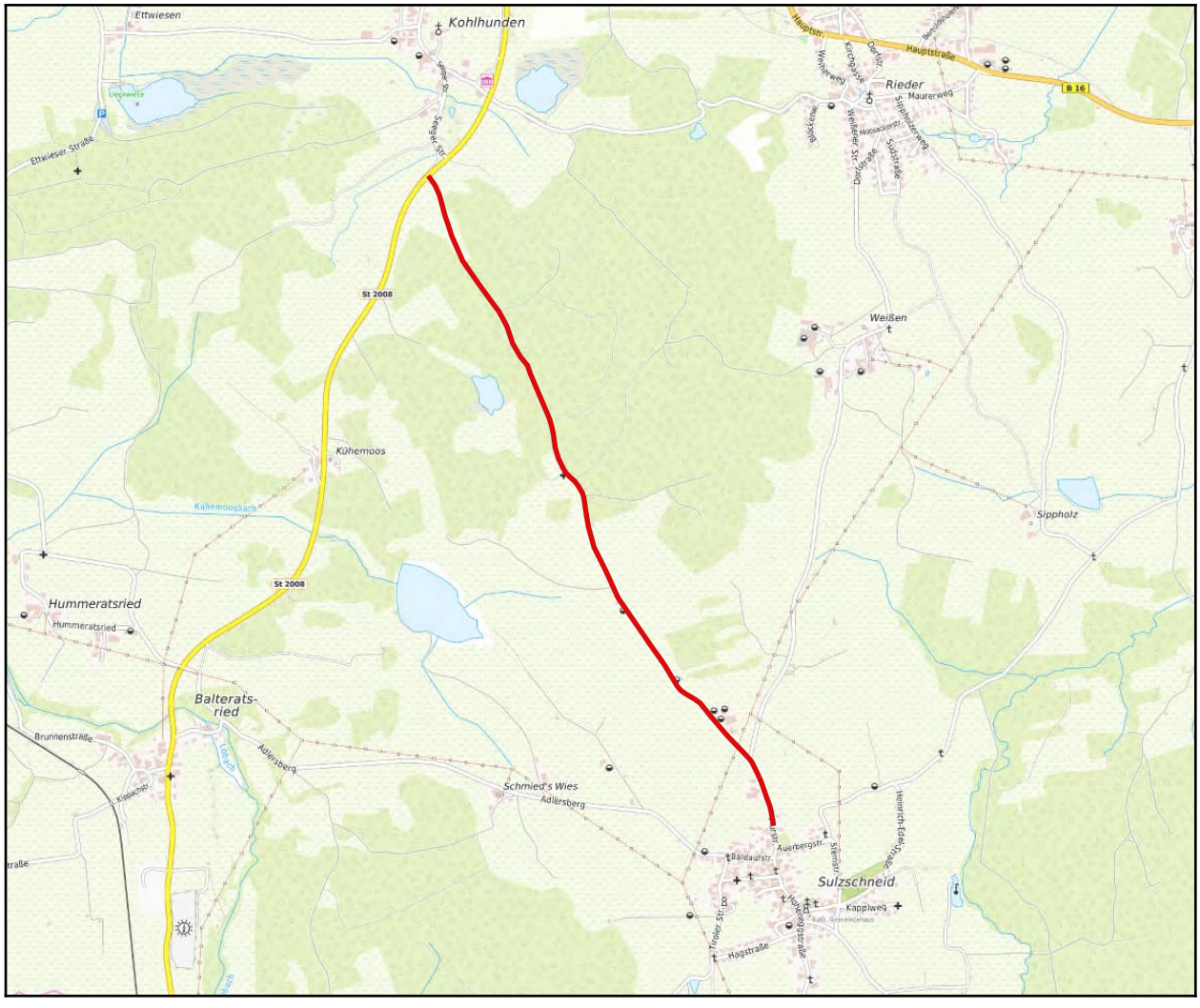
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,86 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	197	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	2662	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	2860	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	2860	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	1493	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	1366	hoch
Wegebelag	Asphalt	2860	Asphalt
Wegebreite Rad		2860	> 2,5 m
Wegezustand Rad	mäßig	1458	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	1402	sehr gut

Kartenausschnitt: Sulzschneid - Kohlhunden 1



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,38 km
Sulzschneid - Kohlhunden 2 (Nummer: 777151-024)

Lagebeschreibung:

Querung der Staatsstraße 2008 für die Fahrtbeziehung Sulzschneid - Kohlhunden

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

Radfahrende müssen in beide Fahrtrichtungen immer die St 2008 überqueren. Auf der Staatsstraße sind die Geschwindigkeiten der PKW teils sehr hoch. Trotz Abbiegespuren ist das Empfinden für Radfahrer sehr unangenehm, wenn Fahrzeug sehr schnell an ihnen vorbei fahren, während sie auf der Abbiegespur warten.
Option 1) Bau einer Unterführung für den Radverkehr, welche evtl. auch landwirtschaftliche Fahrzeuge nutzen können. Aufgrund der vorhandenen Höhenunterschiede wäre dies denkbar, jedoch baulich aufwendig.
Option 2) Bau eines Geh- und Radweges (oder Wirtschaftsweges) entlang der St 2008 zwischen der Abzweigung nach Sulzschneid und der Straße, welche zum Kuhstallweiher führt. Dort ist bereits eine Unterführung der St 2008 vorhanden. (topplan würde diese Variante bevorzugen. Sie nutzt auch dem Freizeitradverkehr zum Kuhstallweiher.)

Alternativen:

Keine.

Hinweis: Die Maßnahme ist immer erforderlich. Auch dann, wenn der Radweg von Sulzschneid kommend (Entwicklungsmaßnahme -023) nicht realisiert werden kann.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

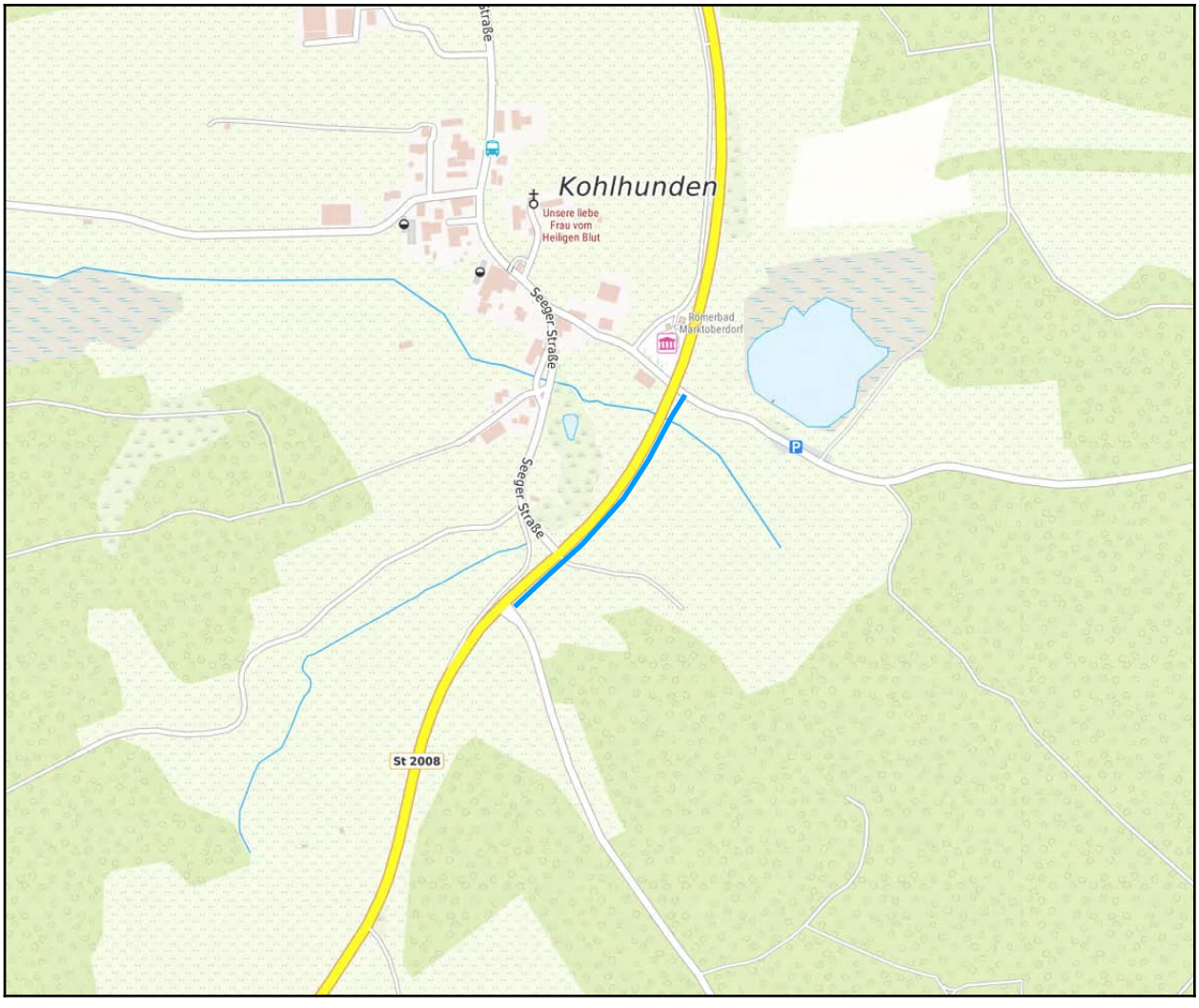
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,38 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		381	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Verkehrsbelastung		381	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad		381	hoch
Wegebelag		381	Asphalt
Wegebreite Rad		381	> 2,5 m
Wegezustand Rad		381	sehr gut

Kartenausschnitt: Sulzschneid - Kohlhunden 2



Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,14 km
Verbindung Bahnhofstraße - Johann-Georg-Fendt-Straße
(Nummer: 777151-042)

Lagebeschreibung:

Verbindung zwischen Bahnhofstraße - Johann-Georg-Fendt-Straße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

Die Verbindung stellt eine sehr wichtige Achse für den Fuß- und Radverkehr dar, da die Bahnlinie im Kernstadtbereich nur hier und am Kreisverkehr nähe Medicum überquert werden kann. Die derzeitige Situation (Gehweg, Umlaufschranken, sehr enge Linienführung, geringe Sichtweiten) ist für den Radverkehr nicht geeignet. Eine der Bedeutung der Verbindungsfunktion gerecht werdende Lösung ist nur durch einen Ausbau der gesamten Verbindung mit einer deutlich breiteren Unterführung möglich. Der bauliche Aufwand dafür ist sehr hoch. Dennoch ist die Maßnahme sehr zu empfehlen. Konkrete Untersuchungen und Planungen zu den Realsierungsmöglichkeiten sollten auf jeden Fall in die Wege geleitet werden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,14 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Gehweg	140	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	62	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	77	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	140	---
Verkehrssicherheit Rad		140	hoch
Wegebelag	Asphalt	140	Asphalt
Wegebreite Rad		140	> 3,0 m
Wegezustand Rad	OK	140	sehr gut

