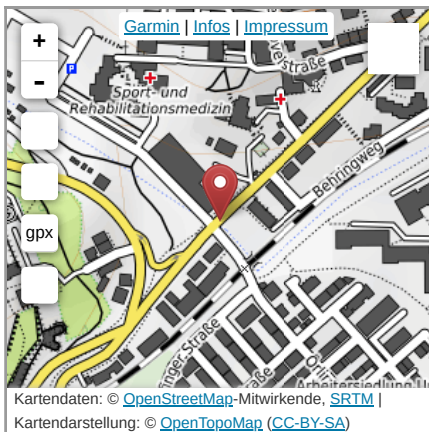


Titel	Beschreibung	Ort	Bild
<p>Fussgängerweg für Grundschüler blockiert</p>	<p>Durch Bauarbeiten ist der wichtige Fussweg zur Grundschule Michelsberg blockiert. Es gibt keine beschilderte Umleitung, der Baustellenbereich ist unübersichtlich und xchaotisch. Die Grundschüler müssen durch den Baustellenbereich in der Werastraße 2, in dem die Gehwege auf beiden Seiten als Lagerfläche zweckentfremdet werden, und dann weiter durch den Baustellenbereich Werastraße 10. Unfall vorprogrammiert.</p>		
<p>Fußgänger und Radwegbrücke gesperrt</p>	<p>Die Brücke wurde wegen "unklarer" Mängel gesperrt? Hoffentlich folgt nicht der nächste ersatzlose Abriss sehr wichtiger Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer.</p>		

Äste und Ranken im Bereich des Radwegs  
Der so schon sehr schmale Zweirichtungsradweg wird durch hereinwachsende und nicht zurückgeschnittene Äste und Dornenranken weiter verengt.



Fußgängerinsel abgerissen  
Eine Fußgängerinsel, die besonders betagten Fußgängern an dieser Stelle das Überqueren der Straße ermöglicht wurde einfach abgebrochen. Es ist in dem Bereich weder eine Fußgängerrampe noch ein Zebrastreifen vorhanden der ungefährliches Überqueren ermöglicht.

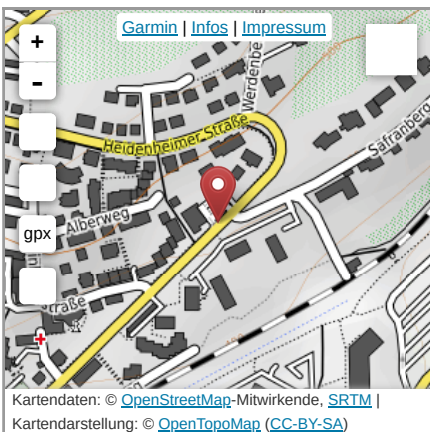


Straßenüberquerung von/zur Fahrradstraße  
Die Überquerung der KWS von und zur Fahrradstraße ist schlecht gelöst. Autos haben Vorfahrt, obwohl sie ohnehin oft wegen der Ampel am Stauferring anhalten müssten und leicht schon vorher abgebremst werden könnten.  
Vorschlag: sleeping policeperson vor den Übergang und Radlern Vorrang gewähren, damit insbesondere Schulkinder schnell und sicher über die Straße auf die Radstraße kommen können.



Tankstellenausfahrt  
missachtet Radler  
von unten

Die wenigsten  
Autofahrer:innen schauen  
bei der Ausfahrt aus der  
Tankstelle auch nach  
unten. Der Radweg, der in  
beide Richtungen  
befahren werden muss, ist  
an jeder Ein- und Ausfahrt  
super gefährlich und bei  
sicherer Fahrweise ein  
Hindernisparkour.  
Vorschlag: Radweg auch  
auf der "richtigen"  
Fahrbahnseite einrichten  
oder wenigstens einen  
Radstreifen, der die  
Benutzung der Fahrbahn  
erlaubt.



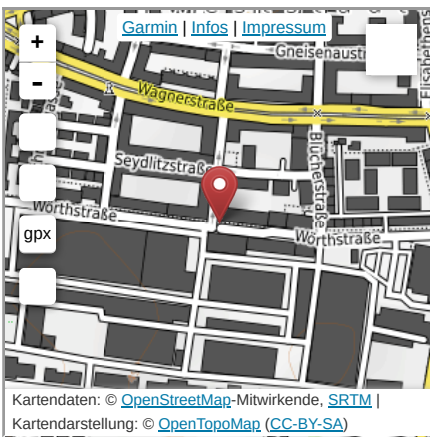
zu enge  
Unterführung

Die Unterführung ist zu  
schmal für eine  
Haupttrachse.  
Insbesondere wenn  
Schulkinder sich bei  
Regen da unterstellen  
oder kleine Kinder  
rundölmern und (alte)  
Menschen ihre Hunde an  
der langen Leine führen  
ist es wirklich gefährlich.



Umfahrung  
Sackgasse  
Wörthstrasse

die Sackgasse in  
Wörthstrasse Ecke  
Scharnhorststrasse die  
seit 18.04.23 besteht, wird  
fleißig von LKW, Taxis,  
Pkw etc. über die Einfahrt  
zum Parkhaus der  
Hausnummer 74 und den  
Fußweg umfahren. Dieser  
wird auch sehr stark von  
Kindern benutzt. Evtl.  
macht es Sinn, die Rot-  
Weißen Poller auf den  
Fußweg zu erweitern.



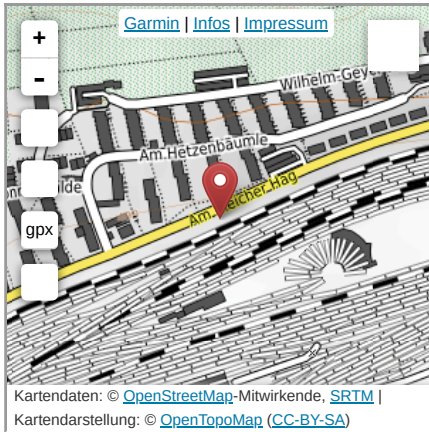
Fussgängerbrücke gesperrt

Fussgängerbrücke ist ersatzlos gesperrt, keine Umleitung, keine Vorankündigung, keine Ersatzbrücke...bei Brücken für Autos wäre das sicher nicht so



Nahverbindung für Radfahrer und Fußgänger abgebrochen

Hier war auch mal eine wichtige Verbindung für die Bewohner vom Eselsberg in die Weststadt, besonders für diejenigen die kein Auto haben. Wurde einfach abgerissen, kein Erastbauwerk gebaut. Das sollte mal bei Brücken für Autos versucht werden.



Abgesenkter Bordstein regelhaft zugeparkt

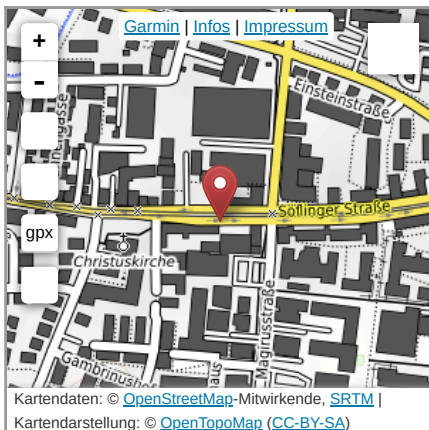
Kommt man hier von der Magirus-Deutz-Strasse und will links in die Einsteinstraße, so ist der gegenüberliegende abgesenkte Bordstein des Radweges regelmäßig zugeparkt. Hier wären zwei Poller eine hervorragende Lösung. Da es sich um Richtungsgebundene Radwege handelt, kann auch nicht auf der Gegenseite bis zur Ampel gefahren werden.



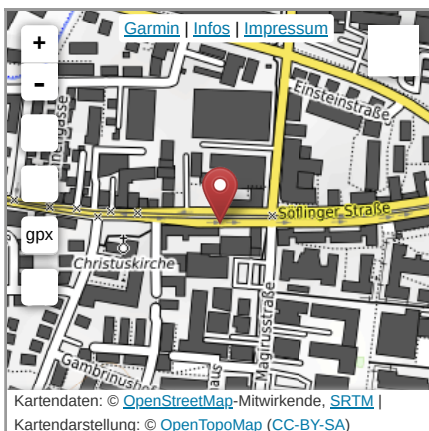
Schutzstreifen endet plötzlich  
Der Schutzstreifen auf der Neuen Straße vom ADAC in Richtung Rathaus endet plötzlich an der Einfahrt zur Tiefgarage 'Neue Mitte'. Was soll man jetzt tun? In den fließenden Verkehr einfädeln(!) oder auf den Gehweg (hoher Bordstein)?



Markierung ist verblasst bzw. ganz weg  
In der Söflinger Straße in Fahrtrichtung Innenstadt ist die Markierung verblasst und teilweise ganz weg (abgefahren). Am schlimmsten zwischen Einmündung Königstraße und Einmündung Magirusstr. Es ist sowieso schon sehr eng zwischen Gleiskörper der Straßenbahn und Gehweg für Autos plus Radfahrer. An einen Abstand von 1,5 m braucht man nicht mal denken!

