Hinweis/Vorschlag	Anmerkungen der Verwaltung
Beratende Mitglieder des NUKA	
1. Im Südwesten fehlt eine dicke grüne Durchbindung vom Kelterweg zur Untertürkheimer Straße. Diese sollte dringend eingezeichnet werden, damit für die Realisierungsphase hier eine Priorisierung entsteht. a) Es sind Lösungen über den Parkplatz der alten Kelter vorstellbar oder über „Im Dorfweinberg“. Diese Route stellt im Süden eine beliebte Freizeit und auch Pendlerroute dar, die auch nach Installation des Radschnellweges noch eine große Frequenz haben wird. b) Alternativ ist zumindest ein Radstreifen (gelbe Verbindung) entlang der Untertürkheimer Str. ab der Kreuzung Kelterweg bzw. Im Dorfweinberg vorzusehen. c) Eine direkte (grüne) Verbindung vom Kelterweg über das Freibadareal zur Radverbindung auf das Feld auf der anderen Seite der Esslinger Straße ist vorzusehen. Auch im Hinblick auf die Anbindung an den Radschnellweg Richtung Stuttgart.	Es wird derzeit nicht empfohlen, weitere Hauptachsen zu ergänzen, da eine Bündelung der zur Verfügung stehenden Mittel auf die wichtigsten zentralen Achsen möglich sein soll. Zu b) Die Entscheidung über die Ausweisung zusätzlicher Radfahrstreifen erfolgt erst im Rahmen der Behandlung des Maßnahmenkatalogs.
2. Die eingezeichneten Verbindungen im Bereich Esslinger Straße – Mozart/Sebastian-Bach Straße sollten hinsichtlich des Ausbaus der U-Bahn Haltestelle Esslinger Straße nochmals kritisch geprüft/überdacht werden ob dies an dieser Stelle Sinn ergibt. (Anmerkung: Wird der Radschnellweg entlang der Bruckstraße, Mozarstraße geführt, macht die Nutzung des Übergangs nach der Haltestelle viel Sinn. Dieser müsste dann aber für die starke zusätzliche Radfrequenz entsprechend ausgelegt werden. Der Radweg würde dann auf der anderen Seite nach rechts schwenken und den „unteren Weg“ zwischen den Gewächshäusern ins Lindle nehmen. Ist von Gelände (moderate Steigung) gut und direkt. Die Fa. Welz müsste die Eingänge / Querungen vermutlich schließen – ist nach unserer Einschätzung eh schon manchmal grenzwärtig. Siehe auch unten - Radschnellweg)	Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr an der Esslinger Straße wird mit dem Maßnahmenkatalog und in Zusammenhang mit dem Haltestellenausbau der Stadtbahnlinie U1 behandelt.
3. Die Prüfung von Bruck-, Mozart- und Sebastian-Bach-Str. als Fahrradstraße ist zu begrüßen. Jedoch müsste darüber hinaus das gesamte Musikerviertel als Fahrradzone geprüft/ ausgewiesen werden, da hier mit Kinderhaus, Förderklassen und Silcher-Grundschule ein erheblicher Fuß, Roller- und Radverkehr gegeben ist und z. B. Rad-/ Fußweg-Straßenquerungen schlecht einsehbar sind.	Ein weiterer Prüfbereich für eine Fahrradzone im Komponistenviertel soll derzeit nicht eingerichtet werden. Mit dem vorgeschlagenen Prüfbereich am Friedensschulzentrum Schmidlen soll das Konzept Fahrradzone erstmals untersucht werden. Die Verwaltung schlägt vor, diese Untersuchung abzuwarten, bevor weitere Untersuchungsbereiche ergänzt werden.
4. An der westlichen Gemarkungsgrenze im Bereich Tournonstraße / Seeblickweg gibt es eine relativ viel genutzte Verbindung in Richtung Mühlhausen und auch weiter in Richtung Norden. In Richtung Mühlhausen nutzen viele einen Trampelpfad anstatt den eigentlichen Kreuzungspunkt etwas östlich davon. Beide Straßenquerungen sind gefährlich, da die Autos aus Richtung Neugereut aus der Kurve heraus kommen. Diese Verbindung und auch der Anschluss in Richtung Neugereut/Mühlhausen sollte eine dicke grüne Linie bekommen, damit die Situation Priorität in der Entschärfung der Gefährlichen Querung bekommt.	Gefährliche Querungen werden mit dem Maßnahmenkatalog behandelt. Bei Baulastträgerschaft des Landes oder des Landkreises werden diese weitergemeldet. Es wird derzeit nicht empfohlen, weitere Hauptachsen zu ergänzen, da eine Bündelung der zur Verfügung stehenden Mittel auf die wichtigsten zentralen Achsen möglich sein soll.