Kartenausschnitt: Verbindung Bahnhofstraße - Johann-Georg-Fendt-Straße

Druckdatum: 18.11.2024

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,18 km
Gebrüder-Rösle-Straße (Nummer: 777151-054)

Lagebeschreibung:

Gebrüder-Rösle-Straße ist Zufahrt zu großem Parkplatz der Firma Fendt und für LKW-Lieferverkehr.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Zu den Stoßzeiten sehr hohe Verkehrsbelastung. In diesen Zeiten kommen auch die Radfahrer. Zudem erhöhen am Fahrbahnrand wartende LKW die Gefahrenquellen.
An der Nordseite ist ein Gehweg vorhanden. Der Straßenquerschnitt würde das Anlegen eines gemeinsamen Geh- und Radweges an der Nordseite mit Anschluss an den Geh- und Radweg an der Weitfeldstraße sowie an den Parkplatz ermöglichen. Das Parken von LKW auf der Fahrbahn wird dadurch aber eingeschränkt. Zu klären ist, ob die LKW`s nicht besser auf dem Firmengelände warten sollen bzw. müssten.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

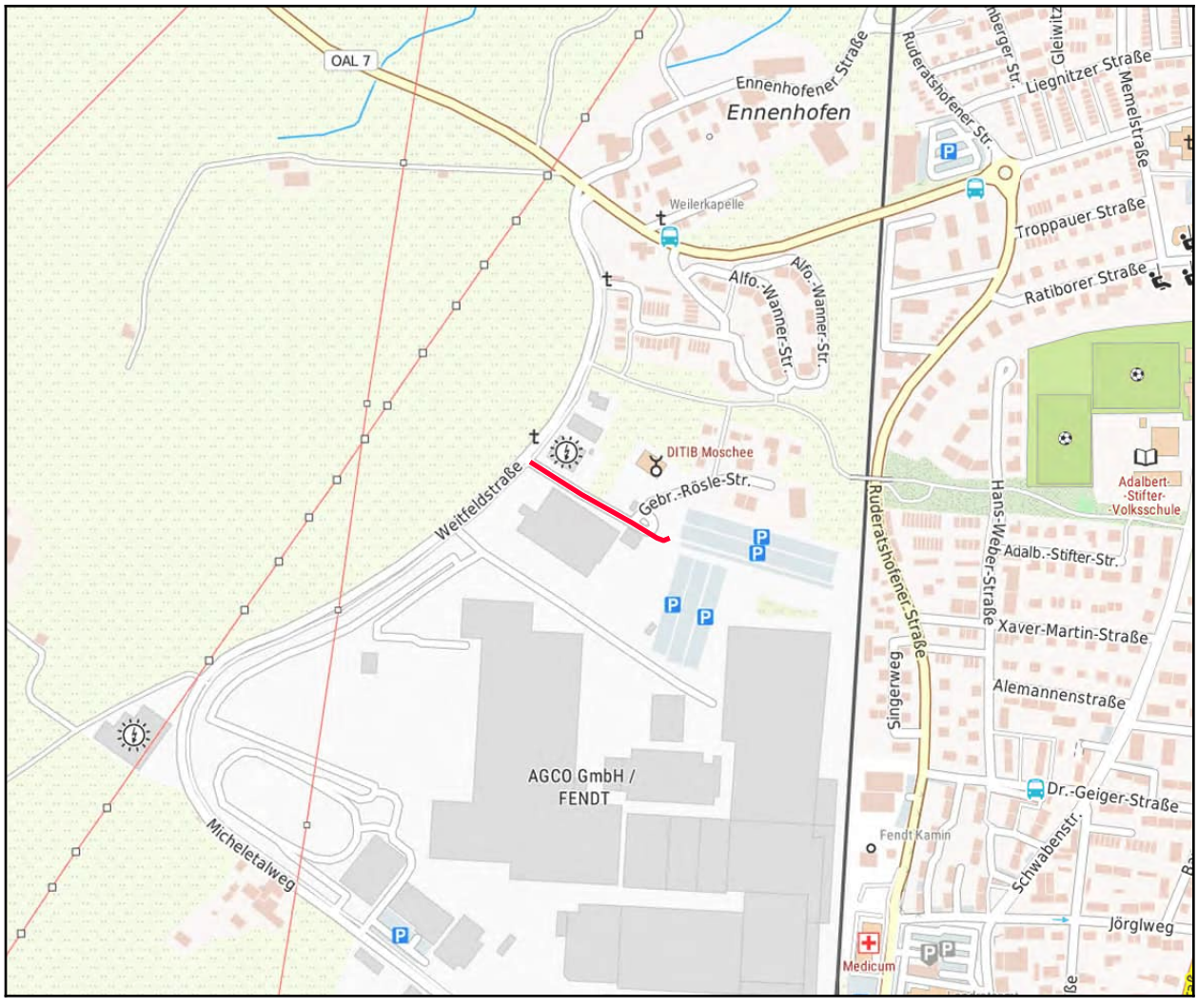
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,18 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	179	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	179	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	179	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	179	hoch
Wegebelag	Asphalt	179	---
Wegebreite Rad		179	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	179	---

Kartenausschnitt: Gebrüder-Rösle-Straße



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,20 km Gschwender Straße (Nummer: 777151-059)

Lagebeschreibung:

Gschwenderstraße

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Nach topplan vorliegenden Informationen (Stand 2024) plant der Landkreis die Sanierung der Gschwenderstraße. Planungen hierfür hat topplan allerdings nicht erhalten.

Die Stadt Marktoberdorf sollte sich aktiv in die Planungen einbringen, damit die Belange der Fußgänger und Radfahrer besser berücksichtigt werden. So ist zum Beispiel in Frage zu stellen, ob die Parkplätze an der Südseite der Fahrbahn benötigt werden. Bei mehreren Ortsbesichtigungen waren diese kaum belegt. Eigenständige Radverkehrsführungen werden aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten kaum möglich sein. Jedoch könnten die Gehwege in Teilbereichen deutlich verbreitert und anschließend für den Radverkehr frei gegeben werden. So könnten unsichere Radfahrer auf diesen radeln.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

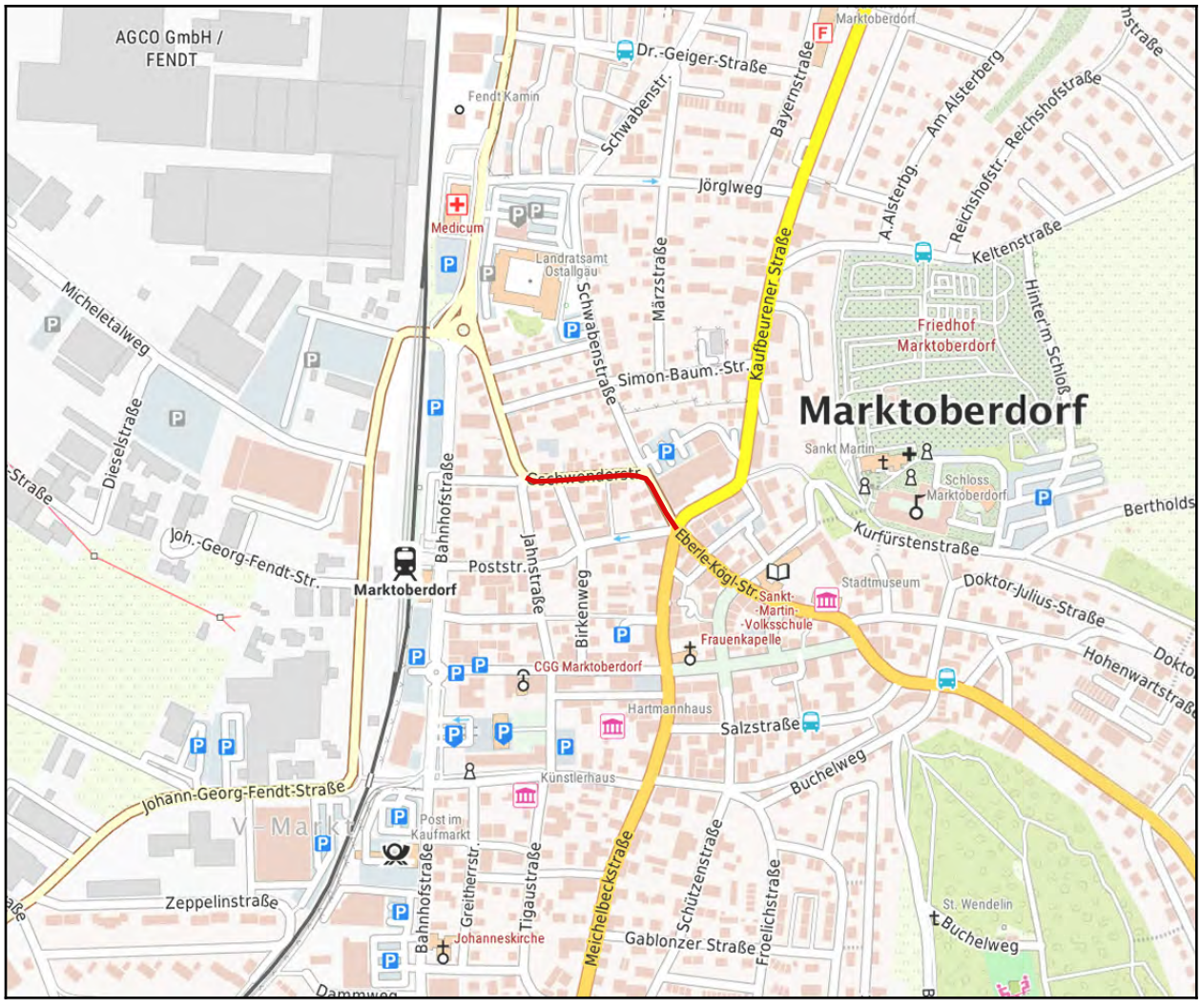
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,20 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	201	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	201	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	201	---
Verkehrssicherheit Rad	gering	66	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	135	hoch
Wegebelag	Asphalt	201	---
Wegezustand Rad	OK	201	---

Kartenausschnitt: Gschwender Straße



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,33 km
Jahnstraße (Nummer: 777151-060)

Lagebeschreibung:

Jahnstraße

Die Jahnstraße stellt zusammen mit der Tigaustraße ein wichtiges Element einer Nord-Süd-Hauptachse dar, während sie für den Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Eine Stärkung für den Radverkehr ist daher zu empfehlen.