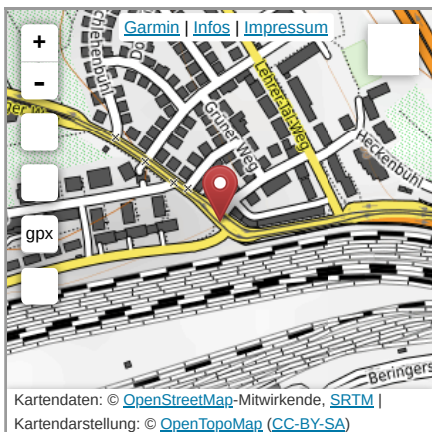


Söflinger Straße zu eng für Autos plus Radler  
Die Söflinger Straße ist zu eng für Autos plus Radverkehr. Die Gefahr entsteht durch den viel zu geringen Abstand zwischen Autos und Radlern, ebenfalls zu wenig Abstand zwischen Straßenbahn und Radler. Zusätzliche Gefahr bilden parkende Autos, die die Tür unachtsam öffnen. Es gibt keinen Platz um auszuweichen.



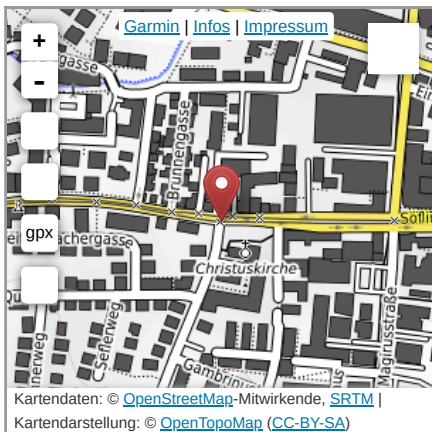
Unverständliche Umleitung an der Baustelle

Unverständliche Umleitung des Radverkehrs vom Eselsberg kommend Richtung Stadtmitte (rechts auf Bleicher Hag Richtung Söflinger Bahnhof). Sinnvoller über Hagenbühl zur Kienlesbergstrasse.



Extrem unübersichtliche und gefährliche Einmündung

Die Einmündung der Königstraße in die Söflingerstraße ist seit jeher ein Problem. Durch die Radwegführung auf dem Gehweg, hinter der Bushaltestelle (stadteinwärts) sind Radfahrende für Abbieger in die Königstraße nur schwer zu sehen. Gleichzeitig ist vielen Radfahrenden hier nicht klar, daß die Ampel auch auf dem Radweg gilt. Ein einfacher weißer Strich oder in Schild wäre hilfreich, so daß sich Radfahrende nicht "treffen". Desweiteren wäre ein vergleichbarer Hinweis für Kraftfahrzeuge, die rechts abbiegen wollen sinnvoll. Die Königstraße ist Schulweg!





Rote  
Fahrbahnmarkierung  
fehlt

Vor der Baustelle war hier eine rote Markierung, die den Radweg verdeutlicht hat. Fast täglich werde ich hier von Fahrzeugen, die aus dem Leimgrubenweg nach rechts abbiegen wollen, übersehen. Die Fahrer achten nämlich primär auf die Fahrzeuge, die von links die Heidenheimerstraße herunter kommen...

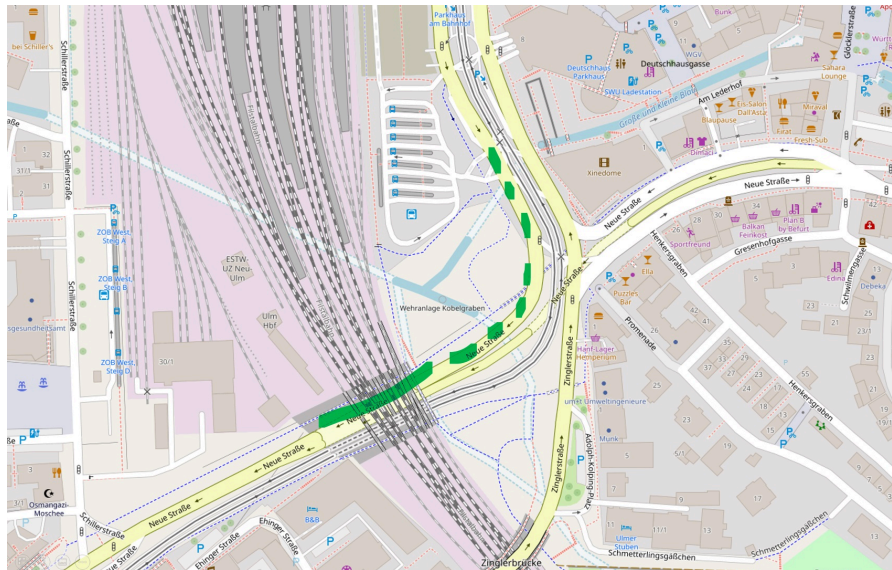


Breiter Radweg  
zwischen Hbf. und  
Universum Center

Problem: Der geteilte Fuß- und Radweg vom Universum Center in Richtung Stadtmitte ist zu eng.

Lösung: Umwidmung einer Fahrspur der Neuen Straße in einen dedizierten Radweg, mindestens auf dem Abschnitt der Unterführung, potenziell aber auch als Fortsetzung des Radwegs vom Hbf. an.

Dies wurde im Bereich der Unterführung 2022 während der Bauarbeiten bereits temporär ermöglicht. Die Fahrbahn des Radwegs müsste für eine dauerhafte Umsetzung jedoch erhöht werden, um die Höhenunterschiede zu minimieren (ähnlich dem aktuellen geteilten Fuß- und Radweg)





Freigabe der Neuen  
Mitte Busspur für  
Radverkehr

Problem: Die Neue Straße durch die neue Mitte ist für Radfahrende nicht gut gelöst. Vom Hbf. aus müssen PKW die Schutzstreifen für Radfahrende bei Gegenverkehr überfahren, da nicht ausreichend Platz ist.

Lösung: Freigabe der neuen Mitte Busspur für Radfahrende. Zum Einen nutzen diesen Abschnitt zum Teil bereits Radler - allerdings regelwidrig. Andererseits ist es eine gute Möglichkeit, um schnell und Sicher zum Ehinger Tor zu kommen. Die gefährlichste Stelle, die in der Kurve liegende Bushaltestelle "Steinerne Brücke" (Radfahrende könnten Busse überholen wollen und entgegenkommende Busse in der Kurve nicht sehen), lässt sich durch Installation von Frankfurter Hüten kostengünstig und schnell sichern (Queren für Radfahrende wird im Kurvenbereich unterbunden).



Bäume in  
Verlängerung von  
Radweg

Vor dem Neubau des Transporeon-Gebäude wurden drei Bäume gepflanzt. Diese sind jedoch genau in der Verlängerung des Radwegs. Hätte man die Bäume 1-2 Meter näher zum Gebäude gepflanzt, hätte man sogar noch eine Abgrenzung zwischen Fuß und Radweg gehabt.

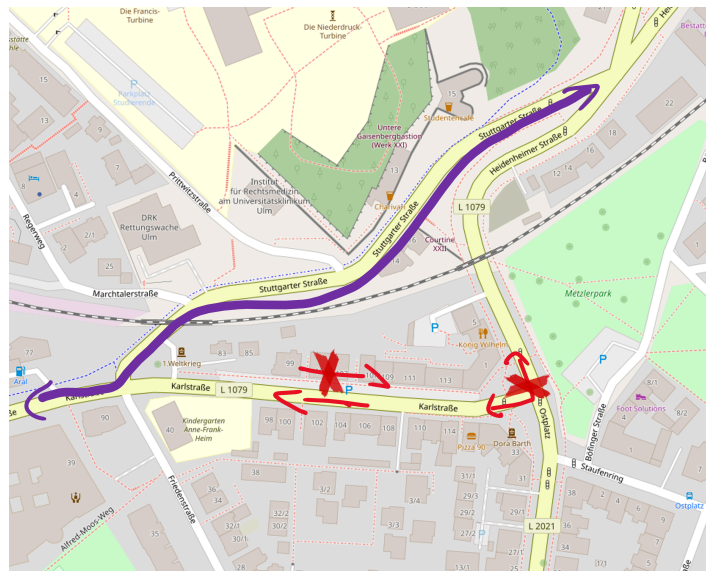


Karlsstraße Hausnr. 83-113 - drastische Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Problem: Sehr hoher Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet. Auf dem letzten Abschnitt könnte dieser Verkehr drastisch reduziert werden.

Lösung: Verkehr von der Karlsstraße zur Heidenheimerstr. und in die andere Richtung wird vollständig über die Stuttgarter Str. geführt. Abbiegen von der Karlsstr. in die Heidenheimerstr. und umgekehrt ist nicht mehr möglich. Die Ampelschaltung würde dort deutlich vereinfacht, da eine komplette Grünphase für das Abbiegen entfallen würde. Da in der Stuttgarter Str. signifikant weniger Wohneinheiten stehen, wäre der Nutzen dieser Verkehrsführung deutlich größer.