5. Eine vergleichbare Situation gibt es an der östlichen Gemarkungsgrenze bei der Querung der Remstalstraße. Dort sollte darauf hingewirkt werden, dass die Höchstgeschwindigkeit des Autoverkehrs reduziert wird. Auch dies sollte eine dicke grüne Linie werden. Sowohl die östliche als auch die westliche Nord/Süd Verbindung hat einen hohen Freizeitwert und wird auch für Verbindungsfahrten genutzt, wenn man etwas Zeit hat und Genussradeln möchte.	Es wird derzeit nicht empfohlen, weitere Hauptachsen zu ergänzen, da eine Bündelung der zur Verfügung stehenden Mittel auf die wichtigsten zentralen Achsen möglich sein soll. Der Vorschlag zur weiteren Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wird mit dem Maßnahmenkatalog behandelt und mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.
6. Der Bereich Cannstatterstraße zwischen Kirchhofstraße und Tainerstraße ist in Blau als Ergänzungsnetz gekennzeichnet. Dies ist aus unserer Sicht realitätsfern. Dieser Streckenabschnitt sollte als dicke gelbe Linie ausgewiesen werden.	Der beschriebene fehlende Abschnitt der Cannstatter Straße wurde im Netz der Hauptachsen ergänzt.
7. Ein gelbes Netz (dünne gelbe Linie) entlang der L1197 macht südlich der Siemensstraße keinen großen Sinn. Die Anforderungsprofile einer Umgehungsstraße und die einer Radstraße sind doch zu unterschiedlich. In dem Bereich sollte eine gute Lösung als dicke Grüne Linie im Bereich der Landwirtschaftswege ausgewiesen werden. Oder sind die dünnen gelben Linien lediglich die Markierungen für die Umgehungsstraßen. Wobei es ja auch dünne gelbe Linien in der Stadt gibt. Das sollte gegebenenfalls in der Legende klarer getrennt und definiert werden.	Zur Erläuterung: Die Siemensstraße gehört zum gelben Hauptnetz, da es eine Hauptverkehrsstraße mit Bedeutung für den Radverkehr ist. Eine Fahrradstraße kann und soll dort nicht eingerichtet werden. Entlang der Nordseite der Siemensstraße besteht bereits ein begleitender gemeinsamer Geh- und Radweg. Damit ist eine getrennte und sichere Radverbindung vorhanden.
8. Die Ringstraße ist am westlichen und östlichen Ende dünn gelb markiert. Weshalb dazwischen nicht? Die sollte durchgängig dünn gelb ausgewiesen werden.	Nur der Anfang und das Ende der Ringstraße sind Bestandteil des Hauptradwegenetzes und sollen nach Möglichkeit getrennte Radspuren erhalten. Die West-Ost-Anbindung soll hier über die Maicklerstraße erfolgen. Dies wurde bewusst aus dem Radnetz des Verkehrsentwicklungsplans übernommen, da in der Ringstraße sehr viel Schwerlastverkehr vorhanden ist und die Radfahrenden nicht ausreichend abgesichert werden können.

