

Anhang

Gemeindeübersichten





Ausbaulängen der drei Maßnahmenkategorien:

- Verkehrsrechtliche Anordnung: bspw. Änderung einer Straße im Mischverkehr zur Fahrradstraße
- Umbau: bspw. wird eine bestehende Straße verbreitert
- Neubau: wenn auf dem Streckenabschnitt noch keine straßenbauliche Anlage besteht

Anteil der Qualitätsstandards in drei Abstufungen an der gesamten Radschnellverbindung:

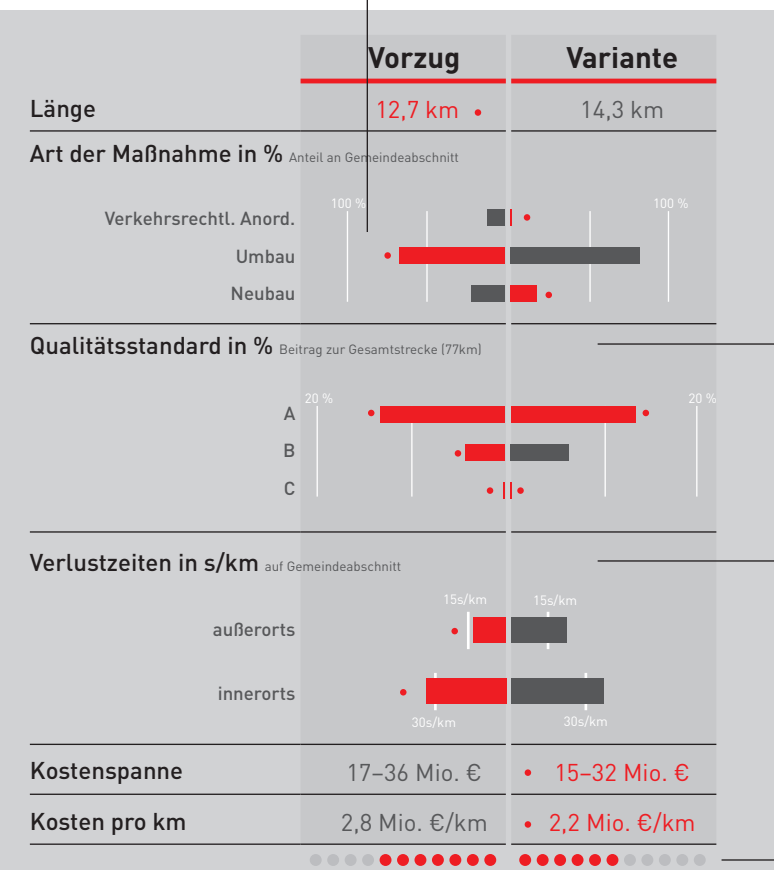
- A: Radschnellwegstandard
- B: reduzierter Standard
- C: Zielstandard RadNETZ

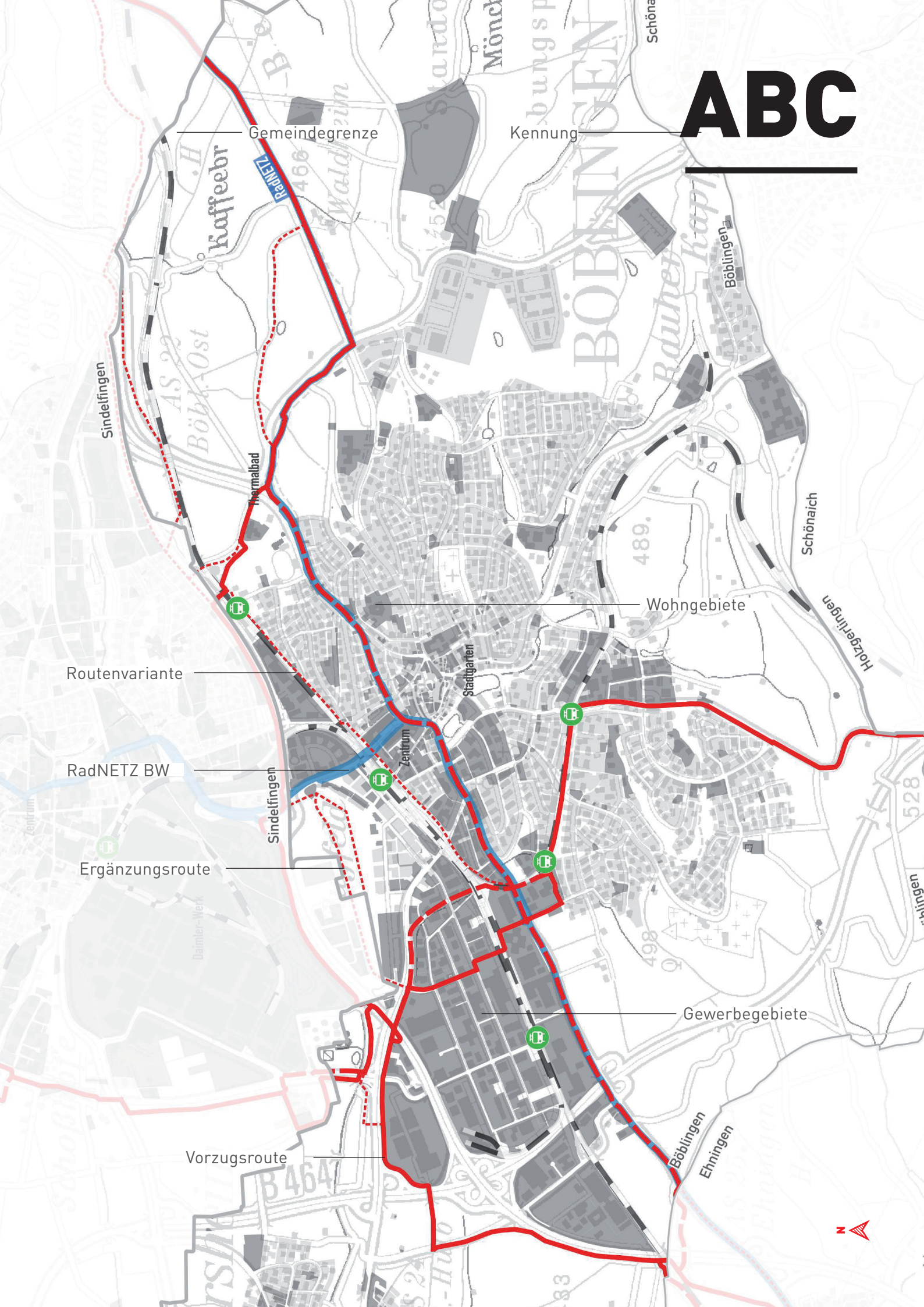
Bezogen auf den Gemeindeabschnitt mit Grenzwerten:

- außerorts: 15 s/km
- innerorts: 30 s/km

- Ist ein Aspekt rot gekennzeichnet, wirkt er sich positiver aus als auf der gegenübergestellten Route und bekommt einen Punkt
- Es können maximal elf Punkte erlangt werden

- Ist ein Aspekt rot gekennzeichnet, wirkt er sich positiver aus als auf der gegenübergestellten Route und bekommt einen Punkt
- Es können maximal elf Punkte erlangt werden





Böblingen

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute verläuft in Ehningen westlich der A81 und führt über den Diezenbrunnen sowie land- und forstwirtschaftliche Fläche bis an das Gewerbegebiet Hulb und dort nördlich bis zum Daimler-Knoten. Hier laufen die Routen der Radschnellverbindung zusammen. Der Daimler-Knoten bildet einen strategisch wichtigen Kreuzungspunkt für die Radschnellverbindung.

In Richtung Süden wird die Vorzugsroute durch die Hulb über die Heinkelstraße auf die Südseite der Stadt geleitet und knüpft an die Tübinger Straße an. Diese Verbindung ist aufgrund der Herstellung einer Unterführung unter den Bahngleisen nur mit viel Aufwand herstellbar. Zudem greift sie im weiteren Verlauf in bestehende Eigentumsverhältnisse ein. Von Seiten der Stadt Böblingen wurde diese Route vorgeschlagen und als machbar bewertet.

Routenvariante

In Böblingen verläuft die Variante in Ost-West-Richtung auf dem geplanten RadNETZ BW. Möglich wäre auch, ab der Schlotterbeckstraße parallel zum RadNETZ verlaufend die Route über den Bahnhof Böblingen und den Goldberg zu führen. Im Bereich Panzerstraße/Römerstraße ließe sich auch der Sandweg, als topografisch günstigere Variante, als abkürzende Verbindung zwischen der Stuttgarter Straße und der Römerstraße verwenden.

Als Durchfahrung durch das Gewerbegebiet Hulb wird als Variante der parallel zur Heinkelstraße verlaufende renaturierte Aischbach genannt.

	Vorzug	Variante
Länge	13,7 km	14,3 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	19–24 Mio. €	15–31 Mio. €
Kosten pro km	1,8 Mio. €/km	2,2 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Routenverläufe sind in ihrer Bewertung beinahe gleichwertig.
- Die Vorzugsroute hat geringere Verlustzeiten als die Routenvariante.
- Die Auswahl der Vorzugsroute orientiert sich am übergeordneten Gesamtverlauf der Radschnellverbindung.
- Am Daimler-Knoten entsteht ein wichtiger Kreuzungspunkt für die Routen der Radschnellverbindungen.
- Bei der Variante durch die Stuttgarter Straße ist anzunehmen, dass durch Knotenpunkte die Verlustzeiten höher sind, als hier angenommen.
- Es ist anzunehmen, dass in der Stuttgarter Straße die Durchsetzung der Führungsformen im Qualitätsstandard aufgrund des Bestandes schwieriger ist.

BOE



Ditzingen

Vorzugsroute

Die Kläranlage an der Glems ist der Ausgangspunkt der beiden Routenführungen. Das Ziel der Vorzugsvariante ist, das Zentrum von Ditzingen zu erreichen und bestehende Arbeitsplatzstandorte einzubinden.

Sie führt entlang der Tonmühle und auf die Calwer Straße. Auf einem Radfahrstreifen führt die Route direkt ins Zentrum von Ditzingen und passiert dabei die Arbeitsstandorte Thales Deutschland und Trumpf GmbH. Sie folgt der bestehenden RadNETZ-Konzeption.

Sie erschließt die innerstädtischen Wohnbaugebiete nördlich der Bahntrassen und wird in Richtung Schloss über die Gartenstraße fortgesetzt. Über die Münchinger Straße und anschließend die Korntaler Straße führt sie nordwestlich in Richtung Korntal-Münchingen und setzen sich auf landwirtschaftlichen Wegen fort.

Routenvariante

Die Alternativroute verfolgt eine nördliche Umgehung der innerstädtischen Lage über verschiedene landwirtschaftliche Weg. Sie führt am Stadion und dem Spielplatz an der Lehmgrube vorbei.

Die beiden Routenverläufe treffen sich wieder im Nordosten von Ditzingen.

	Vorzug	Variante
Länge	5,3 km	6,7 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km
innerorts	30s/km kreuzungsfrei	30s/km
Kostenspanne	5–6 Mio. €	9 Mio. €
Kosten pro km	1,1 Mio. €/km	1,4 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Routenverläufe erhalten in ihrer Auswertung ein gleichwertiges Ergebnis.
- Die Auswahl der Vorzugsroute orientiert sich am übergeordneten Gesamtverlauf der Rad-schnellverbindung.
- Da die Variante im Außengebiet verläuft, kann, aufgrund geringerer baulicher Einschränkungen, mehr Strecke in einem hohen Standards ausgeführt werden.
- Obwohl die Vorzugsroute innerstädtisch verläuft, liegt sie in der Kostenschätzung unter den Werten der Routenvariante.

DIT



Ehningen

Vorzugsroute

Die Vorzugsvariante führt südlich von Ehningen entlang der Bundesstraße an der Innenstadt vorbei. Die Streckenführung des RadNETZ Baden-Württemberg wird dabei aufgenommen und für den Radschnellwegstandard ergänzt und ausgebaut.

Die südliche Route trifft auf den Unternehmensstandort von IBM, erstreckt sich weiter über die Würm und biegt ein in die Waagstraße und die Goethestraße, um weiter entlang der Bundesstraße in Richtung Böblingen zu führen.

Am Ortsausgang Ehningen biegt sie links in die Sindelfingerallee in den Wald ein.

Routenvariante

Die Alternative führt über den nördlichen Abschnitt von Ehningen entlang eines land- und forstwirtschaftlichen Weges, der parallel zur nordwestlichen Randstraße verläuft. Es ist überwiegend ein gemischter Zweirichtungsradverkehr, der auf der westlichen Seite der Bahntrassen die Stadt umschließt.