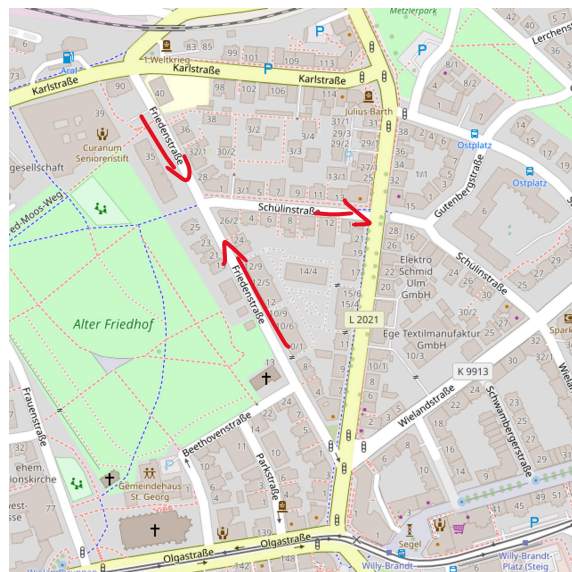
Zusätzlich könnte so die Karlsstraße zu einer Einbahnstraße gemacht werden (in Richtung B10). Der gewonne Raum könnte für breitere Fußwege und Grünanlagen genutzt werden.



Friedrichstr. - Wohnstraße ohne Durchgangsverkehr (Einbahnstr.)

Problem: Aktuell ist die Durchfahrt von der Karlsstraße zur König-Wilhelm Str. als Abkürzung möglich - Durchgangsverkehr in einem Wohngebiet. Zudem würde die Schülinstr. als Einbahnstr. die Radhaupttroute Zeitblamstr. - Alter Friedhof erweitern bzw. aufwerten.

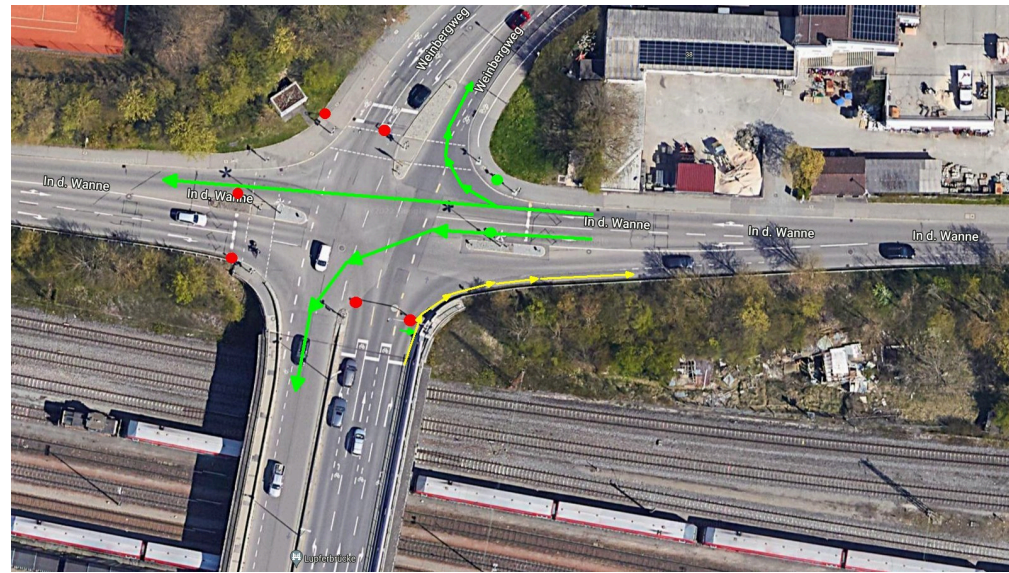
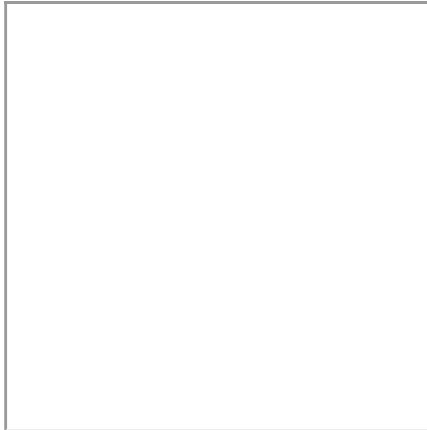
Lösung: Von der Karlsstr. und der Beethovenstr. in Richtung Schülinstr. werden Einbahnstr. eingeführt (der Abschnitt Beethovenstr. zur König-Wilhelm Str. ist bereits Einbahnstr.). Die Schülinstr. würde dann lediglich in Richtung



König-Wilhelm Str.  
befahren werden können.

Fehlender Grünpfeil  
für Rechtsabbieger  
auf Lupferbrücke  
Richtung Osten

Der früher dort  
angebrachte Grünpfeil für  
Rechtsabbieger auf der  
Lupferbrücke Richtung  
Osten (Söflinger Bahnhof)  
wurde im Zuge der  
Fernwärmearbeiten  
entfernt aber hinterher  
leider nicht wieder  
angebracht. Dieser würde  
den Verkehrsfluss hier  
aber deutlich verbessern  
und unnötiges Warten auf  
"nichts" während  
Grünphase der Ampel aus  
Richtung Osten  
vermeiden. Siehe Bild im  
Anhang



Kaputte/fehlende  
Markierungen und  
fehlende  
Beschilderung in  
den Unterführungen

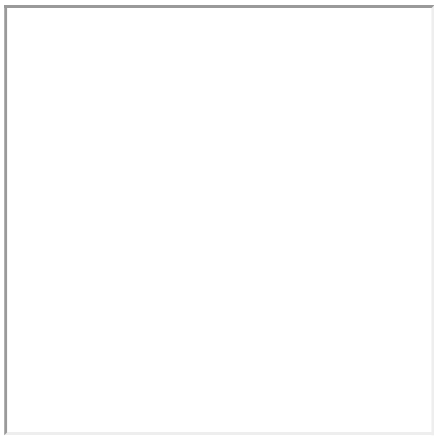
Kaputte/fehlende  
Markierungen und  
fehlende Beschilderung in  
den Unterführungen unter  
Blb.-Straße und unter den  
Bahngleisen führen dazu,  
dass viele Fußgänger und  
Radfahrer die falsche  
Seite benutzen und  
dadurch zu einer  
erheblichen Gefährdung  
anderer Personen führen:  
Dadurch, dass im ersten  
Unterführungsabschnitt  
die Treppe zwischen zwei  
Mauern, sehr schlecht  
einsichtig, von Gl. 2 in die  
Unterführung  
hinunterführt, muss diese  
Seite zwingend die  
Fußgängerseite sein, was  
sie im Prinzip auch schon  
immer war und noch ist,  
jedoch ist dies aufgrund  
fehlender Beschilderung  
an den jeweiligen  
Tunnelabschnitten und  
inzw. fast nicht mehr  
erkennbarer  
Fahrbahnmarkierungen,  
möglichst auf ganzer  
Länge, kaum mehr zu  
erkennen. Fahrradfahrer,  
die aber auf dieser Seite  
fahren, gefährden von Gl.  
2 die Treppe



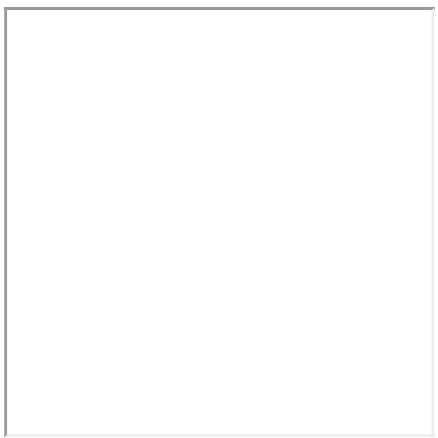
herunterkommende Fußgänger (und dadurch auch sich selbst) aber extrem und völlig unnötig. Auch auf der anderen Seite, vom Fuß/Fahrradweg zw. Blau und Blautalcenter kommend, führt hier eine Treppe von rechts auf den Weg herunter, so dass es auch hier sinnvoll ist, dass die rechte Seite ausschließlich Fußweg, und damit die linke Seite reiner und ausschließlicher Radweg sein sollte. Damit wäre ein über die gesamte Strecke aller Unterführungsabschnitte gleichbleibendes "Verkehrstrennungsgebiet" gegeben, was massiv zur Gefährdungsverringerung aller dort befindlichen Verkehrsteilnehmer führen würde. Ein Verkehrsspiegel zu verbesserten Einsicht in den letztgenannten Tunnelabschnitt, im der Blau zugewandten Bereich montiert, würde weiterhin dazu beitragen, denn er würde die Verkehrssituation im Bereich des Knicks (Tunnelausgang / Blau) aus beiden Richtungen kommend deutlich besser erkennbar gestalten.