<p>9. Die Remser Straße sollte vom Abzweig Hegnacherstraße bis zum Sportgelände des TVOe als dicke Grüne Linie eingezeichnet werden. Kein Radfahrer wird sinnvoller Weise die Hegnacher Straße und dann die L1197 in Richtung Hegnach verwenden. Die dicke gelbe Linie könnte daher ab dieser Stelle entfallen oder als dünne gelbe Linie weitergeführt werden. Das Sportgelände hat einen Hohen Freizeitwert und es gibt weitere Verbindungen zur Scheuer des Obst und Gartenbauvereins Oeffingen und zum Aussichtspunkt an der ehemaligen Deponie.</p>	<p>Anpassung wurde übernommen. Hauptradwegenetz und Hauptachsen wurden entsprechend geändert.</p>
<p>10. Die Bühlstraße ist vom Abzweig Rommelshäuserstraße bis zur Ringstraße bereits jetzt eine eigentlich ganz attraktive Radlerstrecke. Man könnte sich auch eine Fortführung über die Staufer und Karolingerstraße im Norden sowie über den „Im Hasentanz“ im Süden vorstellen. Hier wäre eine dicke grüne Linie zu bevorzugen, da bereits jetzt die Radler*innen baulich weitestgehend von den KFZ's getrennt sind. Es wäre ein Teil eines grünen Ringes rund um Fellbach für Genussradler. Das wäre doch ein attraktives Ziel.</p>	<p>Es wird derzeit nicht empfohlen, weitere Hauptachsen zu ergänzen, da eine Bündelung der zur Verfügung stehenden Mittel auf die wichtigsten Gefahrenstellen und zentralen Achsen möglich sein soll. Das außerörtliche Freizeitnetz wird bei der Radnetzkonzeption mit berücksichtigt, bildet aber keinen Schwerpunkt der Maßnahmen. Die Anregung "Grüner Ring um Fellbach" nehmen wir gerne für die Neuauflage der Fellbacher Radkarte auf.</p>
<p>11. Als Fortführung des Gedankens aus Punkt 9 wäre denkbar die Strecke über Uhlandstraße, Hofäckerstraße bis zur Sporthalle Oeffingen weiter als dicke grüne Linie fort zu führen. Dann wäre für Schmieden und Oeffingen nicht nur der westliche Teil gut versorgt, sondern auch der östliche. Das Friedensschulzentrum und die Einrichtungen im Bereich der Oeffinger Sporthalle wären dann auch gleich mit angeschlossen.</p>	<p>Eine zusätzliche östliche Hauptverbindung ist im Netz enthalten. Es wird aber derzeit nicht empfohlen hier eine weitere Hauptachse zu ergänzen.</p>
<p>Die Stadtmacher</p>	<p>Anmerkungen der Verwaltung</p>
<p>1. Klärung: Umfang der Entwicklungsabschnitte "gelbes Netz => grünes Netz". In Anlage 1 und Anlage 2 unterscheiden sich die Netzabschnitte, die zum grünen Netz hin entwickelt werden sollen (Anlage 2 weist z.B. auch die nördliche Bahnhofstraße als "Entwicklungsbereich => grünes Netz" aus). Danke für eine Aufklärung, welche Abschnitte tatsächlich angegangen werden sollen.</p>	<p>Die Karten wurden entsprechend angepasst. Die "Entwicklungsabschnitte" für die erst noch eine Zuordnung zum gelben oder grünen Netz erfolgen sind die südliche Bahnhofstraße, die Cannstatter Straße und die Hauptstraße Oeffingen. Für diese Bereiche wird derzeit ein Verkehrskonzept ausgearbeitet. In der nördlichen Bahnhofstraße soll der Radverkehr zukünftig voraussichtlich teilweise getrennt werden (Schutzstreifen), da trotz Tempo 30 aufgrund der weiterhin hohen Verkehrsstärke der Radverkehr im Mischverkehr schlecht angenommen wird.</p>
<p>2. Unterführung Bahngleise. Eine Entwicklung dieses Abschnitts nach den Vorgaben des grünen Netzes (u.a. geringer KFZ- und Busverkehr) ist nach unserer Einschätzung nicht realistisch. Eine alternativen Trasse über die Gleise sollte deshalb in die Konzeption aufgenommen werden - auch wenn die Entwicklung vermutlich nicht zeitnah möglich sein wird.</p>	<p>Die Karten wurden entsprechend angepasst.</p>