Die Streckenführung wechselt auf die Bühlallee als Fahrradstraße innerorts, die den S-Bahnhof Ehningen, den Kindergarten Bühlallee und das nördliche Neubaugebiet durchquert.

Anschließend verläuft sie auf dem Eschbachweg, wo sie auf die Vorzugsroute trifft.

	Vorzug	Variante
Länge	5,0 km	5,5 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	8 Mio. €	8 Mio. €
Kosten pro km	1,6 Mio. €/km	1,5 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsroute orientiert sich am RadNETZ, um keine parallel verlaufende konkurrierende Radverbindung herzustellen.
- Die Synergieeffekte der beiden Radkonzepte sollen in weiten Teilen ausgenutzt werden.
- Die Vorzugsroute orientiert sich zudem stärker am Nutzerpotenzial, das von der IBM GmbH ausgeht (künftig entstehen hier zusätzlich 4.000 Arbeitsplätze).

EHN



Gärtringen

Vorzugsroute

In Gärtringen erfolgt die Routenführung der Radschnellverbindung weiterhin parallel zur Bahntrasse. Die Vorzugsvariante biegt vor dem Hotel „Bären“ in den Seitenweg Gäubahn parallel zu den Bahntrassen ein. Für die Erfüllung des Qualitätsstandards ist ein Neubau dieses Routenabschnitts notwendig. Sie führt weiter auf der bestehenden Infrastruktur des RadNETZ in Richtung S-Bahnhof Gärtringen und über die Stuttgarter Straße auf den Bahnhofsvorplatz. Die westlich gelegenen Wohngebiete von Gärtringen befinden sich im Einzugsbereich des Radschnellwegs und hierzu wird das Industriegebiet auf der anderen Bahntrassenseite mit Kühne+Nagel und anderen Unternehmen für Berufspendler erschlossen. Die direkte Route inmitten Gärtringens ist für die Radschnellverbindungskonzeption von erhöhter Bedeutung aufgrund des erhöhten Nutzerpotenzials, der Verknüpfungs- und Umstiegsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzwerks und der Einbindung lokaler Unternehmen in eine umweltfreundliche verkehrliche Erreichbarkeit.

Der gemischte Zweirichtungsradweg am Rohrweg trifft am nördlichen Ende der Wohnbaugebiete Gärtringens auf einen bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Weg, der eine direkte Verknüpfung entlang der Bahntrassen in Richtung Ehningen schafft.

Routenvariante

Die Alternativroute führt weiter die Daimlerstraße bergab und endet an der Grabenstraße und den anliegenden Versorgungseinrichtungen. Hier trennen sich die Routenführung der Alternativ- und der Vorzugsvariante.

Im Unterschied zu der parallel zur Bahntrasse verlaufenen Vorzugsroute unterquert die Alternativroute entlang der Stuttgarter Straße die Bahntrasse und führt kurz hinter der Brücke auf die Max-Planck-Straße durch das Industrieviertel.

	Vorzug	Variante
Länge	1,5 km	1,8 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km kreuzungsfrei
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	2–3 Mio. €
Kosten pro km	1,3 Mio. €/km	1,5 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsroute erreicht in der Auswertung die höchste Punktzahl.
- Sie unterscheidet sich in den Qualitätsstandards nur geringfügig von der Variante, ist aber bei den geringeren Verlustzeiten im Vorteil.

GAE



Herrenberg

Vorzugsroute

In Herrenberg wurde als Startpunkt der Knotenpunkt Benzstraße/Stuttgarter Straße gewählt. Grund hierfür war die Möglichkeit einer direkten Verbindungsmöglichkeit nach Nufringen und die Anbindung an den überregionalen Kult.Tour. Radweg. Die Route verläuft auf dem RadNETZ Baden-Württemberg.

Die Route folgt der Stuttgarter Straße in Richtung Norden als Fahrradstraße. Sie quert den Knotenpunkt gegenüber der ehemaligen Polizeischule. Anschließend verläuft sie auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen im leichten Anstieg bis nach Nufringen

	Vorzug	Variante
Länge	1,9 km	
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	
Kosten pro km	1,3 Mio. €/km	

Anmerkungen

- Keine Variante, um die Synergieeffekte des RadNETZ BW zu nutzen.
- Die Vorzugsroute erfüllt alle Qualitätsstandards.
- Zu klären ist der visuelle Einstieg in die Radschnellverbindung.
- In Herrenberg ist auf die Radschnellverbindung hinzuweisen und mit dem lokalen Radwegenetz anzuschließen.

HER



Holzgerlingen

Die Stadt Holzgerlingen wird von Böblingen aus entlang der B464 über einen land- und forstwirtschaftlichen Weg erreicht. Die Routenverläufe trennen sich hier in die Vorzugsvariante westlich der Bahntrasse und die Alternativroute östlich davon.

Vorzugsroute

Die Vorzugsvariante unterquert die B464 auf Höhe des Ruhesteinwegs und führt in das Gewerbegebiet von Holzgerlingen. Der landwirtschaftliche Weg mündet nach einem Kreisverkehr auf die neugebaute Olgastraße und erschließt die neuentstandenen Wohnbaugebiete. Die Mischverkehrsstraße führt auf das Autohaus Weippert zu und wird auf einem landwirtschaftlichen Weg fortgesetzt, der westlich von Holzgerlingen die Altdorfer Straße (L1184) kreuzt. Der Feldweg folgt der B464 parallel und wird an einen neugebauten Streckenabschnitt über die B464 geleitet, wo er auf die Alternativroute trifft, die aus dem Stadtgebiet in Richtung Haltestelle Buch der Schönbuchbahn führt. Beide Routenverläufe verbinden sich

westlich der Bahntrasse und setzen ihren Weg als Vorzugsvariante in Richtung Weil im Schönbuch fort.

Routenvariante

Im Unterschied zur Vorzugsvariante setzt die Alternativroute nach der Aufteilung im nördlichen Teil Holzgerlingens den Ruhesteinweg fort und zieht sich parallel zur Schönbuchbahn weiter. Die Topografie ist leicht geneigt bis zum Bahnhof Holzgerlingen und mündet am Parkplatz auf die Bahnhofstraße. Diese kreuzt die Altdorfer Straße und setzt sich fort auf der Schönbuchstraße, die als 30er-Zone den Radverkehrsstandards entspricht. Die Alternativroute birgt durch die direkte Nähe zum Innenstadtzentrum Holzgerlingens und die anliegenden Wohnbaugebieten ein erhöhtes Nutzerpotenzial für die weitere Radverkehrskonzeption. Mit der südlichen Fortführung des Routenverlaufs wird das Gewerbegebiet an der Tübinger und der Max-Eyth-Straße erschlossen.

	Vorzug	Variante
Länge	5,7 km	5,0 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	kreuzungsfrei 30s/km	30s/km
Kostenspanne	6 Mio. €	3 Mio. €
Kosten pro km	1 Mio. €/km	0,7 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsvariante erfüllt die höheren Qualitätsstandards, da sie im Großteil außerorts auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen verläuft.
- Die innerörtlich verlaufende Variante wird aufgrund des Bestandes schwieriger herzustellen sein.
- Insbesondere ist zu klären, ob die Knotenpunkte wie vorgeschlagen für den Radverkehr vorrangig zu gestalten sind.

HOG



Korntal-Münchingen

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute knüpft in etwa an der L1114 an die Routenführung von Ditzingen an. Dort verläuft sie weiterhin auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen unter der Bahnanlage der R61 hindurch. Das Ziel der Route ist das Gewerbegebiet an der Siemensstraße im Osten von Münchingen.

Die Vorzugsroute knickt früh über einen unbefestigten Feldweg ab, um die Strecke bis zur Stuttgarter Straße am Gewerbegebiet abzukürzen.

Routenvariante

Die Routenvariante verläuft bis nach der Bahnanlage auf der Vorzugsroute und biegt weiter östlich nach Norden ab, um nach Korntal zu führen. Im weiteren Verlauf dieses Weges ist der Bahnhof von Korntal erreichbar.

	Vorzug	Variante
Länge	2,3 km	2,6 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	4 Mio. €	5 Mio. €
Kosten pro km	1,8 Mio. €/km	2 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Anbindung an das Radschnellverbindungsnetz von Ludwigsburg ist zu definieren.
- Nach aktuellem Stand endet die Radschnellverbindung von Ludwigsburg in etwa an der B10 hinter dem Gewerbegebiet Münchingens.
- Weiterhin ist es möglich, die Radschnellverbindung an Korntal anzubinden.

KOM



Leonberg

Vorzugsroute

Die Route verläuft in der Gemeinde Leonberg komplett auf der RadNETZ-Route tangential im Norden der Stadt Leonberg von Silberberg durch das Landschaftsschutzgebiet Glemstal, am Leonberger Bahnhof entlang und an Höfingen vorbei bis an die Gemeindegrenze von Ditzingen im Landkreis Ludwigsburg.

Es ist anzumerken, dass es im Bereich des Glemstals zu unterschiedlichen Zielkonflikten kommen kann. Einerseits kann erhöhter Radverkehr die Amphibienwanderung beeinträchtigen. Andererseits ist darauf zu achten, auch in Abstimmung mit anderen Projekten, den Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr zu entschärfen.

Routenvariante

Die Variante knüpft an die von Renningen kommende Alternative an und erreicht das Stadtgebiet Leonbergs am Kreisverkehr zur Renninger Straße. Von hier aus führt ein langer Anstieg hoch zum Gewerbegebiet an der Brennerstraße.

Wieder Richtung Osten verläuft sie auf der Brennerstraße, der Ettlinger Straße bis zum Ortsausgang auf der Stuttgarter Straße. Aufgrund der beengten Bestandssituation können für den Radfahrer durchgehend keine entsprechend hohen Qualitätsstandards hergestellt werden. Zudem behindern zahlreiche Knotenpunkte das flüssige Vorankommen.

	Vorzug	Variante
Länge	9,5 km	7,8 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	10 Mio. €	4 Mio. €
Kosten pro km	1,1 Mio. €/km	0,6 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Variante stellt sich in den Daten als vorteilhaftere Route dar.
- Es ist zu beachten, dass für die Variante die Knotenpunkte bei der Ortsdurchfahrt sowohl in den Verlustzeiten als auch bei den Kosten nicht mit einberechnet wurden.
- Die Vorzugsvariante verläuft weitestgehend flach und kreuzungsfrei.



Magstadt

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute ist als Ortsdurchfahrt konzipiert. Sie verläuft von Renningen kommend auf der alten Bundesstraße westlich des Rankbachs. Über die Renninger Straße führt sie über den Marktplatz.

Zwei Varianten ermöglichen hier eine Umfahrung. Eine teilweise Umfahrung kann über die Pfarrstraße erfolgen. Eine vollständige ist über die Maichinger Straße und Bachstraße möglich. Über die Alte Stuttgarter Straße an der Festhalle vorbei wird die Vorzugsroute entlang der Sindelfinger Straße geführt. Ergänzende landwirtschaftliche Wege führen zur Nachbargemeinde Sindelfingen.

Durch das Siedlungsgebiet wird die Radschnellverbindung überwiegend auf der Fahrbahn geführt.

Routenvariante

Die Variantenroute sieht eine Ortsumfahrung vor. Dazu verläuft die Route westlich des Siedlungskörpers unter der Bahntrasse am Schützenhaus vorbei. Die Führung erfolgt hierbei über landwirtschaftliche Wege. Der Südtangente folgend, erreicht die Route entlang der L1185 die Sindelfinger Gemarkung.

	Vorzug	Variante
Länge	4,5 km	4,5 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	4 Mio. €
Kosten pro km	0,4 Mio. €/km	0,9 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsroute ist für die Radfahrer aufgrund der innerörtlichen Lage besser erreichbar.
- Zudem kann der Radverkehr hier zur Verkehrsberuhigung beitragen und den lokalen Einzelhandel stärken.
- Es können punktuell Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand entstehen.
- Die Ortsumfahrung ist durch eine starke Topografie geprägt.
- Unter Berücksichtigung des weiteren Routenverlaufs in Maichingen stellt die Variante einen Umweg dar.

Malmsheim (Renningen)

Vorzugsroute

Die Stadt Malmsheim im Gemeindegebiet Renningen wird von Weil der Stadt über einen land- und forstwirtschaftlichen Weg angebunden, der für die Radschnellverbindungsstandards erweitert wird. Die Konzeption der Vorzugsvariante orientiert sich dabei am RadNETZ Baden-Württemberg und führt parallel entlang des Rankbachs und des Westerfelds. Der Radschnellweg erreicht das Zentrum Malmsheim von Nordwesten über die Schöckengasse.

Die Vorzugsvariante knickt nördlich in die Bachstraße ab. Sie überquert den Rankbach und bindet weitere Wohnbaugebiete an die Radschnellwegskonzeption an. Die Route erreicht entlang entstehender Neubaugebiete das nördliche Industriegebiet von Renningen. Das Robert Bosch Zentrum befindet sich nördlich des Radschnellwegs und liegt somit in der näheren Erreichbarkeit der Konzeption.

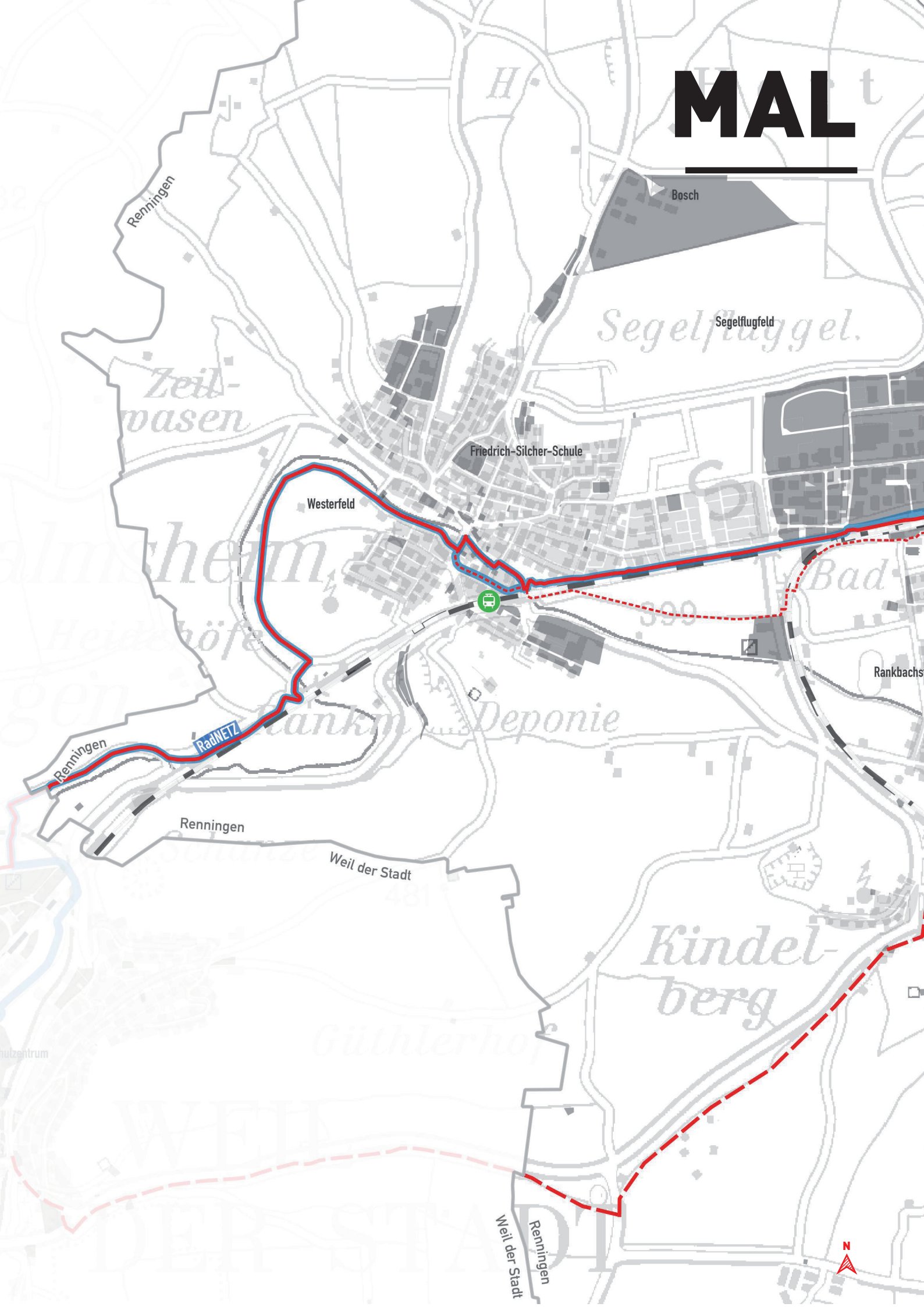
	Vorzug	Variante
Länge	4,8 km	
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	7 Mio. €	
Kosten pro km	1,4 Mio. €/km	



Anmerkungen

- Die Ergänzungsroute verläuft südlich der Bahngleise – damit ist die Route von den Wohn- und Gewerbegebieten nördlich der Gleise weitestgehend abgeschnitten.

MAL



Bosch

Segelflugfeld

Friedrich-Silcher-Schule

Westerfeld

Rankbach

RadNETZ

Renningen

Weil der Stadt

Renningen
Weil der Stadt



Nufringen

Vorzugsroute

In Nufringen führt der Radschnellweg auf dem bestehenden RadNETZ Baden-Württemberg von Herrenberg nach Ehningen. Die südliche Befahrung der Strecke von Herrenberg erfüllt die Kriterien des Standards für Radschnellverbindungen und wird durch einen Zweirichtungsverkehr ergänzt. Die Vorzugsroute wird südöstlich der Innenstadt Nufringens über den Wiesengrund geführt und verläuft in unmittelbarer Nähe der S-Bahnstation Nufringen, die Anschluss nach Sindelfingen, Böblingen und Stuttgart bietet. Eben diese Anbindung an die regionale Netzstruktur ist für Pendler aus der Region entscheidend und ein Kriterium für die Routenfindung.

Die Route führt weiter durch das Wohngebiet Wiesengrund, das zwischen den Bahntrassen und der B14 liegt, und erschließt die Grundschule und die Schwabenlandhalle. Zur Umsetzung der Radschnellverbindungskonzepts wird die bestehende Straße zu einer Fahrradstraße umgewidmet.

Sie führt auf der Rohrauer Straße unter dem Bahndamm in Richtung Rathaus Nufringen und trifft dann wieder auf die Strecke des RadNETZ Baden-Württemberg. Durch den Wechsel der Bahntrassenseiten werden die Hauptwohngebiete Nufringens an den Radschnellweg angebunden und Nutzerpotenziale erhöht. Die Route führt weiter in Richtung Norden über den Alten Gärtlinger Weg entlang der Bahntrassen. Der Weg mündet in die Robert-Koch-Straße östlich des Industriegebietes von Nufringen. Dies entspricht einer direkten Routenführung nach Gärtringen.

Routenvariante

Sofern die Planung und Erweiterung der B14 weiterhin erfolgt, bietet sich eine Ergänzung mit einem Radschnellweg als Alternativroute zum Wiesengrund an.

	Vorzug	Variante
Länge	3,2 km	3,3 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	5 Mio. €
Kosten pro km	0,6 Mio. €/km	1,5 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Empfehlungen zur Führungsform sind aus intensiven Gesprächen vor Ort mit den Nutzern und Anwohnern entstanden.
- Eine südliche Anbindung von Herrenberg erscheint plausibel aufgrund der kostengünstigen Umsetzung und einer zeitlich verlustarmen Durchführung.
- Diese Durchführung ist aufgrund der Schule und des Wohngebietes auch in der Kritik, da Nutzerkonflikte durch Querungen von Schülern be- und entstehen.
- Die Gemeinde Nufringen priorisiert eine von Herrenberg kommende Radschnellverbindung entlang der B14.

NUF



Renningen

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute kommt aus Magstadt über die land- und forstwirtschaftlichen Wege östlich von Renningen. Am nordöstlichen Rand von Renningen laufen die Stränge der Achse II und III zusammen. Richtung Leonberg geht die Vorzugsroute über Silberberg nach Leonberg ab. Sie verläuft hier weiterhin auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen. In Richtung Westen verläuft sie als Fahrradstraße auf der Keltenstraße bis zur Rutesheimer Straße, kreuzt dort nördlich die Bahngleise und führt dann weiter Richtung Westen am Bahnhof Renningen vorbei.

Die anknüpfende Verbindung nach Malsheim wird auf der jeweiligen Gemeindeübersicht beschrieben.

Routenvariante

In der Variante verläuft die Route Richtung Norden weitestgehend am Stadtkörper von Renningen. Der Routenverlauf ist im Vergleich zur Vorzugsroute nicht so direkt und führt zudem über die Höfe land- und forstwirtschaftlicher Betriebe.

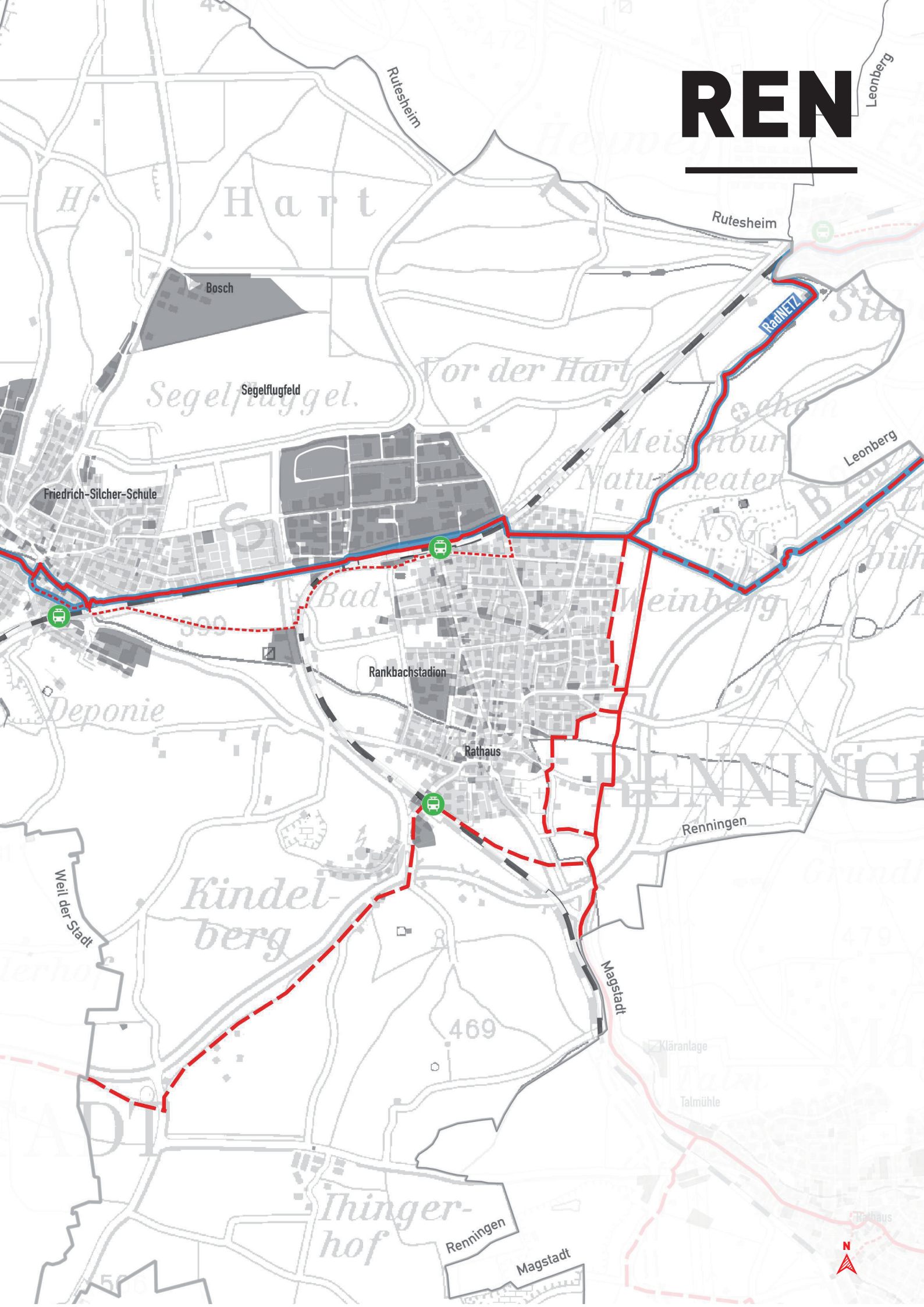
Als alternative Verbindung Richtung Westen wird die Route südlich von Renningen auf der künftigen Südumfahrung zum Bahnhof Renningen Süd geführt. Von hier aus verläuft sie weiter entlang der B295 nach Weil der Stadt über hügeliges Terrain.

	Vorzug	Variante
Länge	6,3 km	8,6 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	7 Mio. €	1-11 Mio. €
Kosten pro km	1,1 Mio. €/km	1,3 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsroute wird direkter geführt als die Variante und erschließt sowohl Wohn- als auch Gewerbegebiete.
- Die Vorzugsroute orientiert sich am Gesamtverlauf der Radschnellverbindung.
- Zudem stellt sie sich in der Punktauswertung auch etwas besser dar.
- Die Integration der Radschnellverbindung in der Südumfahrung bei der Variante ist zu prüfen.

REN



Sindelfingen

Vorzugsroute

Ausgehend vom Knotenpunkt Böblinger Straße/ Gottlieb-Daimler-Straße, verläuft die Vorzugsroute Richtung Norden und Richtung Osten zum künftigen Autobahndeckel der A81.

Richtung Norden führt sie parallel zum Mercedes-Benz-Werk Sindelfingen. Hier wird eine gewerbliche Gebietsentwicklung verfolgt, in das sich die Radschnellverbindung integrieren könnte. Es wird vorgeschlagen, sie anschließend parallel zur Konrad-Adenauer-Straße zu führen. Hier sind aktuell keine Rad- oder Gehwegeinfrastrukturen im Bestand.

Die Vorzugsroute zur A81 folgt der Käsbrunnlestraße und anschließend der IBM-Straße. Von dort könnte die Radschnellverbindung über eine neu zu bauende Rampe ggf. auch auf die Oberfläche der neuen A81-Einhausung gelangen. Im Idealfall ist auf diesem Abschnitt eine selbstständige Führung bzw. eine Fahrradstraße möglich.

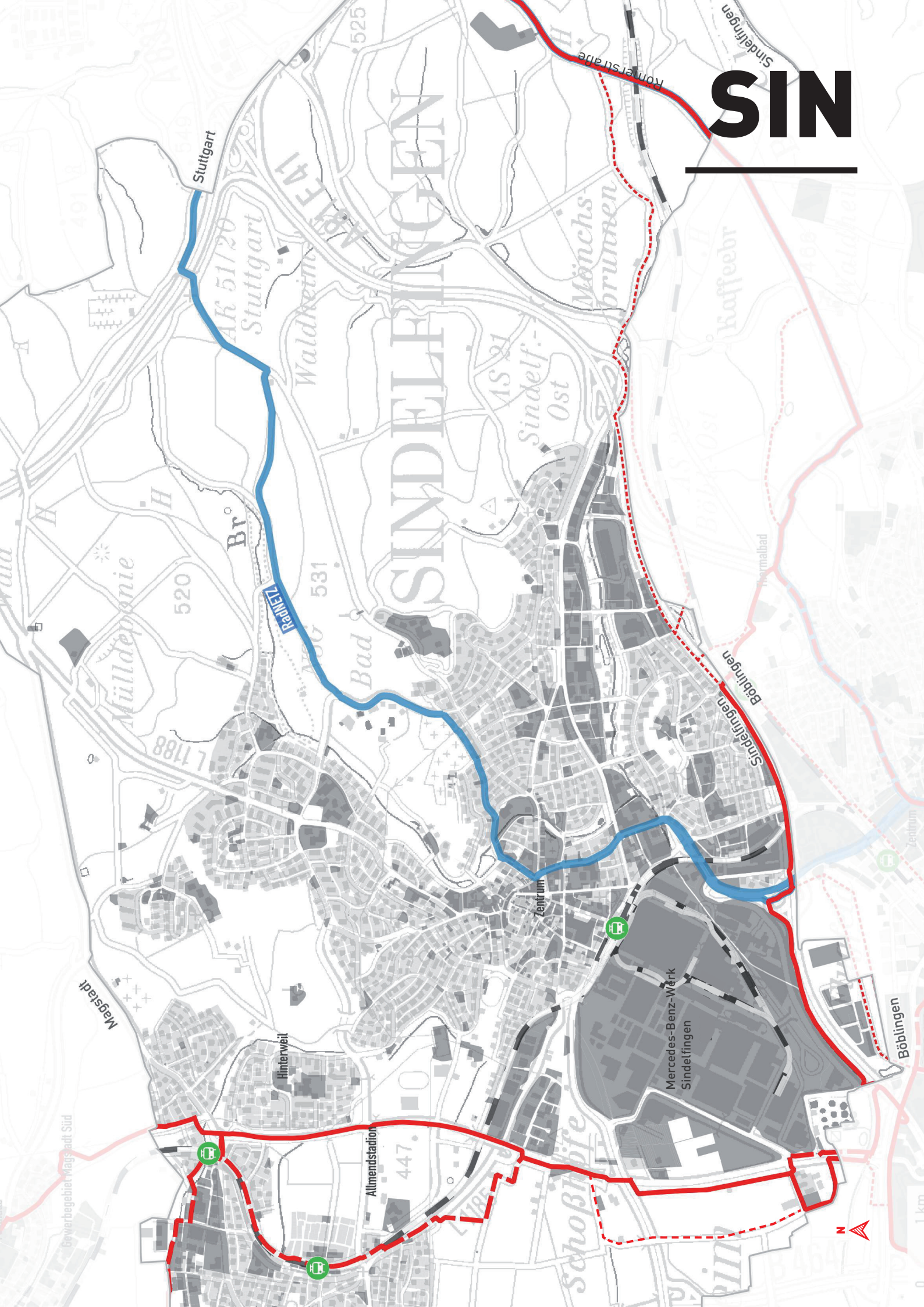
Routenvariante

Die Variante könnte in Richtung Norden parallel zum Gleiskörper auf einer selbstständig geführten Trasse als kombinierter Geh- und Radweg verlaufen. Aufgrund des hohen zur erwartenden Fußgängeraufkommens ist diese Verbindung unattraktiv. Ebenfalls lässt sie sich nicht auf den Radschnellwegstandard ausbauen.

	Vorzug	Variante
Länge	10,6 km	12,3 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kostenspanne	16–20 Mio. €	11–12 Mio. €
Kosten pro km	1,7 Mio. €/km	0,9 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsvariante erfüllt die höheren Qualitätsstandards, da sie im Großteil neu hergestellt wird (parallel zu Konrad-Adenauer-Straße, Autobahndeckel A81).
- Entsprechend hoch sind die Investitionskosten.
- Die Routenvariante in Maichingen kann nur in einem reduzierten Standard hergestellt werden.
- Eine genauere Darstellung der Führungsmöglichkeiten findet sich bei den Fokusbereichen in der Machbarkeitsstudie.



Weil der Stadt

Vorzugsroute

Die Radschnellverbindung beginnt am Bahnhof von Weil der Stadt. Auf der Daimler-Straße führt die Route innerörtlich durch das Gewerbegebiet von Weil der Stadt über die Josef-Beyerle-Straße, um nördlich davon auf einen land- und forstwirtschaftlichen Weg Richtung Malmsheim zu kommen. Am Rande des Industriegebietes überquert der Weg die Würm. Die Topografie wird bewegter und die Route führt überwiegend durch forst- und landwirtschaftliche Flächen.

Routenalternative

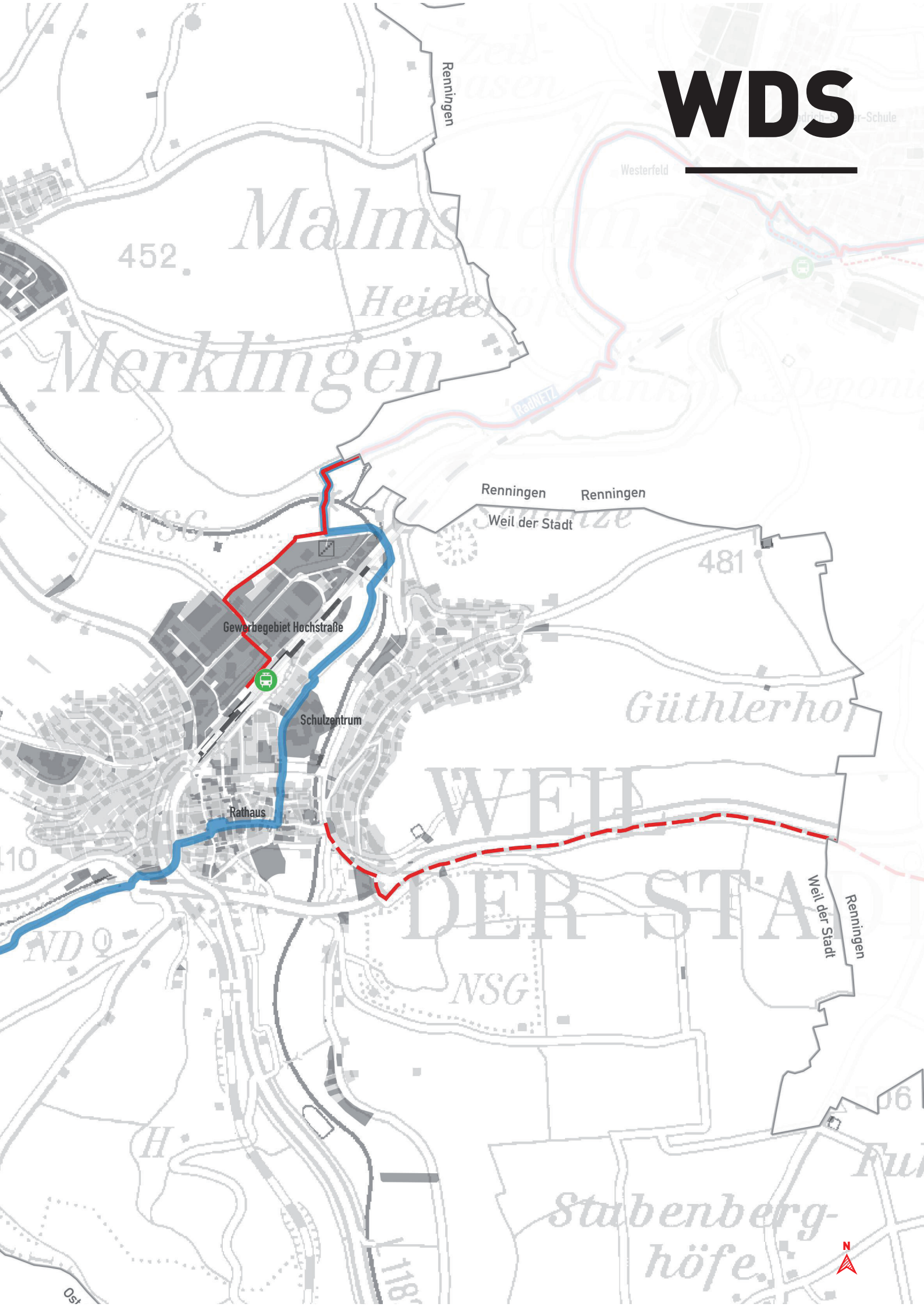
Die Alternativroute beginnt im südöstlichen Teil von Weil der Stadt bei der Leonberger Straße und führt über einen Anstieg parallel zur B295 in den südlichen Teil von Renningen.

	Vorzug	Variante
Länge	1,5 km	2,5 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km kreuzungsfrei
innerorts	30s/km kreuzungsfrei	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	3-4 Mio. €
Kosten pro km	1,3 Mio. €/km	1,5 Mio. €/km

Anmerkungen

- Die Vorzugsroute bietet einen besseren Einstieg, da sie am Bahnhof beginnt und anschließend noch über Malmsheim nach Renningen führt.
- Auch in der Punkteausswertung stellt sie sich etwas besser dar, auch wenn sie weniger zum A-Standard der Gesamtroute beiträgt.

WDS



Weil im Schönbuch

Vorzugsroute

Von Holzgerlingen kommend verläuft die Vorzugsroute rein auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Es gibt keine entsprechende Variante in Weil im Schönbuch.

	Vorzug	Variante
Länge	1,2 km	
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km kreuzungsfrei	15s/km
innerorts	30s/km kreuzungsfrei	30s/km
Kostenspanne	2 Mio. €	
Kosten pro km	1,7 Mio. €/km	



Anmerkungen

- Ein Ausbau der Route ist nur unter einem erhöhten Radfahrpotenzial in Betracht zu ziehen.
- Insbesondere der Umbau von Bahnübergängen als Umlaufsperrren ist nur unter einer beträchtlichen Steigerung der Nutzerzahlen vorzusehen.

WIS