Fahrradwegverlauf

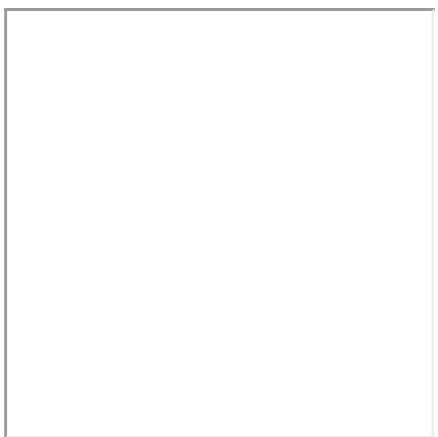
Olgastraße aus Richtung Bahnhof in Richtung Oststadt, Kreuzung Wengengasse: Radweg wird vom Bahnhof zuerst auf den Fußweg, dann wieder runter auf die Straße zu den Autos geleitet. An der Ampel zur Kreuzung Wengenstraße gibt es keinen Fahrradstreifen mehr. Als Radfahrende steht man hinter den Auto. Bei der Ampel angekommen, ist diese auf rot umgesprungen.



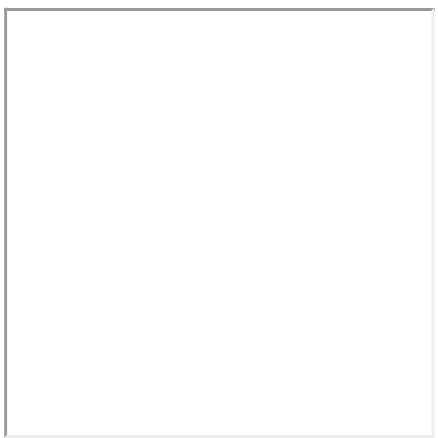
Fahrradstreifen fehlt Neutorstraße Richtung Karlstraße.  
Fahrradstreifen hört ein paar Meter vor Zeitbloomstraße auf.  
Folge: Hinter (in den Auspuffgasen) den Autos anstehen, Ampel ggf. schon rot, wenn Radler an der Kreuzung ankommen.



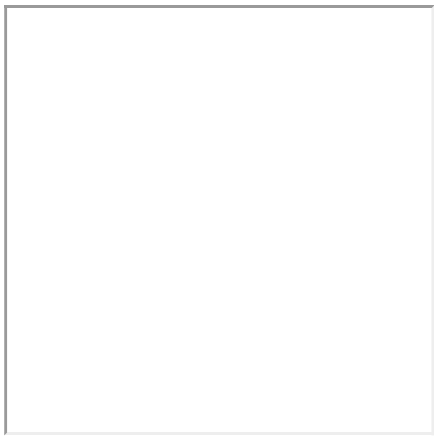
Fußgängerampeln Neuerdings muss die Fußgängerampel für Grün angefragt werden.  
Während an den Kreuzungen Olgastraße-Keplerstraße und Syrlinstraße der Autoverkehr grün zur Kreuzung/Einfahrt in die Olgastraße hat, d.h. der Autoverkehr auf der Olgastraße nicht stattfindet, steht man als Fußgänger vor der roten Ampel, und manchmal auch zwei mal, da bei beiden Fußgängerampeln hier einzeln grün anfordern muss.



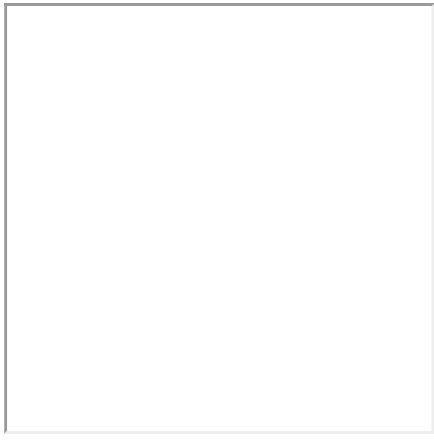
Fußgängerampel Warum muss man hier als Fußgänger neuerdings Grün anfordern, wenn die Autofahrer, die die Olgastraße kreuzen, eh schon grün haben?



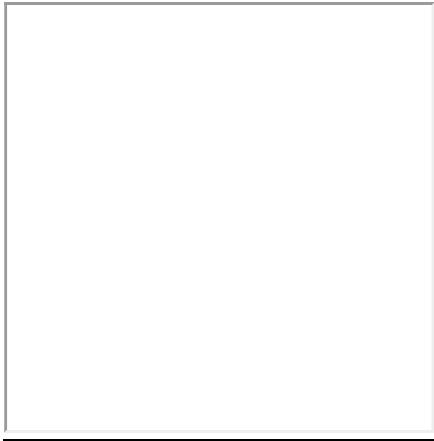
Bodenwellen hat mir Starke Bodenwellen, z. T. durch Wurzeln der Bäume die entlang des Weges zwischen Hans-Lorener Straße und Daimlerstrasse. Ist schon viele Jahre wellig, wird immer schlimmer, zum Teil fängt inzwischen der Teer an zu reißen. Bild habe ich aktuell nicht Kann ich nachreichen wenn es euch hilft.



Sperrung Gehweg ohne Umleitung Der Gehweg und Ampelübergänge sind komplett gesperrt ohne Anzeige zur Umleitung und um zu den Häusern Westlich der Sperrung zu gelangen muss man um den kompletten Häuserblock laufen, was für Personen ohne Ortskenntnisse sehr schwer ist

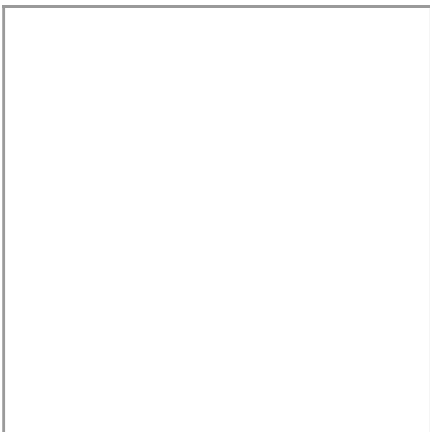


Fussgängerampel schaltet nicht auf Grün Früher schaltete die Fussgängerampel automatisch auf Grün, heute muss man die Taste an der Ampel befeuern, was in Coronazeiten zumindest unhygienisch bis gefährlich ist. Warum dies geändert wurde ist unklar, da ausser der erneuten Benachteiligung für Fußgänger kein anderer Verkehrsteilnehmer etwas davon hat.



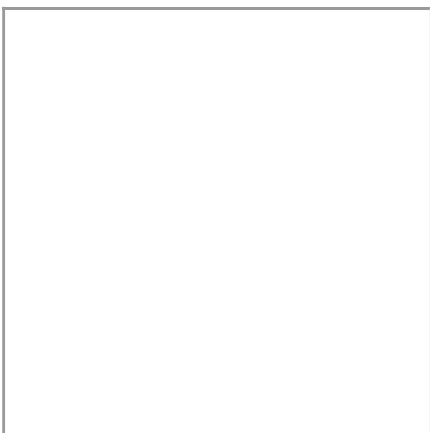
hohe Bordsteinkante  
- Gegenverkehr  
kann nicht  
ausgewichen  
werden

Der Radweg ist hier sehr  
schmal, mit einem hohen  
Bordstein wird der  
Fußweg räumlich  
getrennt. Wenn aber 'Berg  
runter' Radfahrer auf die  
schmale Spur fahren,  
sehen diese den  
Radfahrer, der gerade um  
die Kurve 'Berg hoch' fährt  
nicht. Ein Ausweichen ist  
notwendig, da die  
Radspur in der Kurve nur  
1 Spur schmal ist, ein  
Ausweichen auf dem  
Fußweg ist allerdings  
wegen einer hohen  
Bordsteinkante unmöglich.  
Dadurch bleibt nur die  
Hoffnung, dass der 'Berg  
runter'-Verkehr gute  
Bremsen hat...



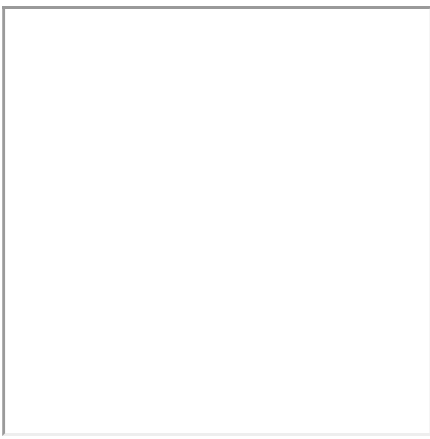
Unübersichtliche  
und gefährliche  
Verkehrsführung für  
Radfahrer vor  
Neutorbrücke

Von Süden kommend ist  
es für Radfahrer  
schwierig, gefahrlos über  
die Neutorbrücke zu  
kommen. Die  
Neutorbrücke ist recht  
schmal, was bei viel  
Verkehr gefährliche  
Situationen provoziert,  
und es ist alternativ  
umständlich bis schwierig,  
unfallfrei auf den  
Fuß-/Radweg der  
Kienlesbergbrücke (für  
Straßenbahn) zu kommen  
(links Abbiegen nötig,  
dabei Querung der  
Straßenbahnschienen  
evtl. in zu spitzem  
Winkel).



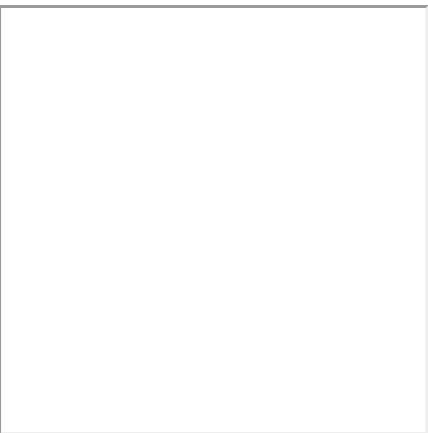
Gefährliche Nähe  
des Fuß-/Radwegs  
zu schnell fahrenden  
Autos

Der Fuß- und Radweg auf  
Höhe der Wilhelmsburg  
führt direkt entlang der  
Stuttgarter Straße, wo die  
Autos in der Kurve bei der  
Fahrt Richtung Süden  
recht schnell "auf einen  
zufahren". Ein Blick aufs  
Handy o.ä. durch den  
Autofahrer kann hier  
schnell fatale Folgen  
haben. Eine bauliche  
Trennung (Leitplanke)  
wäre hier sinnvoll.



Wörthstraße

Permanenter Durchgangs- und Abkürzungsverkehr in der Wörthstraße im Abschnitt zwischen Beyer- und Elisabethenstraße ganztags und an den Wochenenden außerhalb des Berufsverkehrs zu Hensoldt hat massiv, auch nach der Wiedereröffnung der Haßlerstraße im Frühjahr 2022, zugenommen. Der Abschnitt ist eine beliebte und schnelle Alternative ohne viele Ampeln und unter Nicht-Einhaltung der Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße für Kfz und Lieferverkehr sogar bis zu 7,5 Tonnen geworden!



Die Fahrzeuge fahren mit hoher Geschwindigkeit (obwohl 30er Zone) und zu geringem Abstand an den Radfahrer\*innen in beiden Richtungen vorbei und biegen größtenteils in die Elisabethenstrasse Richtung Römerstrasse oder Wagnerstrasse ab bzw. biegen aus der Elisabethenstrasse Richtung Beyerstrasse ein.

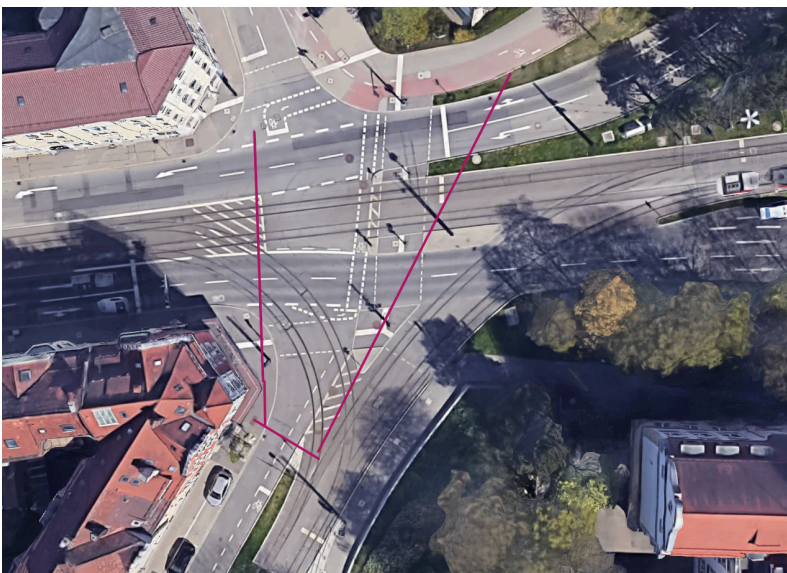
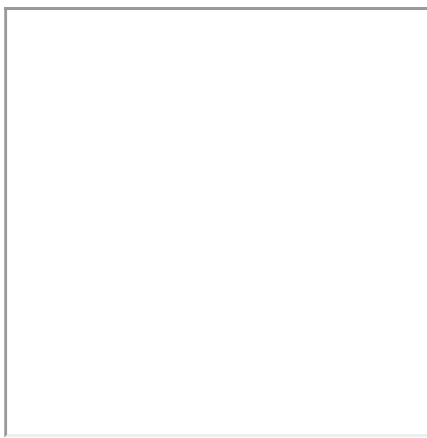
Dieser Umstand führt zu einer steigenden Gefährdung und Verdrängung des Radverkehrs an den Fahrbahnrand und teils auf den Gehweg links und rechts des Straßenabschnitts.

---



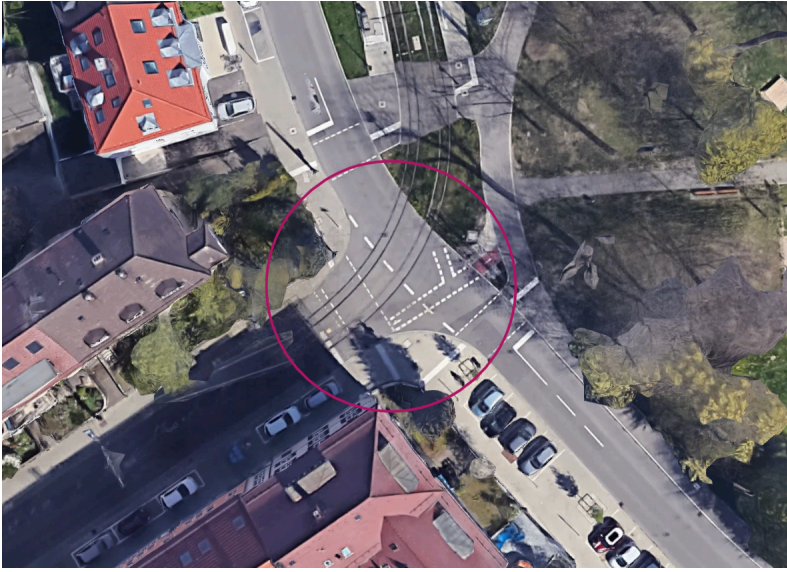
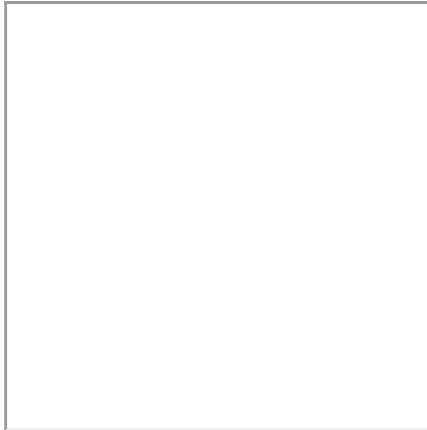
Radwegführung  
über Tram Schienen

Auch hier Unfallgefahr,  
durch Querung von Tram  
Schienen.



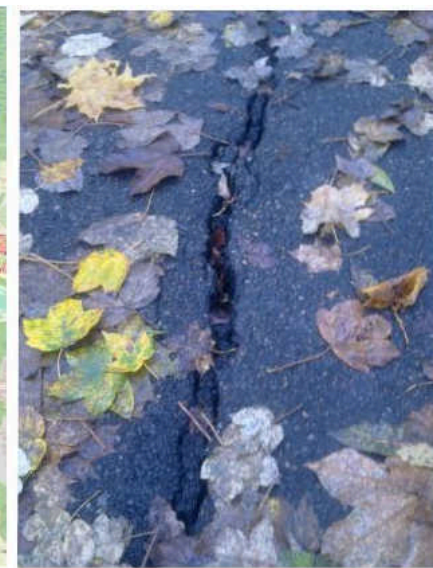
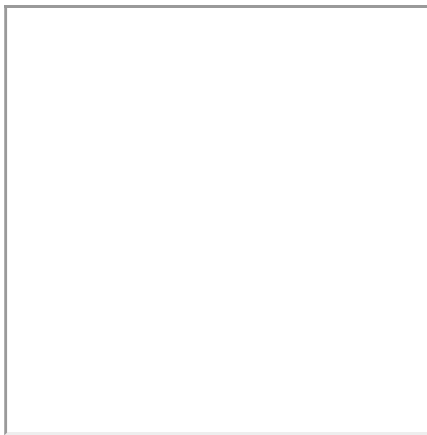
Radstreifen kreuzt  
Tram Schienen

Gefährliche  
Radwegführung über die  
Gleisen der Tram.  
Gummischutz.



Donautal:  
Boschstraße und  
Nicolaus-Otto-  
Straße

Bodenwellen und große,  
im Herbst durch Laub  
verdeckte Risse auf dem  
Radweg. Der schmale  
Zweirichtungsfahrradweg  
wird häufig durch LKW  
blockiert.