<p>3. Übergang vom Parkgelände an der Schwabenlandhalle in die Pfarrer-Sturm-Straße. Bei der Neuplanung des Übergangs vom Parkgelände in die Fahrradstraße Pfarrer-Sturm-Straße sollte eine veränderte Wegeführung ab der Wichernschule mitgeplant werden. Dieser Abschnitt wird aktuell entlang der Friedhofsmauer geführt. Dort entstehen - vor allem bei schönem Wetter - regelmäßig gefährliche Situationen zwischen Radfahrenden und Freizeitsuchenden, da der Radweg zwischen den Bänken (an der Mauer) und den Kinderspielbereichen (Wiese, Spielgeräte) geführt wird. Vor allem Kleinkinder achten wenig auf querende Radfahrer, wenn sie sich zwischen den Eltern und dem Spielbereich hin und her bewegen. Außerdem wird die befestigte Fläche des Radweges häufig für erste "Fahrübungen" (z.B. mit Bobby-Cars) oder Hüpfspiele genutzt. Ggf. wäre ein Versetzen der Bänke in den Wiesenbereich eine Option, um diese Gefahrenstelle zu entschärfen.</p>	<p>Der Vorschlag wird aufgenommen und im Rahmen des Maßnahmenkatalogs behandelt.</p>
<p>FD-FW-Fraktion</p>	<p>Anmerkungen der Verwaltung</p>
<p>Überdenken des „Gelben Netzes“. Es wird geschildert, dass bei diesem Netz i.d.R. der Radverkehr auf einem getrennten Radweg Ziel ist. Diese Trennung ist aber aus unserer Sicht auf fast keiner eingezeichneten Straße möglich, da schlichtweg der Platz fehlt (wie so oft in der Stadt).</p>	<p>Ohne das gelbe Netz ist kein durchgehender Radverkehr möglich. Die meisten gelben Strecken verfügen bereits über eine Trennung des Radverkehrs (z.B. Siemensstraße, Bühlstraße, Fellbacher Straße, Gotthilf-Bayh-Straße, Stuttgarter Straße). Auch bei Herausnahme der gelben Strecken ist dort verkehrsrechtlich weiterhin eine Trennung des Radverkehrs geboten.</p>
<p>Ablehnung der Fahrradverkehrszone. Diese macht für unsere Fraktion an dieser Stelle keinen Sinn. Zwar liegt das Gebiet neben dem Schulzentrum, jedoch findet man hier gewöhnliche Wohnstraßen vor, wo der Schülerverkehr unserer Meinung gut funktioniert. Eine Errichtung der Fahrradzone bedeutet gegebenenfalls einen Wegfall bestehender Parkplätze - das vorgeschlagene Gebiet hat bereits heute Parkproblem. Außerdem sorgt es vermutlich für Verwirrung, wenn ein weiteres Instrument verwendet wird. Wir sind der Meinung, dass wir erstmal die Fahrradstraßen gut ausbauen sollten, bevor wir etwas Neues einführen.</p>	<p>Wir empfehlen, an der Prüfung des Instruments der Fahrradzone festzuhalten, da für das vorgeschlagenen Gebiet mehrere Vertreter*innen des Friedensschulzentrums eine Verbesserung für den Schülerradverkehr eingefordert hatten. Die Auswirkungen auf die Parkplätze (teilweise auch Gehweg-Parkplätze) können erst nach Abschluss der Untersuchung beziffert werden. Erst dann würde auch erst über die Einrichtung einer Fahrradzone in den gemeinderätlichen Gremien entschieden. Schulen und Anwohner würden am Prozess direkt beteiligt werden.</p>

Wir begrüßen die Verlängerung der Fahrradstraße von der Wernerstraße zum Maikerschulzentrum. Zudem sollte das Gebiet um das Maikerschulzentrum nochmals genauer untersucht werden. In diesem Zusammenhang könnte die Pestalozzistraße auch zur Fahrradstraße werden. Außerdem muss die Klopstockstraße dringend unter die Lupe genommen werden. Dieses Gebiet wird in der Konzeption aus unserer Sicht zu wenig beachtet.	Die Pestalozzistraße wurde in die Prüfbereichen ergänzt. Die Klopstockstraße würden wir im ersten Schritt noch nicht ergänzen, da es sich um einen sehr kurzen Straßenabschnitt mit eher geringer Bündelungsfunktion für den Radverkehr handelt.
Zustimmung über den Ausbau der Hölderlinstraße als Fahrradstraße. Hier herrscht ein hohe Dichte an Fahrradverkehr vieler Schüler.	Die Hölderlinstraße ist Prüfbereich für eine Fahrradstraße und soll vorrangig untersucht werden.
Die Pfarrstraße sollte keine Fahrradstraße werden. Der Straßenraum ist hier für alle Verkehrsteilnehmer sowieso schon sehr begrenzt. Aus unserer Sicht funktioniert der Fahrradverkehr auch ohne ausgeschilderte Regelung.	Die Pfarrstraße wurde - auch nach Abstimmung mit der Verkehrsbehörde - aus den Prüfbereichen für Fahrradstraßen entfernt.