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Entlang der Jahnstraße wird die Fahrbahnbreite aufgrund von Längsparkplätzen (in Teilbereichen beidseitg) erheblich reduziert. Hinzu kommt, dass der Kraftfahrzeugverkehr in beide Richtungen freigegeben ist. Dies führt zu wenig Platz für Radfahrer, insbesondere im Begegnungsverkehr ab Greinwald nach Norden. Da meist sehr nah an den parkenden Fahrzeuge vorbei geradelt werden muss, stellen diese ebenfalls eine Gefahrenquelle dar (unvermittelt losfahrende Fahrzeuge oder sich öffnende Türen).

Option 1) Anlegen einer Fahrradstraße, in welcher nur noch in Teilbereichen einseitiges, klar geregeltes Parken möglich ist. Zudem mit gestalterischen Elementen, um die Funktion als Fahrradstraße hervorzuheben. Eine Fahrradstraße ist nur zu empfehlen, wenn diese auch die Tigaustraße einschließt und nach der Überquerung der Meichelbeckstraße in der Schützenstraße fortgeführt wird.

Alternativen:

Option 2) Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr mit Rad frei in die Gegenrichtung. Die Freigabe für den Radverkehr muss mit einem rot markierten Radfahrstreifen hervorgehoben werden (wie am Jörglweg). Das Parken wird nur noch dort erlaubt, wo die Straßenbreite für einen einseitigen Parkstreifen ausreicht.

3) Trotz der Zone 20 ist die derzeitige Situation für einen sicheren und flüssigen Radverkehr aufgrund des beschriebenen Sachverhaltes nicht geeignet.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,33 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	328	Fahrradstraße
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	328	---
Verkehrsbelastung	bis 500 Kfz/Tag (sehr gering)	328	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	328	hoch
Verkehrssicherheit Wandern	OK	116	---
Wegebelag	Asphalt	328	---
Wegebreite Rad	OK	116	---
Wegezustand Rad	OK	328	---
Wegezustand Wandern	gut	116	---

Kartenausschnitt: Jahnstraße

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km
Johann-Georg-Fendt-Straße 2 (Nummer: 777151-051)

Lagebeschreibung:

Johann-Georg-Fendt-Straße im Bereich V-Markt

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

Die Johann-Georg-Fendt-Straße hat aufgrund zahlreicher Zielpunkte (große Gewerbebetriebe, V-Markt, etc.) eine wichtige Bedeutung für den Radverkehr. Sie benötigt beidseitig durchgängige Radverkehrsführungen. Im Bereich V-Markt existieren an der Nordseite auf ca. 200 m und an der Südostseite auf ca. 75 m keine Radverkehrsführungen. Beidseitig sind gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege zu empfehlen. Der Verkehrsraum dafür ist derzeit sehr beengt. Der bauliche Aufwand wäre sehr hoch. Dennoch wird sehr empfohlen die Realisierungschancen mit Nachdruck im Detail zu prüfen. Dies im Zusammenhang mit der Entwicklungsmaßnahme - 042.

Alternativen:

Sofern eine beidseitige Radverkehrsführung nicht realisierbar ist, muss zumindest der Radweg an der Südostseite durchgängig realisiert werden. Dies muss im Zusammenhang mit der Optimierung der Bahnunterführung geplant werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	259	gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	259	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	259	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	259	hoch
Wegebelag	Asphalt	259	Asphalt
Wegebreite Rad		259	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	259	sehr gut

Kartenausschnitt: Johann-Georg-Fendt-Straße 2

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,50 km
Johann-Georg-Fendt-Straße 3 (Nummer: 777151-052)

Lagebeschreibung:

Westseite Johann-Georg-Fendt-Straße von Bahnübergang bis auf Höhe Hs.Nr. 36

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

An der Ostseite der Johann-Georg-Fendt-Straße wurde ein neuer Geh- und Radweg gebaut. Zusätzlich ist zu empfehlen, dass in Fahrtrichtung Süden westseitig eine eigene Radverkehrsführung (in Fahrtrichtung rechts) für den Radverkehr angeboten wird.
Vom Bahnübergang bis zum Micheletalweg Ausbau des Gehweges an der Westseite zu einem gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradweg. Dafür ist Grunderwerb erforderlich. Mit dem Ausbau können auch die Gefahrenstellen bei den Einfahrten zum Fendt-Parkplatz entschärft werden (siehe Empfehlungen Standort -0863).
Ab dem Micheletalweg ist eine Führung auf dem bestehenden Gehweg vertretbar. Dieser könnte als Geh- und Einrichtungsradweg ausgewiesen werden. (Im Idealfall wird der Gehweg zusätzlich verbreitert.)

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,50 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Gehweg	317	gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg
Führungsform	Gehweg	182	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	43	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	456	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	500	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	500	hoch
Wegebelag	Asphalt	500	---
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	500	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	500	---

Kartenausschnitt: Johann-Georg-Fendt-Straße 3

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km
Kaufbeurer Straße (Nummer: 777151-067)

Lagebeschreibung:

Ostseite Kaufbeurer Straße beginnend etwas südlich der Esso-Tankstelle bis zur Einmündung der Keltenstraße mit Anschluss an den dort weiterführenden ostseitigen Geh-und Radweg an der Kaufbeurer Straße

Baulastträger: Kommune / Staatliches Bauamt

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

An der Ostseite existiert keine durchgängige Radverkehrsführung. In Fahrtrichtung Norden ist zudem der Fahrbahnwechsel auf den bestehenden Geh- und Radweg an der Westseite gefährlich (siehe Gefahrenstelle Standort -0889).

Bau und Markierung eines durchgängigen Radfahrstreifens an der Ostseite der Kaufbeurer Straße ab dem derzeitigen Ende bis zur Einmündung der Keltenstraße. Im südlichen Bereich kann dafür die Abbiegespur aufgelöst werden. Anschließend folgt auf knapp 30 m ein relativ schmaler Verkehrsraum. Dieser könnte mit einem Schutzstreifen oder notfalls einer Piktogrammkette markiert werden. Anschließend steht mit einem breiten Grünstreifen ausreichend Erweiterungsmöglichkeit am Fahrbahnrand zur Verfügung.

Alternativen:

1) Östlich der Kaufbeurer Straße verläuft in diesem Bereich parallel die Wiesenstraße. Aufgrund zahlreicher Einmündungen und Grundstücksausfahrten ist diese allerdings nicht ideal für das Radfahren geeignet. Zudem ist die Linienführung an der Kaufbeurer Straße direkter.

2) Westseitig ist an der Kaufbeurer Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Dieser sollte aufgrund seiner Breite spätestens ab dem Trendic-Hotel in Richtung Süden nur in eine Richtung (Süden) befahren werden. Wie beschrieben ist zudem die Querung zur Westseite gefährlich. Daher sollten die Radfahrer in Fahrtrichtung Norden ihre eigene Radverkehrsfürhung - in Fahrtrichtung rechts - bekommen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,31 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	314	Radfahrstreifen
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	314	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	314	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	gering	314	hoch
Wegebelag	Asphalt	314	Asphalt
Wegebreite Rad		314	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	314	sehr gut

Kartenausschnitt: Kaufbeurer Straße

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,04 km
Kaufbeurer Straße / Moosstraße (Nummer: 777151-068)

Lagebeschreibung:

Anbindung Moosstraße an den Geh- und Radweg an der Kaufbeurer Straße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

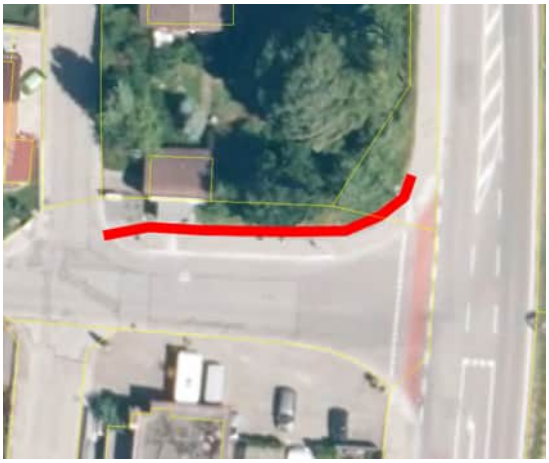
Empfehlung:

Um im Einmündungsbereich der Moosstraße in die Kaufbeurer Straße den Radverkehr vom Kfz-Verkehr teilweise zu trennen, kann an der Nordseite der Moosstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut werden. Dies betrifft nur einen Abschnitt von ca. 35 m bis zur Einmündung des Buchenweges. Dennoch kann dadurch erreicht werden, dass Radfahrer, welche von Norden kommend entlang der Kaufbeurer Straße radeln, besser und sicherer in die Moosstraße übergeleitet werden. In die Gegenrichtung können die Radfahrer schon auf Höhe des Buchenweges auf den Radweg in Richtung Norden auffahren. Sie müssten dies dann nicht im Kreuzungsbereich mit der Kaufbeurer Straße machen. Dort ist dies aufgrund der ein- und ausfahrenden Kfz gefährlicher.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

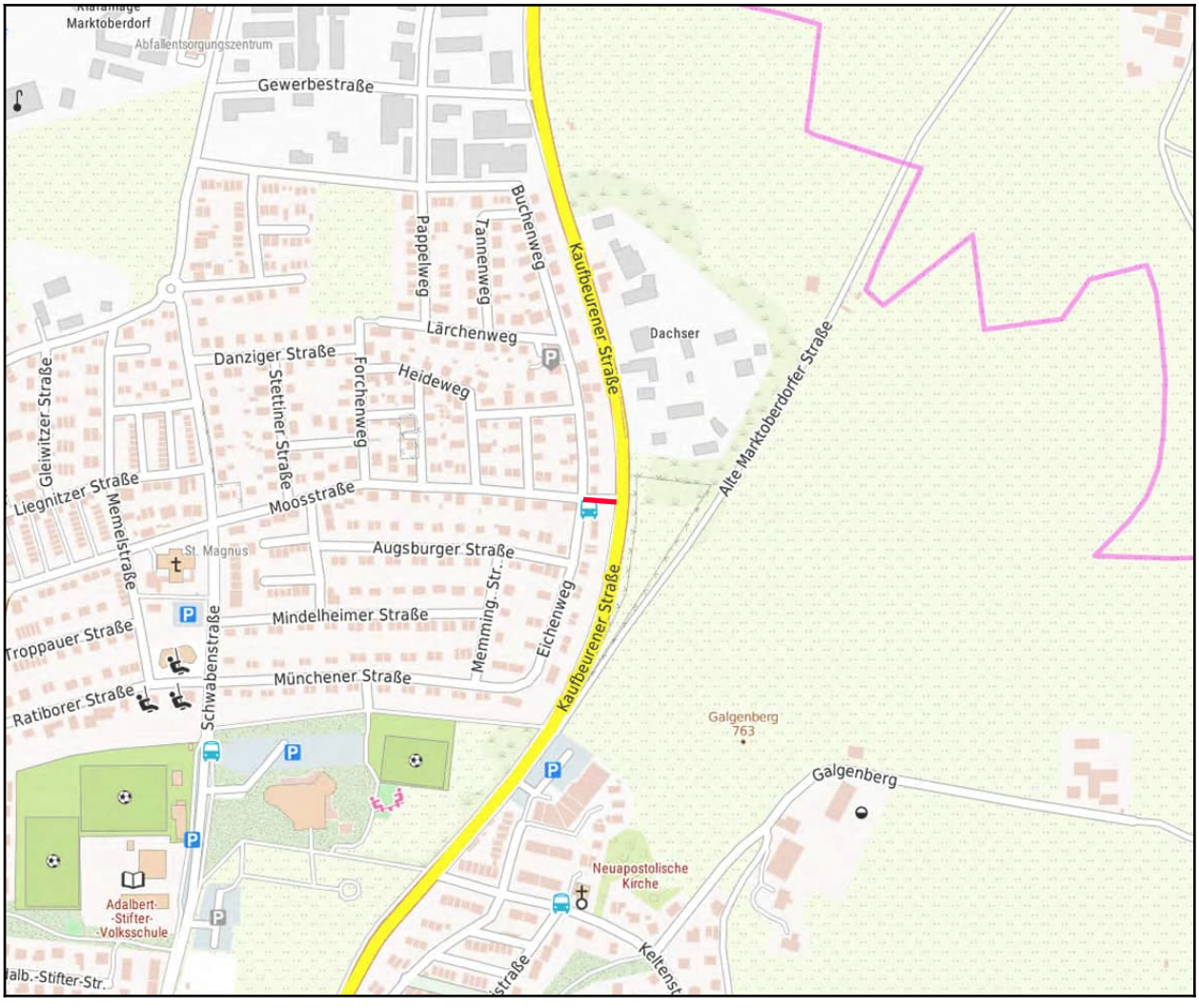


Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,04 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	36	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	36	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	36	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	36	---
Wegebelag	Asphalt	36	---
Wegebreite Rad		36	> 2,5 m
Wegezustand Rad	OK	36	---

Kartenausschnitt: Kaufbeurer Straße / Moosstraße



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,50 km
Kurfürstenallee (Nummer: 777151-061)

Lagebeschreibung:

Kurfürstenallee

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Aufgrund zahlreicher Beschädigungen und Unebenheiten ist der Wegezustand in der Kurfürstenalle für den Radverkehr nur als mäßig, in kleineren Teilabschnitten sogar als schlecht, einzustufen. Da die Kurfürstenallee als Radanbindung von Bertoldshofen an den Stadtbereich fungiert, ist eine Sanierung zu empfehlen. Unabhängig von den Diskussionen der vergangenen Jahre zum Ausbaustandard in der Kurfürstenallee empfehlen wir aus Sicht des Radverkehrskonzeptes eine wassergebundene Decke. Diese kann mit Bindemitteln stabilisiert und mit einer feinkörnigen Deckschicht versehen werden. (In Parkanlagen wird diese Bauweise häufig eingesetzt.) Sie wird damit dem Charakter der Allee als auch den Anforderungen der Radfahrer (und Fußgänger) gerecht.

Alternativen:

Als alternative Anbindung in Richtung Bertoldshofen kann die Hohenwartstraße genutzt werden. Allerdings sind dort die Gefahrenquellen (Begegnungsverkehr, viele parkende Fahrzeuge, Kreuzungen, Hofausfahrten) deutlich größer und auch der Wegezustand ist in Teilbereichen nur mäßig.

Radfahren in der Kurfürstenallee ist wesentlich angenehmer und sollte dort gefördert werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,50 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Wirtschafts-/Forstweg	1502	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	1502	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	1502	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1502	---
Verkehrssicherheit Wandern	OK	1273	---
Wegebelag	staubfreie Decke	1502	wassergebundene Decke (Kies)
Wegebreite Rad	OK	1502	---
Wegebreite Wandern	über 2,0 m	1273	---
Wegezustand Rad	mäßig	1502	mindestens gut
Wegezustand Wandern	gut	1273	---

Kartenausschnitt: Kurfürstenallee

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km
Micheletalweg (Nummer: 777151-053)

Lagebeschreibung:

Micheletalweg zwischen Dieselstraße und Johann-Georg-Fendt-Straße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Nordseitig des Micheletalweges verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Von Westen kommend ist dieser bis auf Höhe der Dieselstraße OK. Anschließend verringert sich die Breite deutlich und es existiert kein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Daher den Abschnitt zwischen J.-G.-F.-Straße und Dieselstraße nur als Einrichtungsradweg in Fahrtrichtung Westen ausweisen und markieren.
Optionen in Fahrtrichtung Osten:
1) Markierung eines Schutzstreifens und zusätzlich Anordnung eines absoluten Halteverbots auf der Fahrbahn
2) Anordnung Tempo 30 und absolutes Halteverbot auf der Fahrbahn
3) Verbreiterung des südseitigen Gehweges zu einem gemeinsamen Geh- und Einrichtungsradweg. Dafür ist eine Anpassung der Straßenentwässerung erforderlich.
4) Die beste Lösung ist die Markierung eines Radfahrstreifens. Dies ist im Bestand aufgrund zu geringer Breiten nicht möglich. Bei zukünftigen Umnutzungen im Bereich V-Baumarkt könnte aber dafür ein Grunderwerb verhandelt werden.

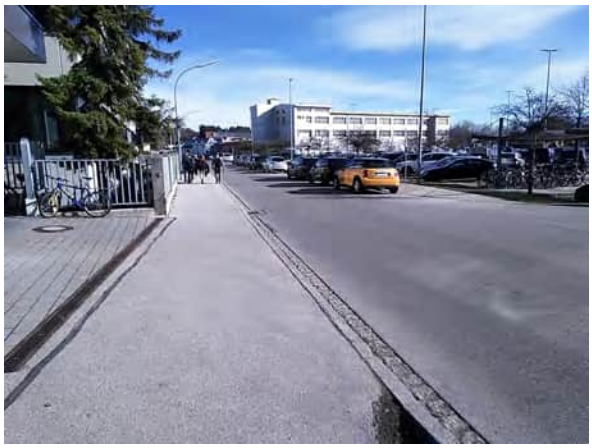
Alternativen:

Den nordseitigen Geh- und Radweg deutlich verbreitern, damit ein Zweirichtungsverkehr und ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn möglich ist (Gesamtbreite >3,0 m).

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

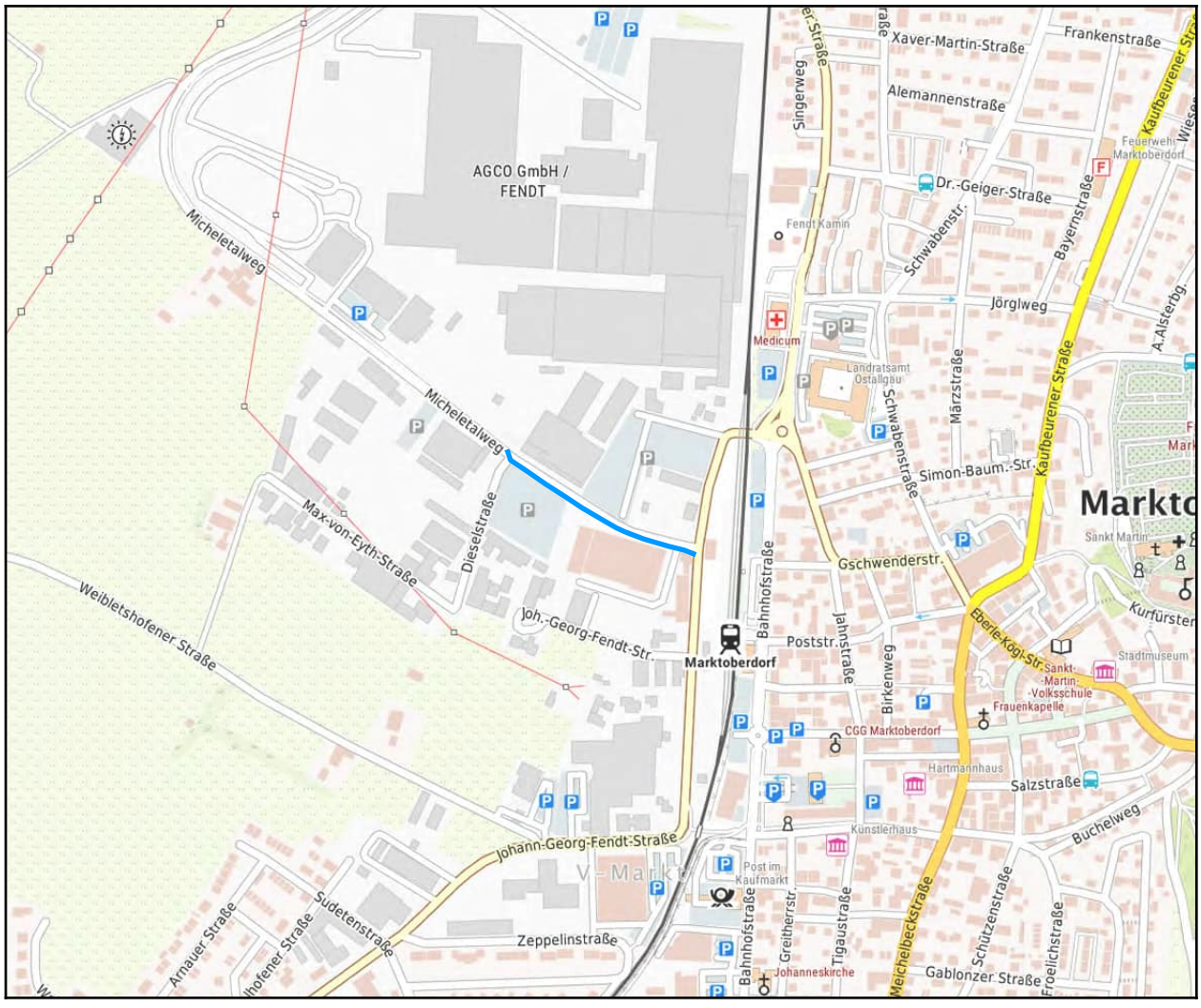
Fotos



Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,28 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform		275	mindestens Schutzstreifen Rad
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	275	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	275	hoch
Wegebelag	Asphalt	275	Asphalt
Wegebreite Rad		275	> 1,5 m
Wegezustand Rad	OK	275	sehr gut

Kartenausschnitt: Micheletalweg



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,71 km Ruderatshofener Straße / Bahnhofstraße / Bahnübergang (Nummer: 777151-057)

Lagebeschreibung:

Kreisverkehr Ruderatshofener Straße / Bahnhofstraße mit allen Anschlussbereichen, insbesondere Bahnübergang und Anschluss bis zum Parkplatz der Firma Fendt

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: sehr hoch

Empfehlung:

Über die Bahnlinie bis zum Parkplatz der Firma Fendt gibt es keine Radverkehrsführung. Diese wäre sehr wichtig. Im Kreisverkehr sind nicht alle Fahrbeziehungen für den Radverkehr möglich. Wer zum Beispiel von Norden (Medicum) kommt, kann vom Geh- und Radweg nicht in Richtung Gschwenderstraße radeln.

Für den gesamten Bereich von der Kreuzung mit Jörglweg über den Kreisverkehr mit Anschlüssen nach Süden und Südosten sowie auch der Bahnübergang mit Anschluss bis Einfahrt Parkplatz Fendt ist planerische zu prüfen, welche Lösungen möglich sind. (Hinweis: Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes sind diese umfangreichen Planungen nicht enthalten.)

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

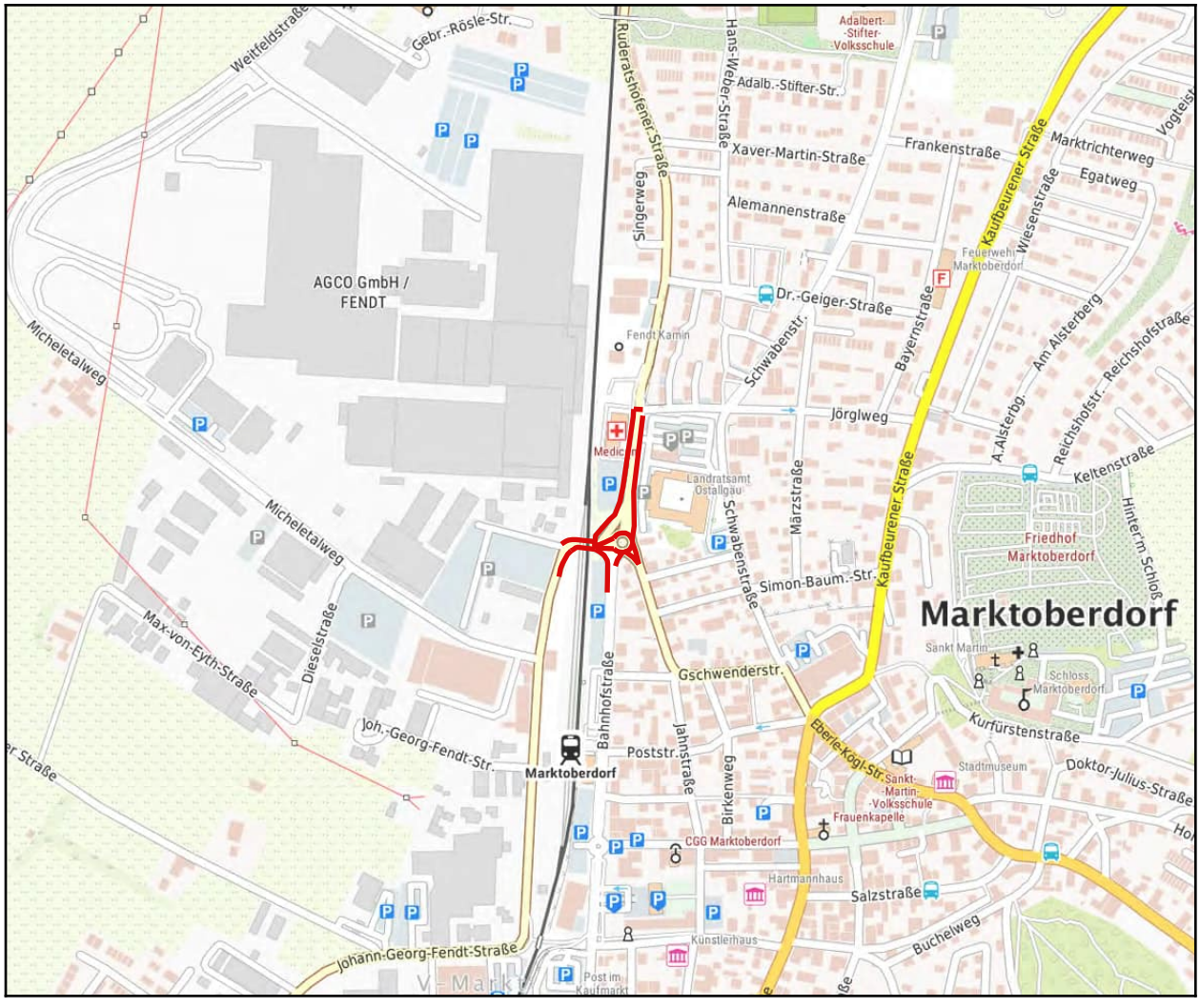
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,71 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	194	---
Führungsform	Gehweg	111	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg
Führungsform	Gehweg - Radfahrer frei	177	---
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Einrichtungsradweg	61	---
Führungsform	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg	156	---
Führungsform	Schutzstreifen Rad	11	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	626	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	86	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	506	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	11	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	194	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	9	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	313	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	389	---
Wegebelag	Asphalt	713	---
Wegebreite Rad		31	> 2,0 m
Wegebreite Rad	1,0 bis 1,5 m	138	> 2,0 m
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	36	---
Wegebreite Rad	1,5 bis 2,0 m	43	> 2,0 m
Wegebreite Rad	OK	284	---
Wegezustand Rad	OK	713	---

Kartenausschnitt: Ruderatshofener Straße / Bahnhofstraße / Bahnübergang



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,17 km Ruderatshofener Straße / Gschwenderstraße (Nummer: 777151-058)

Lagebeschreibung:

Ruderatshofener Straße zwischen Kreisverkehr und Kreuzung mit Jahnstraße / Gschwenderstraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Das Teilstück auf der Ruderatshofener Straße ist ein wichtiger Teil einer Nord-Süd-Achse von Tigau- und Jahnstraße kommend. Jedoch sind keine eigenständigen Radverkehrsführungen möglich, da die Fahrbahnbreite zwischen 6,0 und 6,5 m liegt. Das ist zu schmal für Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Seitlich davon kann kein Platz hinzugewonnen werden. Bei zukünftigen Sanierungen ist aber zu empfehlen, dass die Gehwege etwas breiter werden.

Alternativen:

Da in der Ruderatshofener Straße keine wesentlichen Verbesserungen möglich erscheinen, möchten wir sehr empfehlen, dass zwischen Jahnstraße und Bahnhofstraße eine Radverbindung über die Gschwenderstraße geschaffen wird. Der Abschnitt ist nur 80 m lang und trifft auf die guten Radfahrstreifen in der Bahnhofstraße.
Option 1) Auflösung der 5 Parkplätze an der Südseite und beidseitige Markierung von Schutzstreifen mit einer Breite von mindestens 1,5 m.
Option 2) Schaffung einer Einbahnstraße (in Fahrtrichtung Westen) mit Rad frei in die Gegenrichtung. Klar erkenntliche rote Markierung des Radfahrstreifens in Gegenrichtung.
Wir möchten Option 2 empfehlen. Bei dieser Variante wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, da in den Kreuzungsbereichen der Kfz-Verkehr nur noch aus einer Richtung kommen kann.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,17 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	173	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	173	---
Verkehrsbelastung	5.000 bis 10.000 Kfz/Tag (sehr stark)	173	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	173	hoch
Wegebelag	Asphalt	173	---
Wegezustand Rad	OK	173	---

Kartenausschnitt: Ruderatshofener Straße / Gschwenderstraße

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,50 km
Ruderatshofener Straße 1 (Nummer: 777151-055)

Lagebeschreibung:

Ruderatshofener Straße zwischen Weitfeldstraße und Kreisverkehr

Baulastträger: Landkreis / Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Vom Kreisverkehr Ruderatshofener Straße / Moosstraße ist stadtauswärtes eine eigene Radverkehrsführung mit Anschluss an den Geh- und Radweg an der Weitfeldstraße zu empfehlen. Dazu würden sich beidseitig getrennte Geh- und Einrichtungsradwege eignen. Gehwege sind bereits vorhanden. Der Aufwand für den Bau wäre dennoch relativ hoch, da größtenteils Böschungen an die Gehwege anschließen. Eine Engstelle würde sich im Bereich der Bahnüberführung ergeben. Diese wäre aber mit "Gehweg - Rad frei" vertretbar.

Im Idealfall wird im Anschluss in Richtung Ruderatshofen eine Geh- und Radweg gebaut (siehe Entwicklungsmaßnahme 777151-015). Jedoch ist die innerstädtische Realisierung davon unabhängig möglich und sinnvoll.

Alternativen:

1) Anstelle der getrennten Geh- und Einrichtungsradwege könnten, mit etwas weniger Platzbedarf, gemeinsame Geh- und Einrichtungsradwege angelegt werden.

2) Die Fahrbahn ist größtenteils sehr breit, sodass beidseitig im Bestand Schutzstreifen (Mindestbreite 1,5 m) markiert werden könnten. Allerdings mit einer Engstelle im Bereiche der Bahnüberführung. Die vorgeschlagenen Einrichtungsradwege wären zwar aufwendiger aber auch besser geeignet.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

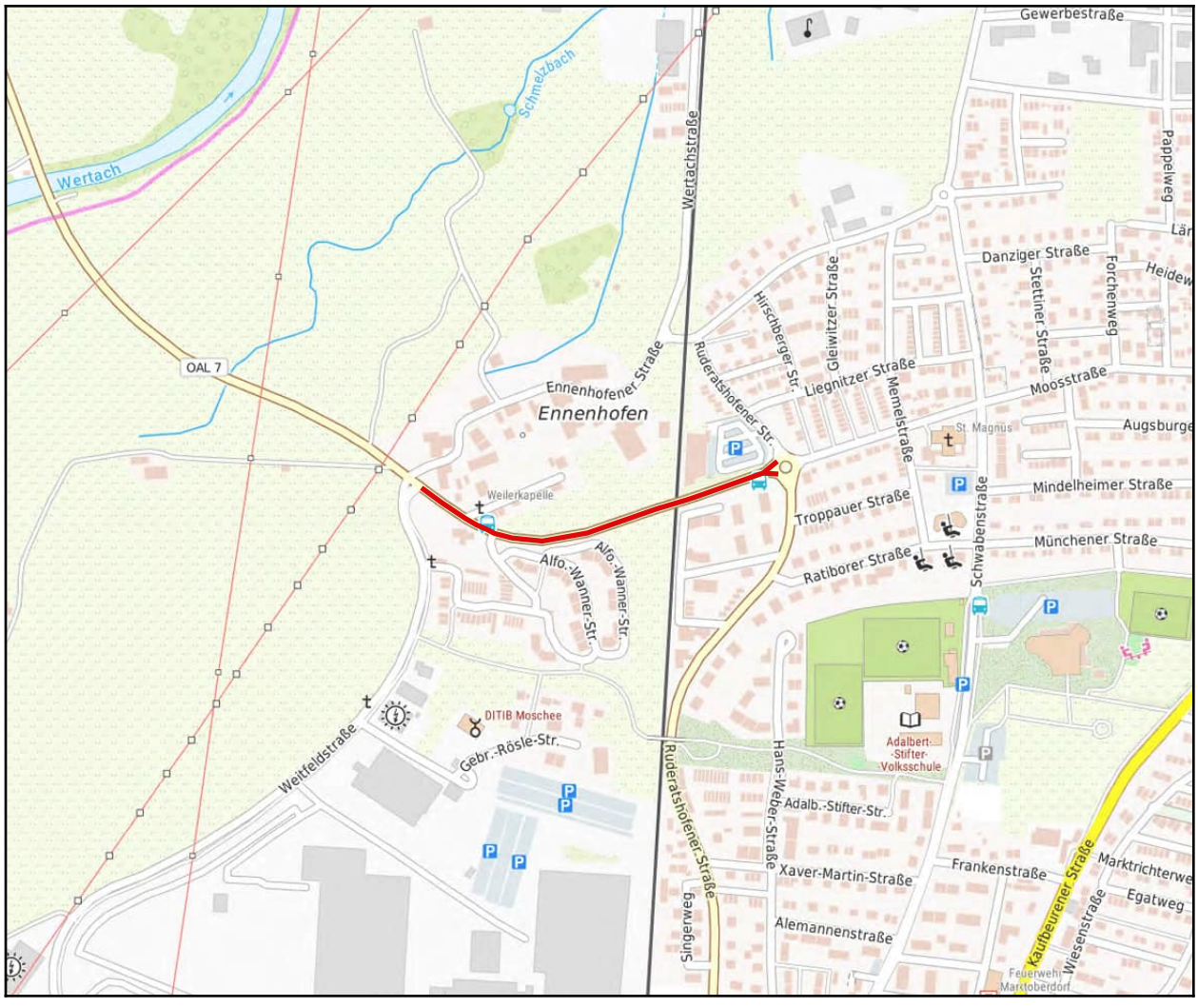
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,50 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	499	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	499	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	499	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	499	hoch
Wegebelag	Asphalt	499	---
Wegebreite Rad		499	> 2,0 m
Wegezustand Rad	OK	499	---

Kartenausschnitt: Ruderatshofener Straße 1



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,83 km
Ruderatshofener Straße 2 (Nummer: 777151-056)

Lagebeschreibung:

Ruderatshofener Straße von Jörglweg bis
Kreisverkehr mit Moosstraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

In der Ruderatshofener Straße sind aufgrund des beengten Verkehrsraums nicht beidseitig Radverkehrsführungen möglich. Dies kann nicht verändert werden. Als Kompromiss ist in Richtung Süden ein Gehweg mit "Rad frei" vorhanden. In Teilabschnitten ist der Gehweg aber sehr schmal. In Fahrtrichtung Norden ist ein Schutzstreifen markiert. Dessen Breite liegt größtenteils unter dem Mindestmaß. Bei zukünftigen Neumarkierungen sollte durchgängig eine Mindestbreite von 1,5 m umgesetzt werden.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

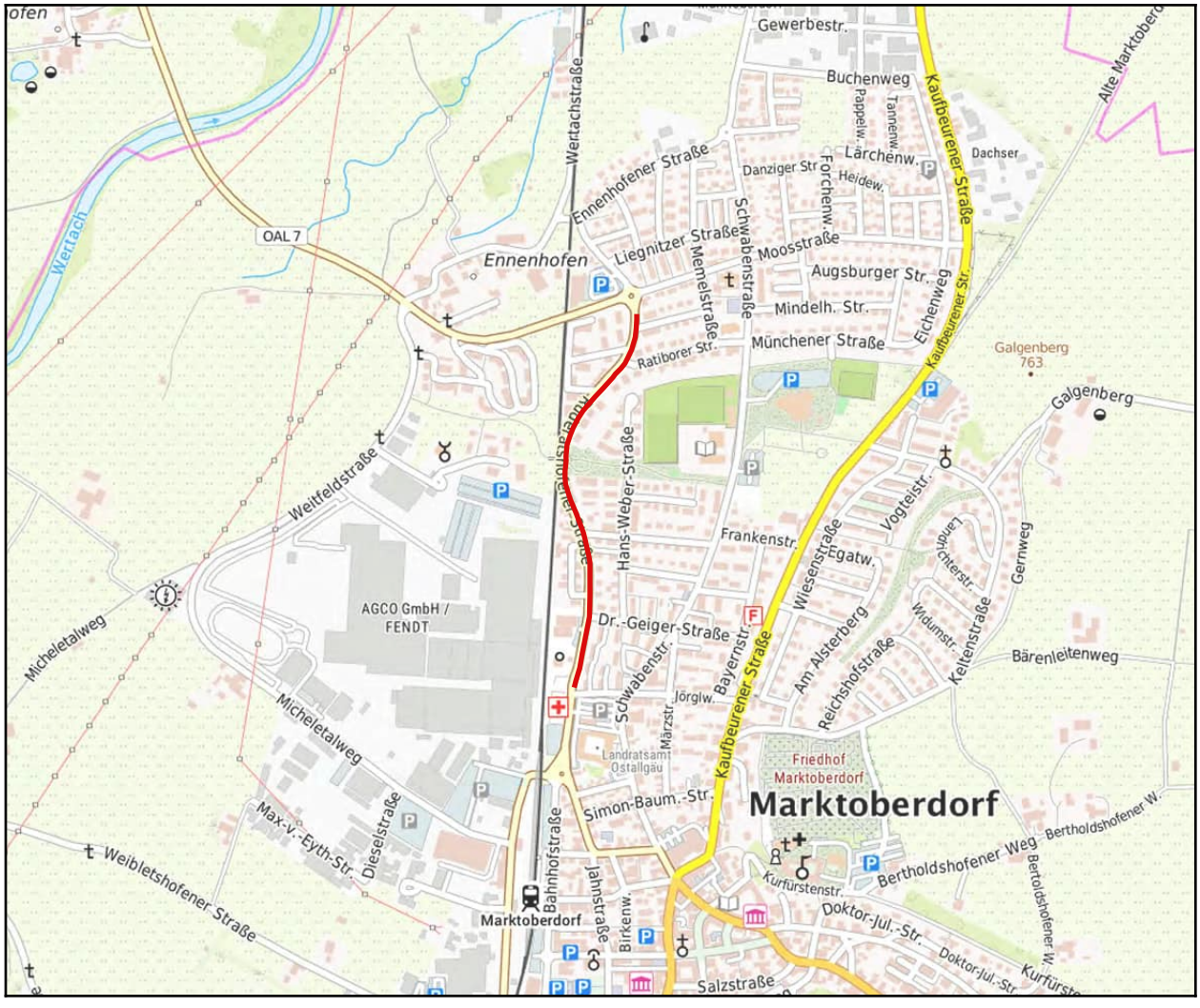
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,83 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Schutzstreifen Rad	834	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	834	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	834	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	834	---
Wegebelag	Asphalt	834	---
Wegebreite Rad	unter Mindestmaß	834	> 1,5 m
Wegezustand Rad	OK	834	---

Kartenausschnitt: Ruderatshofener Straße 2



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,60 km Saliterstraße (Nummer: 777151-069)

Lagebeschreibung:

Saliterstraße zwischen Hochwiesstraße und Im Reckenschwang

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:

In diesem Abschnitt der Saliterstraße ist in Fahrtrichtung Süden (bergab) ein zu schmaler Schutzstreifen markiert. Dieser Schutzstreifen sollte entweder in einer Breite von mindestens 1,5 m markiert oder aufgelöst werden.

Wichtiger als eine Radverkehrsführung bergab ist die Gegenrichtung bergauf. Auf der Ostseite sollte eine eigene Radverkehrsführung angelegt werden, damit das längere Bergaufradeln geschützter stattfinden kann. Möglich wäre der Bau eines Einrichtungsradweges am Fahrbahnrand (alternativ eines Radfahrstreifens).

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

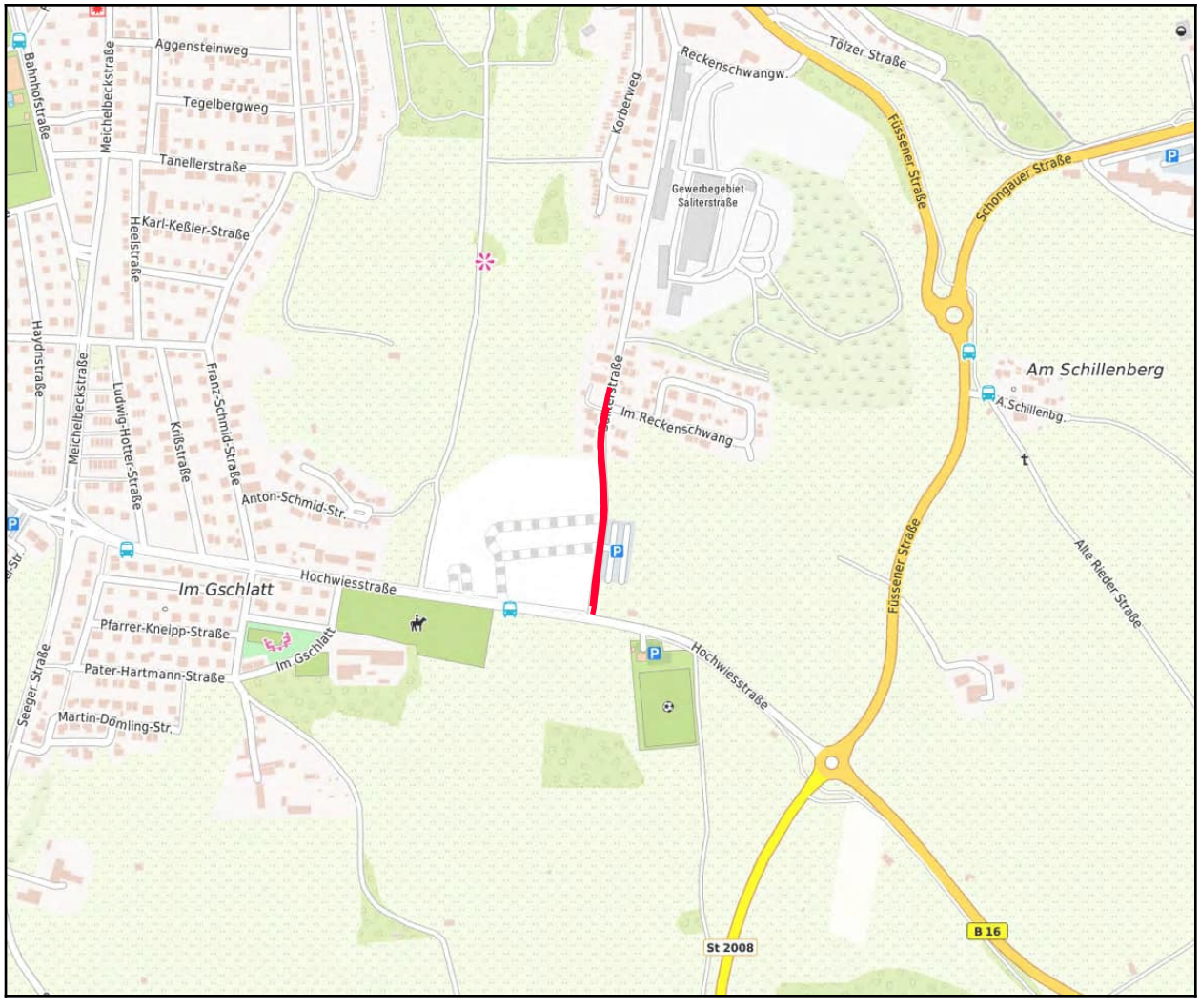
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,60 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 30 km/h)	290	Einrichtungsradweg oder Radfahrstreifen
Führungsform	Schutzstreifen Rad	307	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	4 - lokales Ergänzungsnetz	597	---
Verkehrsbelastung	500 bis 1.500 Kfz/Tag (gering)	290	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	597	---
Wegebelag	Asphalt	597	---
Wegebreite Rad		290	> 1,85 m
Wegebreite Rad	unter Mindestmaß	307	> 1,5 m
Wegezustand Rad	OK	597	---

Kartenausschnitt: Saliterstraße



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km
Schwabenstraße 1 (Nummer: 777151-062)

Lagebeschreibung:

Schwabenstraße zwischen Gschwenderstraße und Jörglweg

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: mittel

Empfehlung:

Der Radverkehr wird bisher auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist eine eigenständige Radverkehrsführung zu empfehlen. Deswegen Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. In Abschnitten, wo dies nicht beidseitig möglich ist, könnte auf der einen Seite eine Piktogrammkette und auf der anderen Seite ein durchgängiger Schutzstreifen markiert werden. (Aufgrund des beengten Verkehrsraums sind im Bestand keine besseren Lösungen für den Radverkehr möglich). Das Parken am Fahrbahnrand muss in diesem Abschnitt der Schwabenstraße unterbunden werden.

Alternativen:

Wenn eine generelle Sanierung der Schwabenstraße ansteht, ist für diesen Bereich denkbar, dass die Fahrbahnbreite deutlich reduziert wird und die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ begrenzt wird. Dafür werden beidseitig die Gehwege deutlich breiter (ca. + 1,0 bis + 1,5 m). Radfahren könnte dann jeweils in Fahrtrichtung rechts auf den Gehwegen frei gegeben werden. Sichere Radfahrer können unabhängig davon auf der Fahrbahn radeln, welche durch die Verengung und Geschwindigkeitsbeschränkung beruhigt wird.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

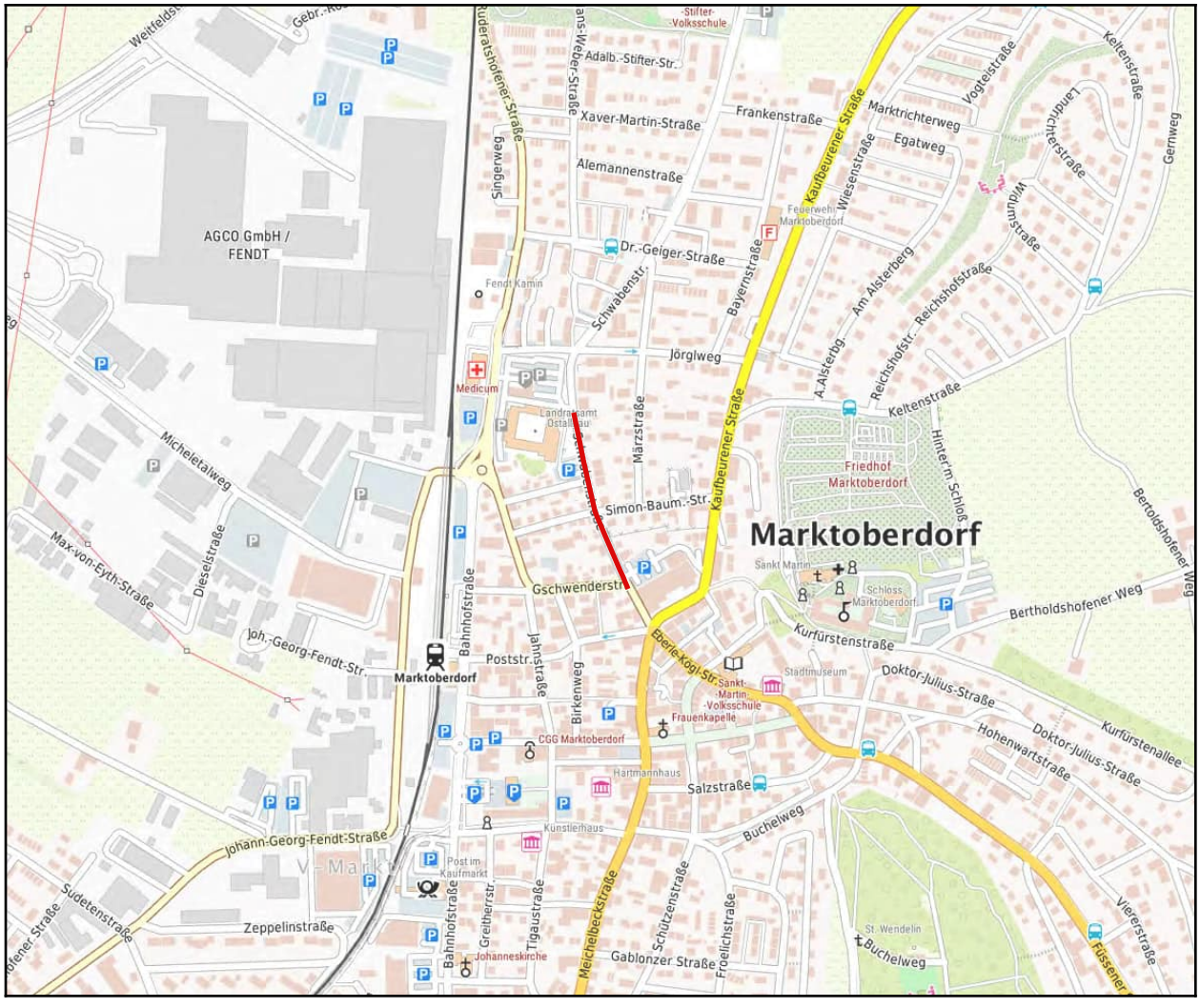
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	257	mindestens Schutzstreifen Rad
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	257	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	257	---
Verkehrssicherheit Rad	gering	18	hoch
Verkehrssicherheit Rad	mittel	238	hoch
Wegebelag	Asphalt	257	---
Wegebreite Rad		257	> 1,5 m
Wegezustand Rad	OK	257	---

Kartenausschnitt: Schwabenstraße 1



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,92 km
Schwabenstraße 2 (Nummer: 777151-063)

Lagebeschreibung:

Schwabenstraße zwischen Jörglweg und Moosstraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Auf diesem Abschnitt sind beidseitig getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Jedoch sind die Radwege sehr schmal. Hinzu kommt in Teilbereichen ein mäßiger Wegezustand. Das häufige "Auf und Ab" bei den Querungen von Seitenstraßen und Grundstückszufahrten mindert den Fahrkomfort erheblich. Häufig parken Autos direkt am Fahrbahnrand. Einen Sicherheitstrennstreifen zwischen den parkenden Fahrzeugen und dem Radweg gibt es nicht. Dadurch entstehen Gefahrenquellen. Zudem Gefahrenquelle in Teilbereichen durch eine leicht erhöhte Pflasterzeile zwischen Radweg und Gehweg. Diese Fakten führen dazu, dass trotz der getrennten Geh- und Radweg Verbesserungen erforderlich sind. Zumal es sich um eine der wichtigsten Radachsen in Marktoberdorf handelt. Möglich wären weiterhin getrennte Geh- und Radwege in beide Richtungen. Allerdings mit deutlich breiteren Radwegen, Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und Höhenangleichungen aller Zufahrten und Straßenquerungen an den Radweg.

Alternativen:

Alternative 1) Der Radverkehr wird in beide Fahrtrichtungen auf Radfahrstreifen geführt. Die Gehwege können dann verbreitert und mit weiteren Bäumen versehen werden. Das Parken am Fahrbahnrand ist bei dieser Alternative nicht mehr möglich.

Alternative 2) Ausweisung einer Fahrradstraße mit entsprechender baulicher Gestaltung. Auch in diesem Fall können die Gehwege verbreitert und mit mehr Grünbewuchs ausgestattet werden um auf diesen die Aufenthaltsqualität zu steigern. Das Parken am Fahrbahnrand muss in der Fahrradstraße eindeutig geregelt und markiert werden.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

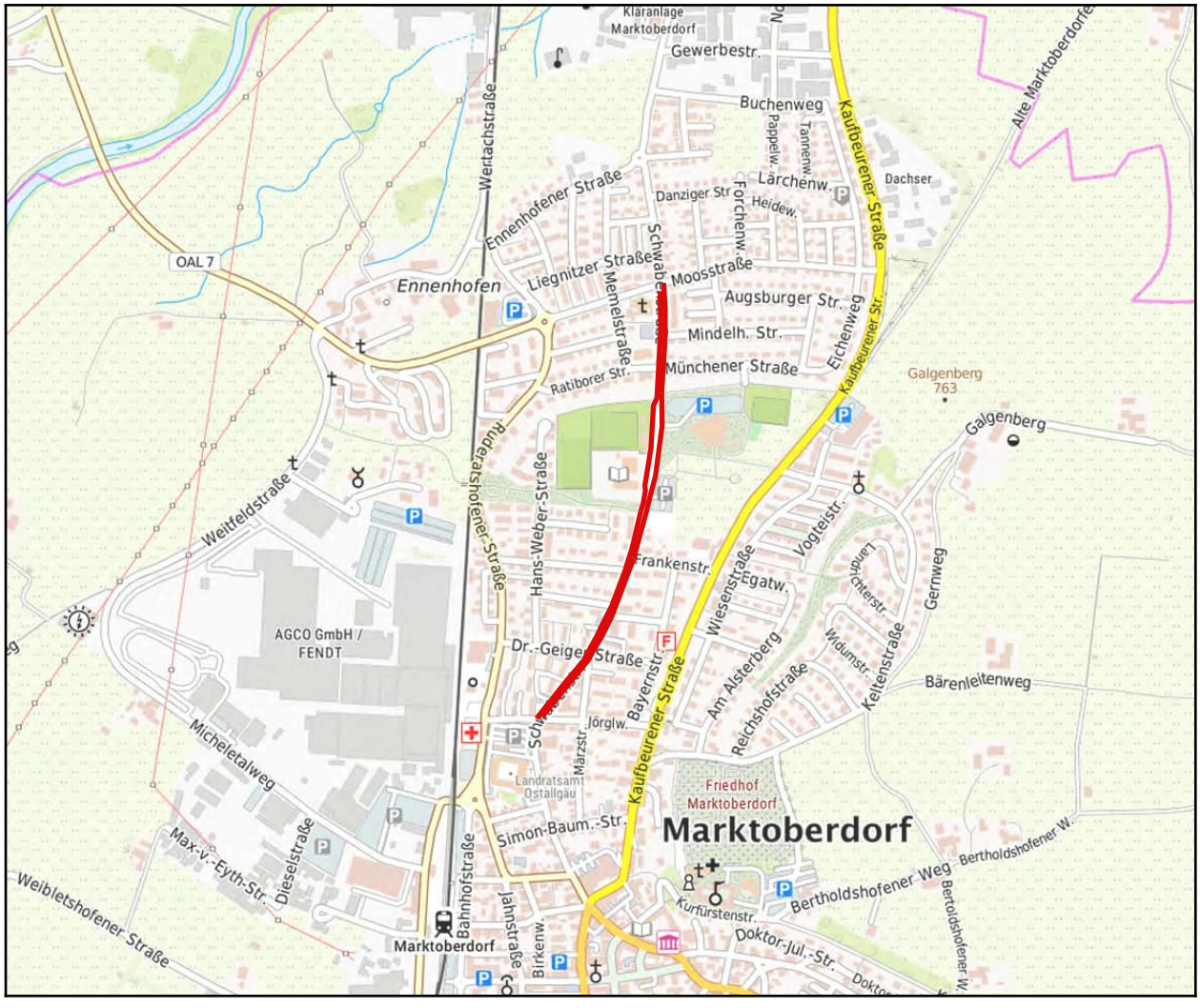
Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,92 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg	1916	getrennter Geh- und Einrichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	1 - lokale Hauptroute	1916	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	1916	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	1916	hoch
Wegebelag	Asphalt	1916	Asphalt
Wegebreite Rad	1,0 bis 1,5 m	1916	> 2,0 m
Wegezustand Rad	mäßig	465	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	1450	sehr gut

Kartenausschnitt: Schwabenstraße 2



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km
Schwabenstraße 3 (Nummer: 777151-064)

Lagebeschreibung:

Schwabenstraße zwischen Moosstraße und Kreisverkehr mit Ennenhofener Straße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

In diesem Abschnitt ist in Fahrtrichtung Norden ein getrennter Geh- und Radweg (Radweg sehr schmal) vorhanden. In Fahrtrichtung Süden ist keine Radverkehrsführung vorhanden, da der Verkehrsraum dafür zu schmal ist. Dieser Abschnitt von ca. 250 m eignet sich sehr gut für eine Einbahnregelung, mit Freigabe des Radverkehrs in die Gegenrichtung, mit entsprechender Markierung auf der Fahrbahn. Neben dem Vorteil einer Radverkehrsführung kann zudem die Verkehrsbelastung für die Anwohner verringert werden. Damit möglichst wenig Ausweichverkehr in der Ennenhofener Straße entsteht, kann diese durch bauliche Maßnahmen (z. B. Grüninseln am Fahrbahnrand) weiter beruhigt werden. Ergänzend sollte aber die Fahrbeziehung Gewerbestraße - Kaufbeurer Straße für den Kfz-Verkehr gestärkt werden. Ziel ist eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Kaufbeurer Straße. In der Schwabenstraße profitieren dann Kindergärten, Schulen, Sportanalgen, Anwohner, Radfahrer, Fußgänger.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Entwicklungsmaßnahme

Fotos

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,26 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h)	256	---
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	256	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	256	maximal 1.500 Kfz/Tag
Verkehrssicherheit Rad	mittel	256	hoch
Wegebelag	Asphalt	256	---
Wegebreite Rad	OK	256	---
Wegezustand Rad	OK	256	---

Kartenausschnitt: Schwabenstraße 3

Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,91 km
Schwabenstraße 4 (Nummer: 777151-065)

Lagebeschreibung:

Schwabenstraße zwischen Kreisverkehr Ennenhofener Straße und Beginn Geh- und Radweg bei der Nordstraße

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

An beiden Straßenseiten ist ein zu schmaler Schutzstreifen markiert. In Teilabschnitten ist dieser nur 0,85 m breit. Hinzu kommen ostseitig Längsparkplätze ohne Sicherheitstrennstreifen. Parkende LKW blockieren hier sogar den Schutzstreifen.

Der Verkehrsraum ist in diesem Abschnitt sehr breit, sodass beidseitig Radfahrstreifen angelegt werden können. Diese werden der Verkehrsbelastung und auch der Verkehrsbedeutung gerecht. Die Längsparkplätze am besten streichen. Bei mehreren Ortsterminen waren diese nur teilweise belegt. Vermutlich durch Fahrzeuge, welche eigentlich auf den Firmengeländen parken müssten.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

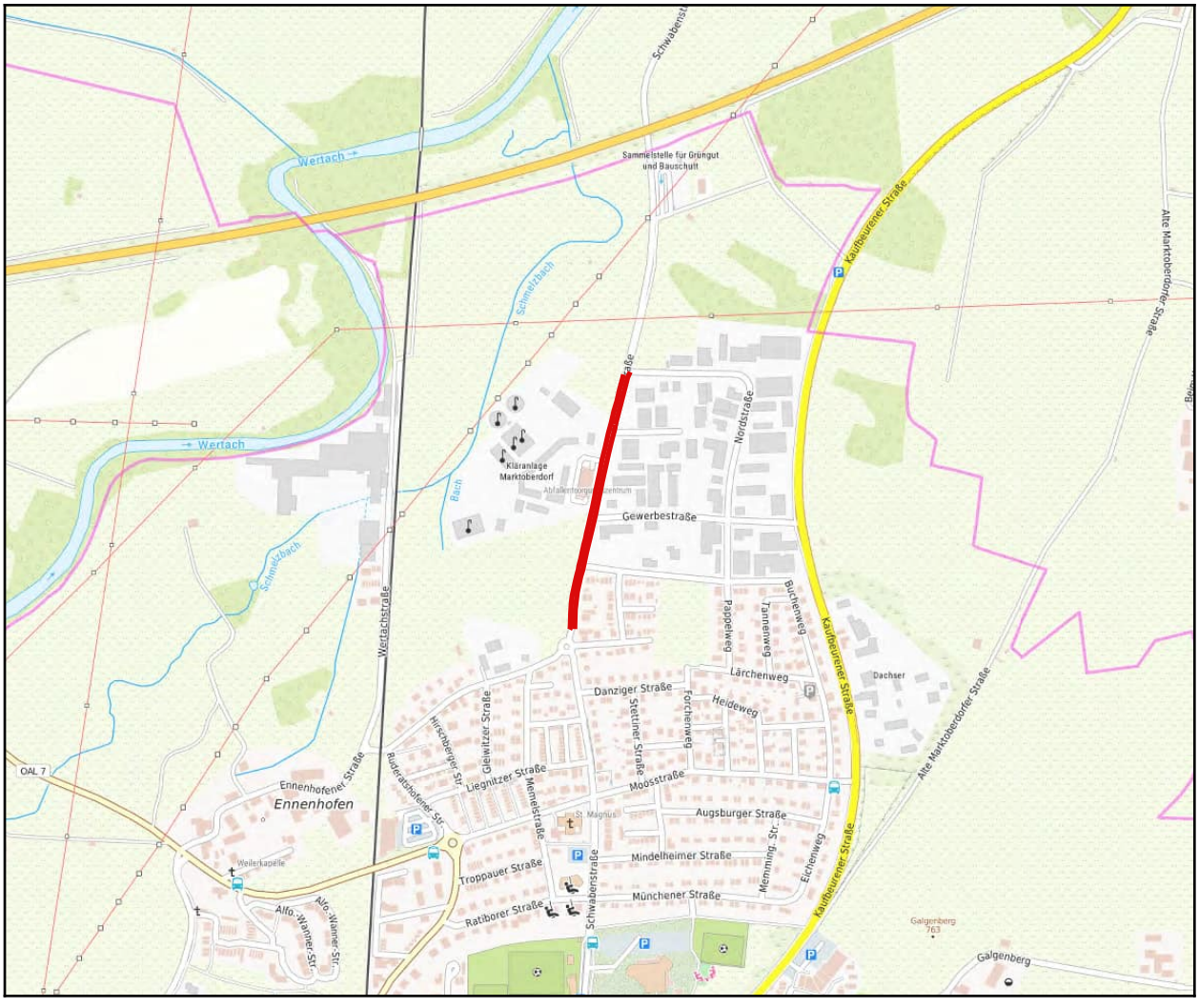
Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,91 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Schutzstreifen Rad	910	Radfahrstreifen
Netzhierarchie Radnetz lokal	2 - lokale Route	910	---
Verkehrsbelastung	3.000 bis 5.000 Kfz/Tag (stark)	910	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrssicherheit Rad	mittel	910	hoch
Wegebelag	Asphalt	910	---
Wegebreite Rad	unter Mindestmaß	910	> 1,85 m
Wegezustand Rad	OK	910	---

Kartenausschnitt: Schwabenstraße 4



Druckdatum: 13.01.2025

Entwicklungsmaßnahme

Maßnahme:

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,27 km
Verbindung Kaufbeurer Straße - Schwabenstraße 2
(Nummer: 777151-066)

Lagebeschreibung:

Verbindung zwischen der Kaufbeurer Straße und der Schwabenstraße südlich von Modeon

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: hoch

Empfehlung:

Der Weg ist derzeit als Gehweg mit "Radfahrer frei" ausgewiesen. Rund 70 m sind gepflastert und haben den Charakter eines Gehweges.

Da südlich des Modeons die Pumptrack-Anlage gebaut werden soll, ist in diesem Bereich mit deutlich mehr Radfahrern zu rechnen. Zudem ist die Verbindung ein Zubringer von den Wohngebieten östlich der Kaufbeurer Straße zum FSV-Sportgelände, der Grundschule und den Kindergärten an der Schwabenstraße. Daher möchten wir im Zuge der Baumaßnahmen des Pumptracks den Bau eines eigenständigen Radweges empfehlen. Die Linienführung könnte im Westen gegenüber dem Eingang zur Grundschule beginnen und im Osten an die Querungshilfe über die Kaufbeurer Straße anbinden und unmittelbar am Pumptrack vorbeiführen.

Alternativen:

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos

Entwicklungsmaßnahme

Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 0,27 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Gehweg - Radfahrer frei	273	getrennter Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz lokal	3 - lokales Basisnetz	273	---
Verkehrsbelastung	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)	273	---
Verkehrssicherheit Rad	OK	273	---
Wegebelag	Pflaster	66	Asphalt
Wegebelag	staubfreie Decke	206	Asphalt
Wegebreite Rad		273	> 2,5 m
Wegezustand Rad	mäßig	66	sehr gut
Wegezustand Rad	OK	206	sehr gut

Kartenausschnitt: Verbindung Kaufbeurer Straße - Schwabenstraße 2

Druckdatum: 13.01.2025