Aufhebung 30kmh  
zusammen mit Ende  
geteilter Radspur

Hier hört die 30er-  
Begrenzung auf der  
Hauptstraße genau auf,  
wenn die Radspur wegen  
Parkplätzen auf der  
Straße endet. Gefährlich,  
weil Autofahrer eher auf  
das Schild achten und  
dann beschleunigen.  
- folgt kurz danach eine  
Fussgängerampel  
- danach die Einmündung  
Gögglinger Straße, wo der  
Radweg ebenfalls einfach  
endet  
- folgt dann gleich eine  
Verkehrinsel mit Querung  
und kurz danach eine  
weitere Möglichkeit über  
die Straße zu wechseln  
(wo es wohl sogar mal  
einen tödlichen Unfall mit  
einem Radfahrer gab!)  
- und dann schon der  
Kreiselpunkt

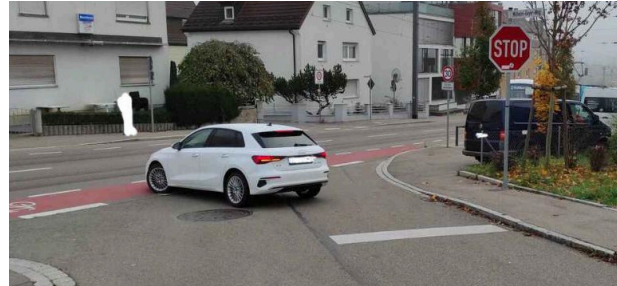
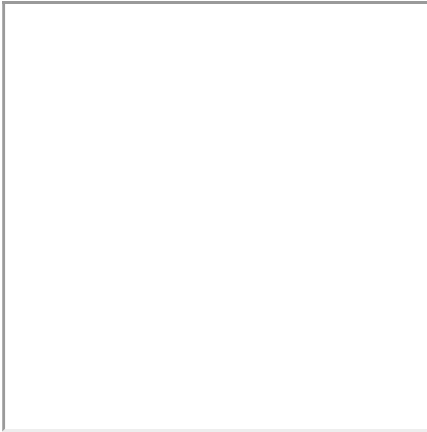


Betrachtet man all diese  
Gegebenheiten auf nur  
wenigen 100m Strecke,  
macht eine Aufhebung der  
30er-Beschränkung mitten  
im Ort an dieser Stelle  
absolut keinen Sinn und  
ist sogar gefährlich. Als  
Radfahrer komme ich mir  
ja eh schon wegen der  
ständig durch Parkplätze  
unterbrochenen Radspur  
auf der Hauptstraße wie

ein wenig geförderter  
Verkehrsteilnehmer vor...

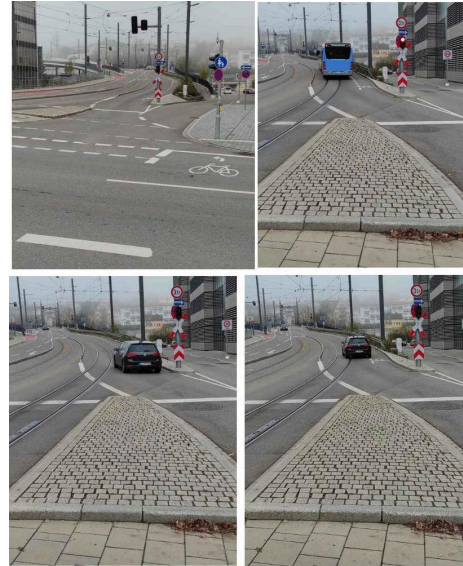
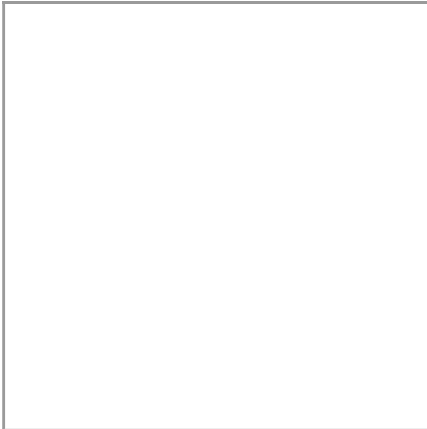
Mähringer Weg  
Einmündung  
Wilhelm-Geyer-Weg

Gefährliche Einmündung  
Wilhelm-Geyer-Weg in  
den Mähringer Weg. Die  
Einfahrt ist extrem  
schlecht ein zu sehen  
durch parkende Autos  
(oben und unten), Bäume,  
Schilder, ....., sogar für  
abbiegende Autofahrer.  
Kurz nachdem das Bild  
entstand kreuzte noch ein  
schnell fahrender  
Radfahrer vor dem Auto  
die Einmündung.



Neutorstraße (SWU)

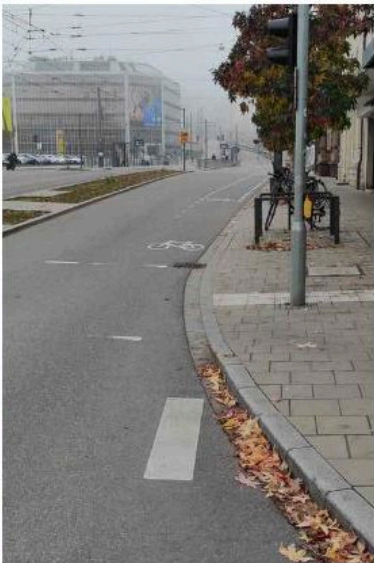
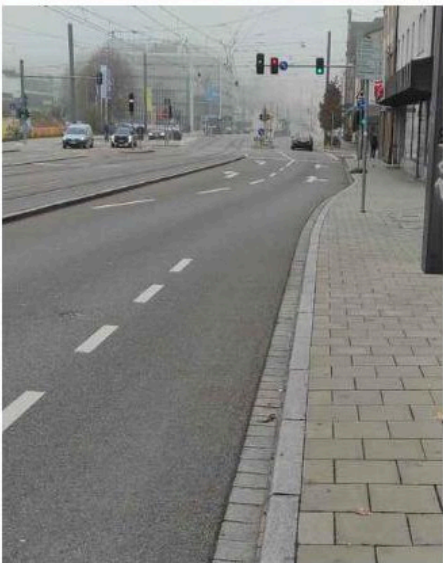
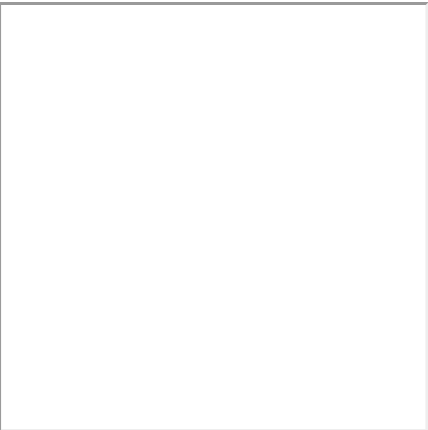
Fahrradstreifen sehr eng.  
Fahrradstreifen wird von  
Autofahrern häufig  
geschnitten (Kurvenlage  
an Querungsinself).



Neutorstraße

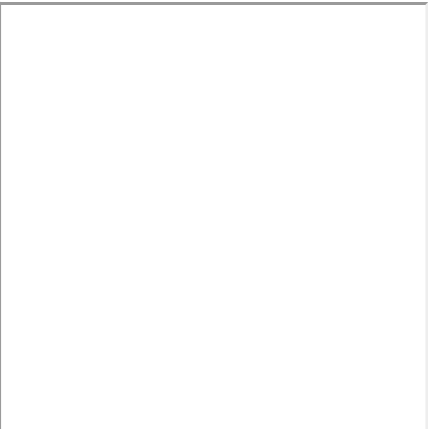
Der Fahrradstreifen endet und fängt nach der Kreuzung Zeitblomstraße wieder an. Häufige Konflikte mit Autofahrern. Das Ende des Fahrradstreifens wird regelmäßig von Hotelbesuchern als Kurzzeitparkplatz verwendet.

Die Spurführung scheint der Priorität für die Linksabbiegespur und die Querungsinsel geschuldet. Evtl. hätte die Situation in der Planungsphase durch einen etwas weiter westlich verlaufenden Straßenverlauf bis zur Einmündung Zeitblomstraße vermieden werden können.



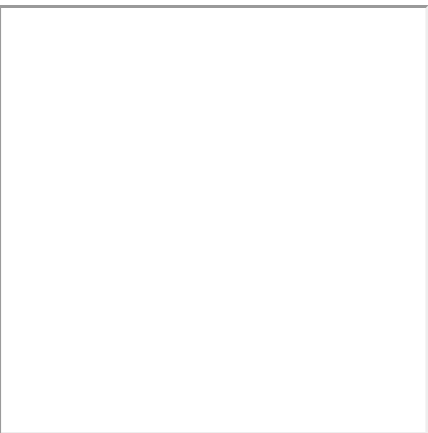
Gefährlicher Anschluss

Radweg endet im Nirvana. Überqueren der Straße ist ein Risiko. Dringender Handlungsbedarf, um die Situation zu verbessern.



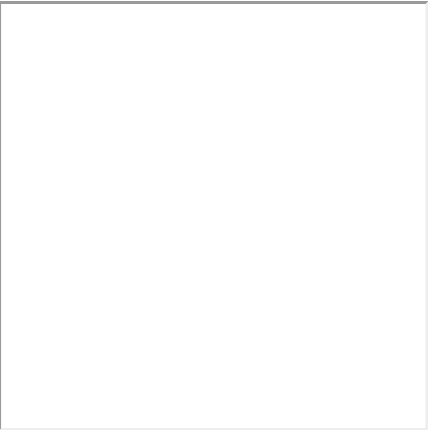
Überleitung auf  
Olgastraße  
Rechtsabbieger

Hier wird der Radverkehr haarsträubend geleitet. Ab Sedelhofgasse geht es auf dem Gehweg los. Man wird dann ab der Handwerkskammer auf die Rechtsabbieger-Spur für den MIV geleitet. Das hat Potenzial für Todesfälle. Zudem sind auf dem Gehweg zwischen Sedelhofgasse und Handwerkskammer einige festinstallierte Beschilderungen die zusätzlich Platz nehmen.



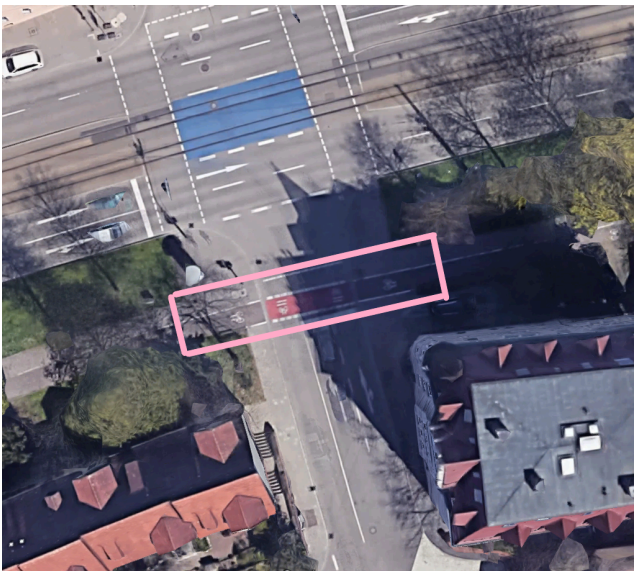
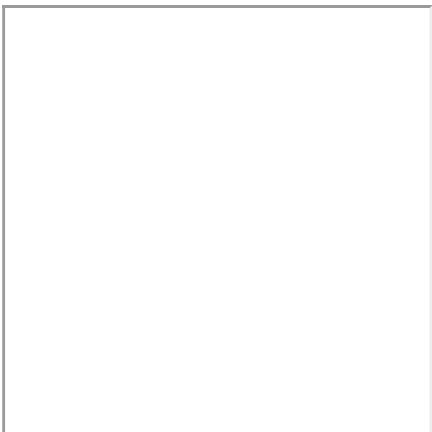
S-Kurve mit  
gefährlichen Stellen

Diese S-Kurve an sich ist nicht das Problem, auch wenn hier etwas mehr Breite nicht schaden könnte (gilt aber fast für den gesamten Zweirichtungsradweg). Das größere Problem ist die zusätzliche Gefahr durch die Hofausfahrt, in welcher auch gerne die Autos bis auf den Radweg heraus ragen.



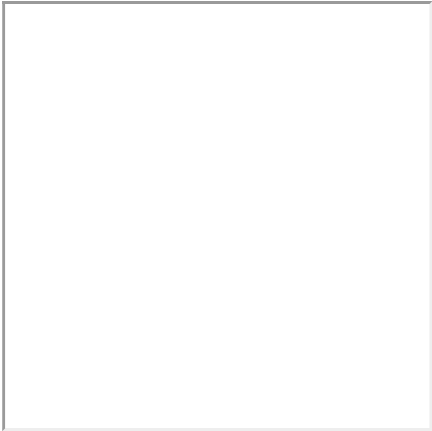
Übergang  
Salzstadelgasse

Sehr unkomfortabler  
Übergang für Rad und  
Fuß. Niveaugleicher  
Übergang sollte der  
Standard werden.



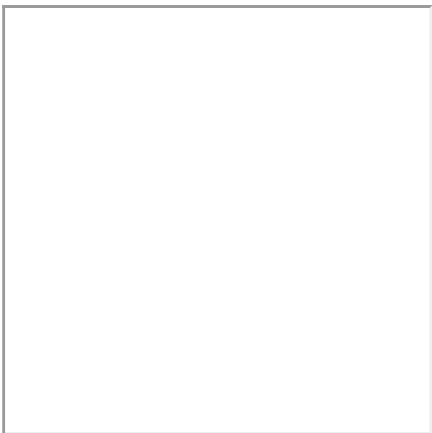
Am Bleicher Hag

Bordsteinkante hoch und  
scharfkantig  
Verbesserung:  
Niveaugleiche Querung  
der Einmündung  
"Sonnehalde" in "Am  
Bleicher Hag" / "In der  
Wanne"



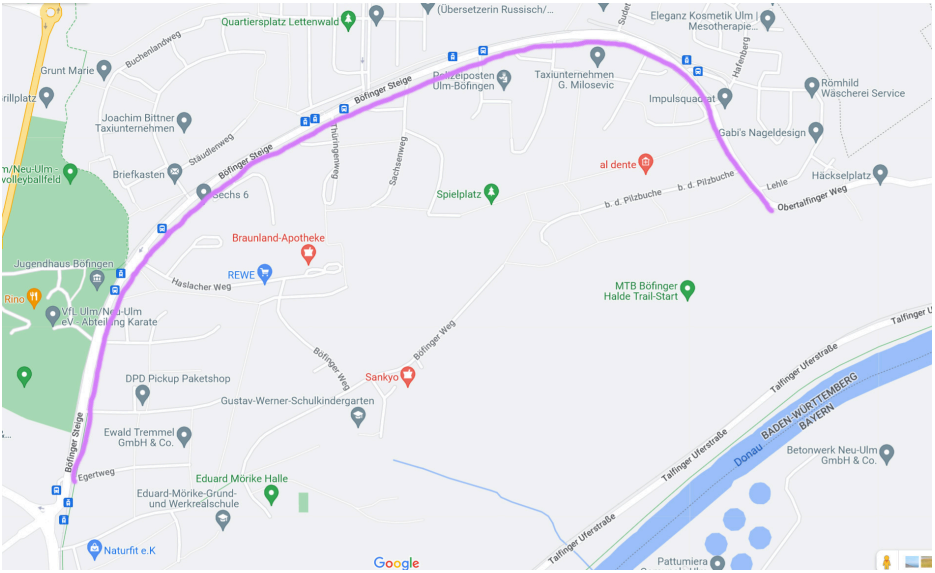
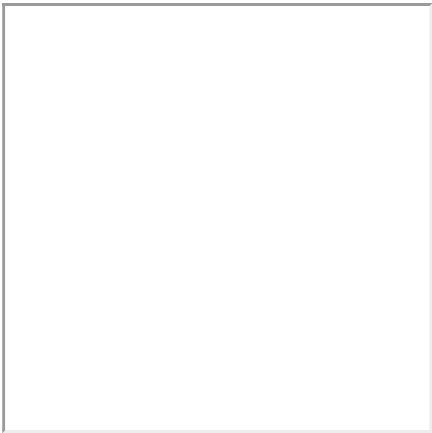
Blaubeurer Straße

Verbesserungen: Klare Verkehrsführung und Trennung der Richtungsverkehre für Fußgänger und Radfahrer, Vermeidung der Verengung, Spiegel



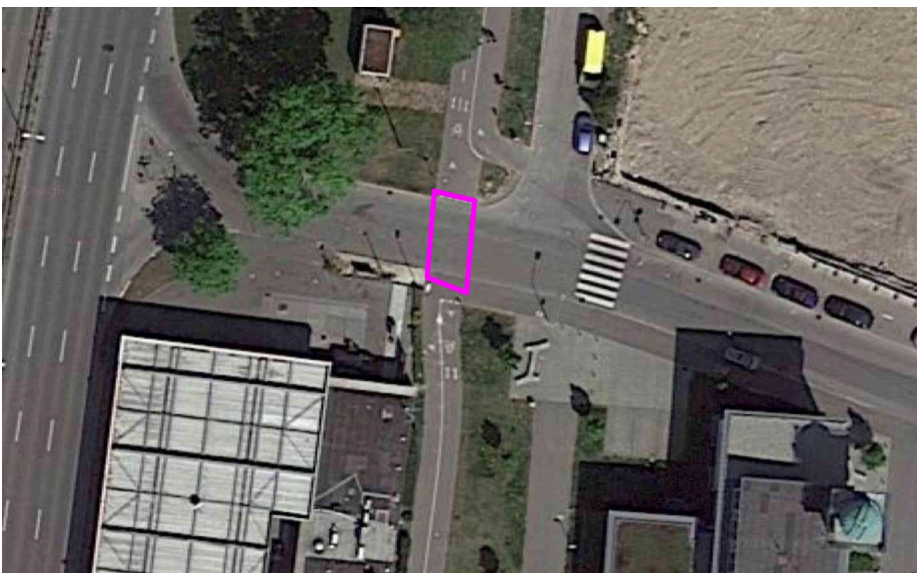
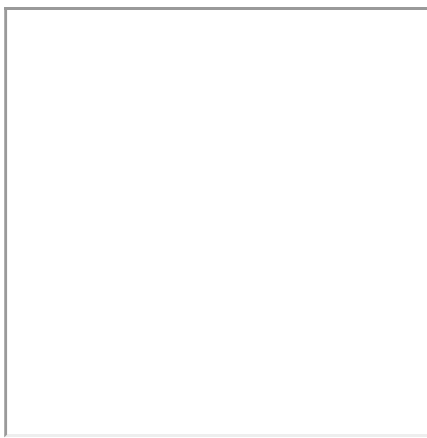
Böfinger Steige

Verbesserung: Alle Querungen des Fuß- und Radwegs entlang der Böfinger Steige sollten niveaugleich ausgeführt und farblich hervorgehoben sein.



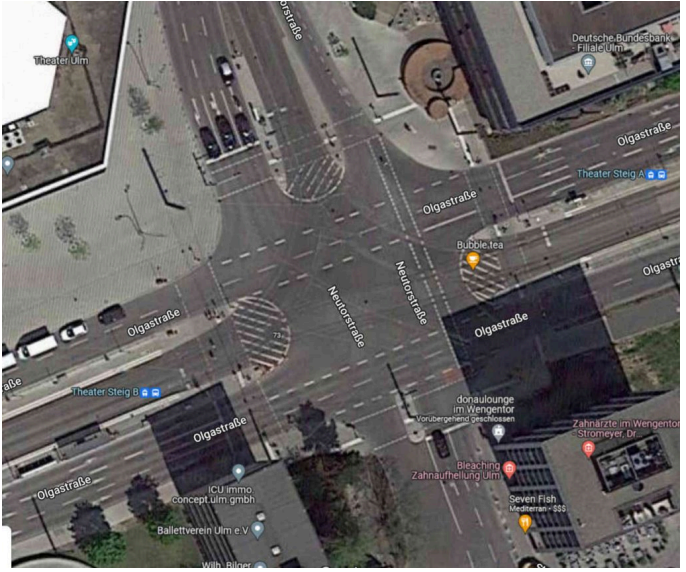
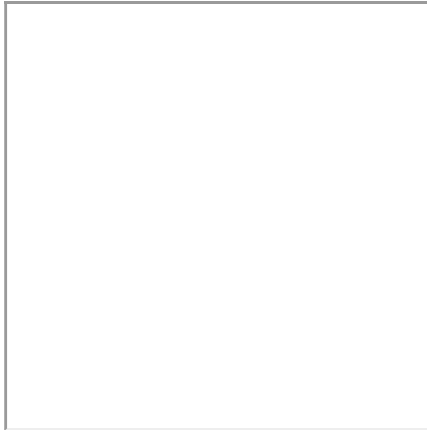
Innere Wallstraße  
(Schubart  
Gymnasium)

Verbesserung:  
Niveaugleiche Querung  
Fuß-/Radweg am  
Schubart Gymnasium



Kreuzung  
Neutorstraße /  
Olgastraße  
(Theater)

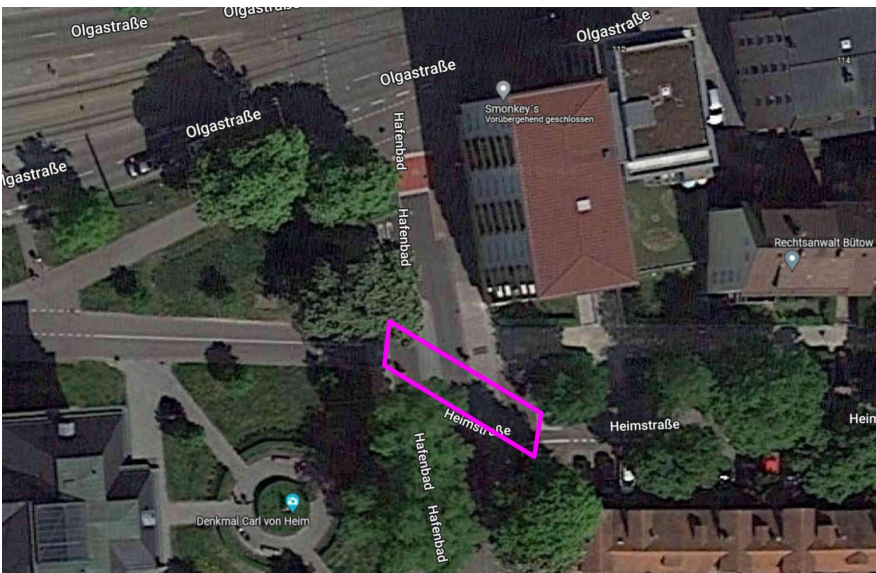
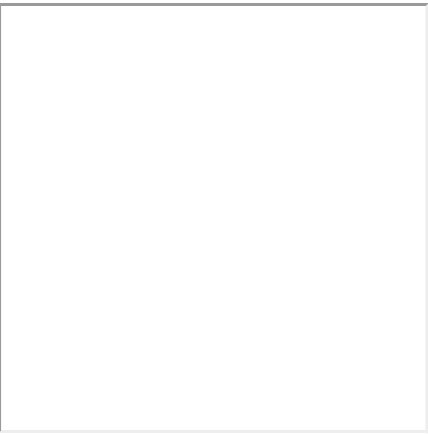
Verbesserung:  
Straßenbahnschienen mit  
Gummischutz radsicher  
machen.





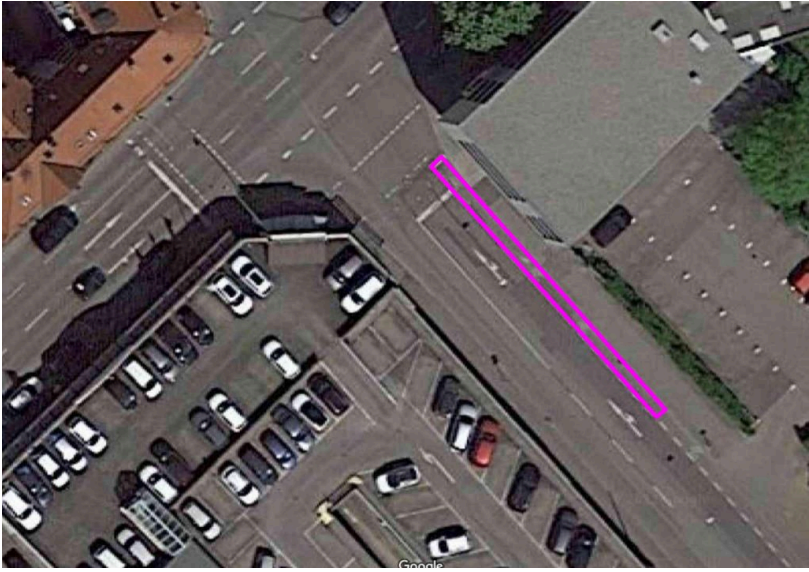
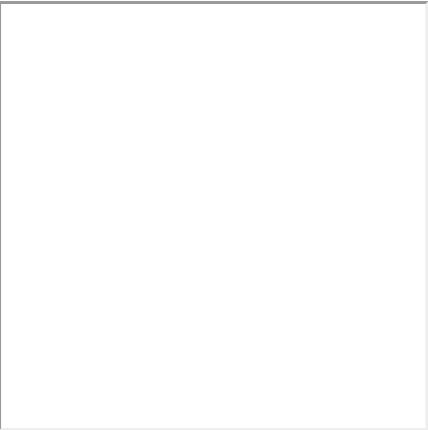
Heimstraße /  
Hafenbad

Verbesserung:  
Niveaugleicher Radweg  
Heimstraße Querung  
Hafenbad



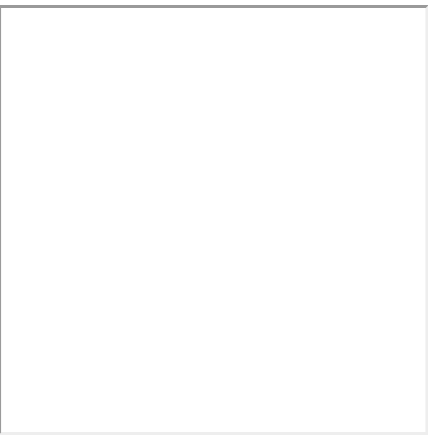
Schillerstraße /  
Zinglerstraße

Verbesserung:  
Geschützter Radweg  
Schillerstraße zur  
Zinglerstraße von der  
Donau kommend.



Neue Straße

Verbesserung:  
Geschützter Radweg  
Neue Straße (östlicher  
Teil)



Querung Gideon-  
Bacher-Straße am  
Übergang  
Basteistraße / Neue  
Straße

Verbesserung: Querung  
Gideon-Bacher-Straße am  
Übergang Basteistraße /  
Neue Straße