Grünes Netz - Was hat es für Berechtigungen? Status Quo? Was ändert sich wenn diese Zone eingeführt wird? Warum so ein Netz außerorts auf den Wirtschaftswegen? Evtl. Konfliktpotenzial der Verkehrsteilnehmer?	Das Grüne Netz sind die Radverbindungen, auf welchen der Radverkehr im Mischverkehr unterwegs ist. Prinzipiell sind alle Feldwege für den Radverkehr freigegeben. Das grüne Netz soll außerorts der Bündelung des Radverkehrs dienen, um Konflikte zu reduzieren. Auf den Feldwegen im Grünen Netz ist zukünftig geplant eine Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme durchzuführen (z.B. den Hinweis "Rücksicht macht Wege breit" anzubringen).
Priorisierung - wir bitten in der weiteren Bearbeitung darauf zu achten, zuerst die bestehenden Problembereiche zu lösen als neue zu schaffen.	Die gemeinderätlichen Gremien beraten und entscheiden darüber, welche Maßnahmen durchgeführt werden sollen.
Übergänge genauer unter die Lupe nehmen. Es sollte kein Flickenteppich entstehen, sondern eine klare Verbindung (Beispiel Fahrradstraße Theodor-Heuss und Bahnhof).	Dies ist so geplant. Die Knotenpunkte und Querungen bilden einen Schwerpunkt im zukünftigen Maßnahmenkatalog, da i.d.R. "die Schwächste Stelle" über die Qualität einer Radverbindung entscheidet.
Gute Ideen, viele Möglichkeiten - jedoch fehlt, wie oben schon erwähnt, wie so oft der Platz um Normen ERA einzuhalten, was das Konzept ggf. nicht so umsetzen lässt.	Dies trifft sicher für einige Straßenzüge in Fellbach zu. Gleichzeitig gibt es viele Straßen, in welchen Anpassungen machbar sind, sofern diese definiert und abgestimmt wurden. Im Idealfall geschieht dies, bevor die jeweilige Straße umgebaut und saniert wird. Dennoch wird es auch in Zukunft schwierige Abschnitte geben, die erst einmal nicht lösbar sind.
jetziger Stand - unserer Fraktion betrachtet zum aktuellen Stand das ganze Konzept eher kritisch, auch hinsichtlich baulichen Eingriffen.	Die Verwaltung nimmt dies zur Kenntnis.
Grünen-Fraktion	Anmerkungen der Verwaltung
Antrag auf Anordnung einer Fahrradzone „Freibadgelände“ wie schon in der Sitzung am 29.11.2022 mündlich angekündigt.	Es wird empfohlen, derzeit keine weiteren Prüfbereiche für Fahrradzonen in das Konzept aufzunehmen. Zunächst soll das Ergebnis des Prüfbereichs am Friedensschulzentrums abgewartet werden.
Bitte um die baldige Einführung der in der Vorlage vorgeschlagenen Modalfilter in Fahrradstraßen um den Durchgangsverkehr zu unterbinden.	Maßnahmen der Reduktion des Durchgangsverkehrs in den Fahrradstraßen werden derzeit geprüft und mit der Verkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt. Ein erstes Maßnahmenbündel wird im März in die gemeinderätlichen Gremien eingebracht.
Im Sinne von „Stärken stärken“: Neuordnung der Querung der Stuttgarter Straße im Zuge der Fahrradstraßen. Bitte um Prüfung, ob ein zweiter Übergang auf der Höhe des Matratzengeschäfts möglich ist. Damit wäre bei der Querung Richtung Süden der gefährliche Wechsel auf die linke Seite der Fahrradstraße nicht mehr nötig.	Der Vorschlag wird aufgenommen und im Rahmen des Maßnahmenkatalogs behandelt.
Die Fahrradbrücke lässt auf sich warten. Um die Querungssituation etwas zu verbessern ist es wichtig in der Höhenstraße Platz für Radverkehr zu schaffen. Bitte um Prüfung, ob eine Fahrradspur oder eine andere Lösung möglich ist.	Der Vorschlag wird aufgenommen und im Rahmen des Maßnahmenkatalogs behandelt.
Die Stauerstraße mit zulässiger Geschwindigkeit von 70 km/h kann man an der Karolinger Str. queren. Bitte um Prüfung, ob eine weitere Querung möglich wäre und zwar bei der Einmündung der Blumenstraße in die Stauerstraße. Diese Querung würde eine bequeme und sichere Möglichkeit schaffen, auf der anderen Seite der Stauerstraße auf einem gut frequentierten Feldweg (in der Verlängerung der Blumenstraße) weiter nach Norden zu radeln.	Der Vorschlag wird aufgenommen und im Rahmen des Maßnahmenkatalogs behandelt.
CDU-Fraktion	Anmerkungen der Verwaltung
Grundsätzliche Einschätzung	
- wir begrüßen die Weiterentwicklung der vorhanden und in sehr vielen Bereichen sehr gut ausgebauten Radwege	Die Verwaltung nimmt dies zur Kenntnis.
- wenn mehr Bürgerinnen und Bürger die Radwege nutzen sollen muß dem Thema Verkehrssicherheit z.B. auch für Fußgängern eine besondere Beachtung geschenkt werden	So ist das Konzept gedacht. Der Maßnahmenkatalog zielt auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
- wir fordern die Verwaltung auf verkehrswidriges Verhalten und die Herbeiführung von gefährlichen Situationen z.B. gegenüber Fußgängern konsequent zu verfolgen	Die Verwaltung leitet diesen Hinweis an die Straßenverkehrsbehörde und das Ordnungsamt weiter.

- keine extra Maßnahmen für Radfahrer mit großem Aufwand umsetzen, sondern vorzugsweise im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen	So ist das Konzept gedacht, mit Ausnahme von Hauptachsen und Gefahrenstellen, welche mit besonderer Dringlichkeit gelöst, bzw. auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden sollten.
- keine einseitige Bevorzugung von Radfahrern gegenüber Fußgängern oder Autofahrern, z.B. Paketdienste oder Handwerker müssen die Kunden noch erreichen können	Das Thema "Lieferzonen" wird im Maßnahmenkatalog behandelt.
Konkrete Maßnahmen	
- in der nördlichen Bahnhofstraße keine vorgezogenen, aufwendigen Maßnahmen sondern im Rahmen der Generalsanierung umsetzen	Dies ist so vorgesehen.
- kein Radschnellweg durch die Schorndorfer- und Stuttgarter Straße sondern ein gut ausgebauter, den Fellbacher Verhältnissen angepaßter Radweg	Das Thema "Radschnellweg" bzw. "Komfortradweg" wird gesondert in den Gremien behandelt.
- kein Radweg durch den Albert-Eise-Weg, es ist die einzige Zufahrt zur Schillerschule und zur Festhalle Oeffingen	Der Albert-Eise-Weg ist im Grünen Netz, d.h., der Radverkehr fährt im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen. Ein gesonderter Radweg ist nicht geplant.
- kein Radweg in der Hohenacker- und Hofäckerstraße, diese beiden Straßen sind die Hauptzufahrt zu den landwirtschaftlichen Grundstücken östlich von Schmidlen. Die Ausweisung von Radwegen würde zu erheblichen Beschränkungen für die Landwirtschaft führen und das bisher gute Miteinander stark beeinträchtigen	Die Hohenacker und Hofäckerstraße sind im Grünen Netz mit Mischverkehr (ohne gesonderten Radweg). Außerorts führt die Radverbindung über Feldwege. Eine Umwidmung der Wege ist nicht vorgesehen. Die Strecke ist bereits im Bestand als Radverbindung ausgewiesen. Daran möchten wir festhalten.
- keine Umwandlung von Feldwegen in Fahrradstraßen, eine Umwandlung hätte erhebliche rechtliche Konsequenzen zur Folge, z.B. Haftung, Räumpflichten im Winter usw.	Es ist derzeit nicht geplant, Fahrradstraßen auf bestehenden Feld-/ Wirtschaftswegen auszuweisen.
Wichtigste Ziele	
- Ertüchtigung und Verbesserung der vorhandenen Radwege statt überstützter Neuausweisungen oder Umbauten z.B. Fellbacher Straße in Schmidlen	So ist das Konzept gedacht. Die Fellbacher Straße verfügt bereits über einen straßenbegleitenden Radweg. Dieser soll beibehalten werden. Im Maßnahmenkatalog werden ggf. Gefahrenstellen auf dieser Strecke betrachtet (z.B. Grundstückszufahrten, die besser abgesichert werden sollten).
- möglichst keine neuen Mischverkehre planen	Die Verwaltung nimmt dies zur Kenntnis.
die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen beachten vor allem das Verhältnis von tatsächlichen Nutzern und Aufwand	Die Radverkehrsstärke wurde bei der Entwicklung des Hauptradwegenetzes berücksichtigt. Die Abwägung über Kosten und Nutzen von Maßnahmen wird in den gemeinderätlichen Gremien im Rahmen der Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen.