

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen **Böblingen & Ludwigsburg**

Machbarkeitsstudie
in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg

Februar 2019



Auftraggeber:

**Landratsamt Böblingen
Regionalentwicklung
Parkstraße 16
71034 Böblingen**

Auftragnehmer:

orange edge – Stadtplanung & Mobilitätsforschung
Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg

Hamburg, Februar 2019

Vorwort

Zähfließender Verkehr, Stau oder überfüllte Bahnen – die meisten von uns dürften diese Situationen zu den Hauptverkehrszeiten kennen. Noch bevor wir unser Fahrtziel erreichen, steigt unser Stressempfinden. Der Einzelne ärgert sich darüber, allgemein bedeutet es jedoch weniger Lebensqualität, höhere Umweltbelastung, die Beeinträchtigung der Gesundheit und eine Schwächung unserer wirtschaftlichen Kraft.

Das Straßennetz im Landkreis Böblingen stößt in den Spitzenverkehrszeiten auf den Hauptverkehrsachsen an seine Leistungsgrenze. Mobilität ist ein zentrales Thema für unsere Zukunft. Auch wir im Landkreis Böblingen lassen aktuell ein Mobilitätskonzept erstellen. Neben der Optimierung von Straßen und öffentlichem Personennahverkehr ist die Optimierung der Radwege ein zentrales Element, und in diesem Zusammenhang auch der Bau von Radschnellverbindungen entlang der Hauptverkehrsachsen. Dieses Thema haben wir aufgegriffen und hierzu mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie eine fachliche Expertise ausarbeiten lassen. Sie kommt zum Schluss, dass Potential für Radschnellverbindungen vorhanden ist. Somit bietet die Studie für uns die Grundlage für weitere Abstimmungs- und Planungsprozesse, die uns einer Realisierung von Radschnellverbindungen näher bringen.

Radschnellverbindungen bieten den Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive Alternative, um (alltägliche) Wege wie beispielsweise zur Arbeit oder Schule gesund, flexibel und kostengünstig, aber auch komfortabel und zügig zurückzulegen. Quell- und Zielgebiete können mittels Rad-



schnellverbindungen direkt und auf einem hohen Qualitätsstandard verknüpft werden. So erschließt sich ein enormes Verlagerungspotenzial, z.B. vom Auto auf das Fahrrad, was den Verkehr auf Fahrbahn und Schiene entlastet.

Im Vorfeld beteiligt an der Fertigstellung dieser Machbarkeitsstudie waren, neben dem Büro orange edge aus Hamburg, die Fachebenen der Landkreise Böblingen und Ludwigsburg sowie die der betroffenen Kommunen. Ihnen gilt mein Dank für die gute Zusammenarbeit.

Roland Bernhard
Landrat Landkreis Böblingen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3		
1 Einleitung	6	5 Umsetzungskonzept	58
Anlass und Ziel	7	Baulastträgerschaft und Finanzierung	59
Bausteine der Machbarkeitsstudie	8	Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange	62
Kernergebnisse der Machbarkeitsstudie	10	Bürgerbeteiligungskonzept	64
2 Streckenfindung	13	Fokusbereiche	66
Untersuchung der Achsen	14	Daimler-Knoten (Böblinger Str./Gottlieb-Daimler-Str.)	68
Achse I	16	Autobahndeckel A81	70
Achse II	20	Hulb	73
Achse III	26	6 Bewertung	76
3 Routenauswahl	30	Kostenanalyse	78
Prüfkriterien	31	Potenzialanalyse	80
Vorgehensweise	32	Kosten-Nutzen-Analyse	82
Qualitätsstandards	36	7 Fazit	84
Nutzungskonflikte	38	Empfehlung/Priorisierung	85
Umwelt und Landschaft	40		
Verknüpfung zum ÖV und zu örtlichen Radverkehrsnetzen	42	Literaturverzeichnis	90
4 Konzeptionierung der Vorzugsroute	45	Abkürzungsverzeichnis	91
Führungsformen	46	Abbildungsverzeichnis	91
Ausstattung	50		
Realisierbarkeit von Knotenpunkten	52	Anhang	
		Gemeindeübersichten	
		Steckbriefe	
		Führungsformen/Kostenschlüssel	



Einleitung

Anlass und Ziel

Anlass

Mit der RadSTRATEGIE hat sich das Land Baden-Württemberg vorgenommen, die Förderung des Radverkehrs auf den Weg zu bringen. Der Radverkehrsanteil soll bis 2020 auf 16% und bis 2030 auf 20% erhöht werden. Ein wichtiger Bestandteil der Förderung sind Radschnellverbindungen. Den grundsätzlichen Bedarf hat das Land Baden-Württemberg in einer Potenzialanalyse ermittelt (MV BW, 2018b). Dafür wurden 30 Radschnellverbindungen mit vordringlichem Bedarf, 20 potenzielle Radschnellverbindungen und 18 Strecken als Hauptradrouten ermittelt (MV BW, 2018b).

Die Landkreisverwaltungen Böblingen und Ludwigsburg möchten im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie ermitteln, ob die drei zentralen Hauptfahrradverkehrsachsen in ihrem Kreisgebiet das Potenzial für Radschnellverbindungen besitzen. Die Länge der drei Achsen beträgt ca. 60 km, wobei ca. 10 km auf den Landkreis Ludwigsburg entfallen.

Ziel

Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, eine planerisch umsetzbare Trassenauswahl in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg zu ermitteln, die den Richtlinien und Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg (MV BW, 2018c) und dem Arbeitspapier der FGSV zum Einsatz und der Gestaltung von Radschnellverbindungen (FGSV, 2014) entspricht.

Dafür haben die Landkreise Böblingen und Ludwigsburg diese Machbarkeitsstudie gemeinsam in Auftrag gegeben.

RADSCHNELLVERBINDUNGEN ALS NEUER BAUSTEIN DER PLANUNG

Radschnellverbindungen sind ein relativ neues Instrument der Radverkehrsförderung. Sie richten sich insbesondere an Arbeitspendler, um eine Entlastung der Verkehrssysteme (MIV, ÖV) während der Spitzenstunden zu erreichen. Diese Wegeverbindungen werden schon seit einigen Jahren in Ländern wie den Niederlanden, Dänemark und Großbritannien mit Erfolg gebaut. In Deutschland sind bisher nur wenige geschaffen worden (Ruhrgebiet, Göttingen), doch das Thema gewinnt immer mehr an Bedeutung.

E-Bikes, Pedelecs und weitere neue Fortbewegungsmittel, wie E-Scooter, E-Boards oder digitale Bodendrohnen, könnten ebenfalls eine Nachfrage nach solchen Infrastrukturen generieren.

Achse I von Herrenberg (Lkr. Böblingen) bis Vaihingen (Stadtkreis Stuttgart)

Achse II von Weil der Stadt (Lkr. Böblingen) bis Korntal-Münchingen (Lkr. Ludwigsburg)

Achse III von Renningen (Lkr. Böblingen) bis Weil im Schönbuch (Lkr. Böblingen)

Insgesamt wurden im Rahmen der Arbeit 200 km Streckenlänge untersucht.

Bausteine der Machbarkeitsstudie

Die Bausteine der Machbarkeitsstudie orientieren sich an den Standards des Landes Baden-Württemberg. Um Vergleichbarkeit herstellen zu können, werden Mindeststandards vorgegeben.

Dazu gehören:

- Beschreibung der Streckenverläufe, evtl. mit Varianten
- Darstellung von Nutzungskonflikten
- Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen
- Prüfung der Belange von Umwelt und Landschaft
- Darstellung der Umsetzung
- Nachweis der durchgängig hohen Qualität der Radschnellverbindung
- Darstellung der Abweichungen vom Standard
- Angaben zur Realisierbarkeit von Knoten und Ingenieurbauwerken
- Aussagen zu Ausstattungselementen
- Aussagen zu Finanzierung, Baulastträger
- Maßnahmenkataster
- Aussagen zu den Anforderungen an Unterhalt und Betrieb
- Kostenabschätzung
- Nutzenabschätzung
- Empfehlung für die Entscheidung der Realisierung

Ebenso wird ein Konzept zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und zur Bürgerbeteiligung erwartet (MV BW, 2018c).

Auf Basis dieser Hinweise wurden folgende Leistungsbausteine erarbeitet:



Kernergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die Landkreise Böblingen und Ludwigsburg haben drei Hauptfahrradverkehrsachsen definiert. Innerhalb dieser Achsen wurden Strecken mit einer Länge von 200 km untersucht, aus denen eine Vorzugsroute zur Realisierung von Radschnellverbindungen mit Varianten herausgearbeitet wurde.

Qualitätsstandards

Das hier vorgestellte Vorrangroutennetz hat eine Länge von 77 km und bewegt sich im Rahmen der vom Land Baden-Württemberg vorgegebenen Standards, insbesondere mit Blick auf die Umsetzbarkeit hochwertiger baulicher Standards.

Im hohen A-Standard können 80% der Strecke und im reduzierten B-Standard 16% hergestellt werden. Nur 4% müssen im niedrigen C-Standard realisiert werden.

Nutzerpotenzial

Das Nutzerpotenzial variiert und liegt, je nach Streckenabschnitt, zwischen 1.200 und 4.300 Radfahrern/Tag. Der Potenzialanalyse liegt bei der Ermittlung des Zielwerts der Radverkehrsanteil von 20% des Landes Baden-Württemberg zugrunde (MV BW, 2016).

Förderfähig sind Streckenabschnitte, die mindestens 5 km lang sind und ein Nutzerpotenzial von über 2.000 Radfahrten/Tag aufweisen (Entwurf des Gesetzes zur Änderung des StrG BW). In acht von 16 Abschnitten (5-km-Abschnitte) wird dieser Wert erreicht:

- Glemstalradweg mit dem Abschnitt am Leonberger Bahnhof bis Ditzingen (2 Abschnitte)
- durchgehend auf der Achse II von Renningen bis Holzgerlingen (5 Abschnitte)
- vom Verkehrsknoten Böblinger Straße/Gottlieb-Daimler-Straße ausgehend über die Käsbrünlestraße bis zur Überdeckung der A81 (1 Abschnitt)

Kosten-Nutzen-Verhältnis

Zur Herstellung der Radschnellverbindung auf der Vorzugsroute wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen generiert, der über den eingesetzten finanziellen Mitteln liegt. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein eingesetzter Euro etwa einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 4,87 € schafft. Der Nutzen drückt sich aus in:

- einem Beitrag zum Klimaschutz
- einer Verringerung der Luftschadstoffbelastung
- erhöhter Verkehrssicherheit und geringeren Kosten für Unfallschäden

- einer Senkung der Betriebskosten der Kraftfahrzeuge
- einer Senkung der Infrastrukturkosten
- einer Senkung der allgemeinen Krankheitskosten.

Weitere Vorgehensweise

Grundsätzlich sind die Voraussetzungen für die weitere Planung gegeben. Während der Bearbeitungszeit sind bereits Umsetzungshindernisse bei einer ersten Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange sichtbar geworden. Diese sind für

die weitere Planung und Umsetzung zu beachten.

Offene Fragen sind:

- Grunderwerb von land- und forstwirtschaftlichen Flächen bzw. Erweiterung sowie Freigabe von land- und forstwirtschaftlichen Wegen
- Nutzungskonflikte mit Natur- und Umweltschutz sowie anderen Verkehrsarten
- Integration in übergeordnete oder parallele Planungen, wie bspw. die Überdeckung der A81, das RadNETZ BW oder andere städtebauliche Projekte.



Entwurf: Beispielhafte Imagecollage der Radschnellverbindung in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg (eigene Darstellung)

2

Streckenfindung

Untersuchung der Achsen

Es wurden drei Hauptfahrradverkehrsachsen im Landkreis Böblingen untersucht. Die Achsen können nicht getrennt voneinander betrachtet werden, sondern bilden an ihren Schnittstellen strategische Kreuzungspunkte, die den Radverkehr in der Region verteilen.

Sichtung der Strecken

Anhand von vorangegangenen Untersuchungen, des Radverkehrsnetzes der Landkreise und paralleler Planungen (MV BW, 2016) wurden von den Bearbeitern Vorschläge für Untersuchungsstrecken gemacht. In Abstimmung mit den Gemeinden wurde diese angepasst.

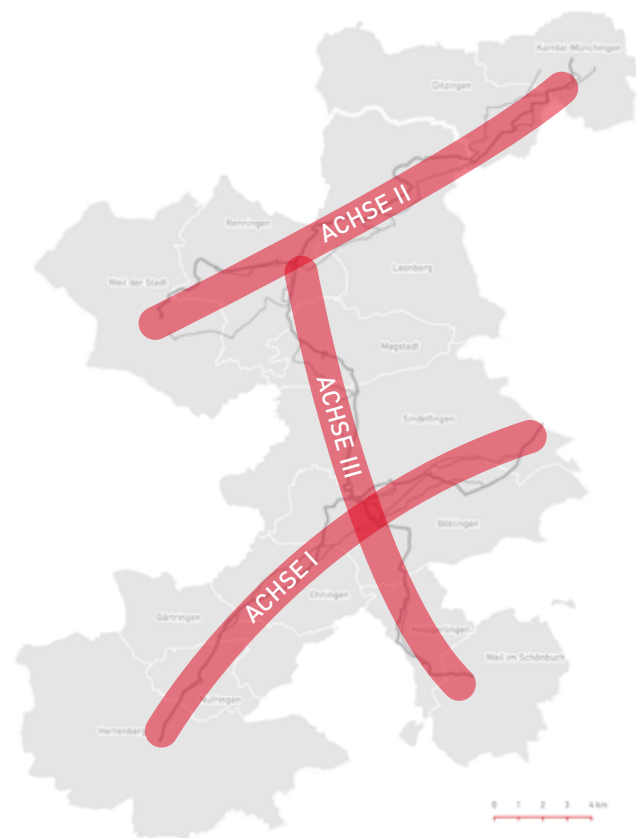
Befahrung/Bestandsaufnahme

Anschließend wurde im Rahmen einer dreitägigen Befahrung eine Bestandsaufnahme der Strecke erstellt. An dieser Befahrung nahmen 14 Vertreter in ihren jeweiligen Gemeinden teil.

Anschließend wurden die Daten in ein Geoinformationssystem (GIS) eingegeben. Mit den Geodaten der Landkreises konnten so umfassende Auswertungen zu den Bestandsstrecken vorgenommen werden.



Abstimmungstermin mit Gemeinden (eigene Darstellung)



Untersuchungsachsen (eigene Darstellung)



Befahrung (eigene Darstellung)

Achse I

Herrenberg-Gärtringen

Die Luftbilder auf den folgenden Seiten zeigen die untersuchten Strecken (rote Linie). Deutlich wird, dass die Route entlang von Arbeitsplatzschwerpunkten verläuft.



Nufringen, Industriegebiet/B14 (Luftbild LUBW)



Herrenberg, ehemalige Polizeischule (Luftbild LUBW)

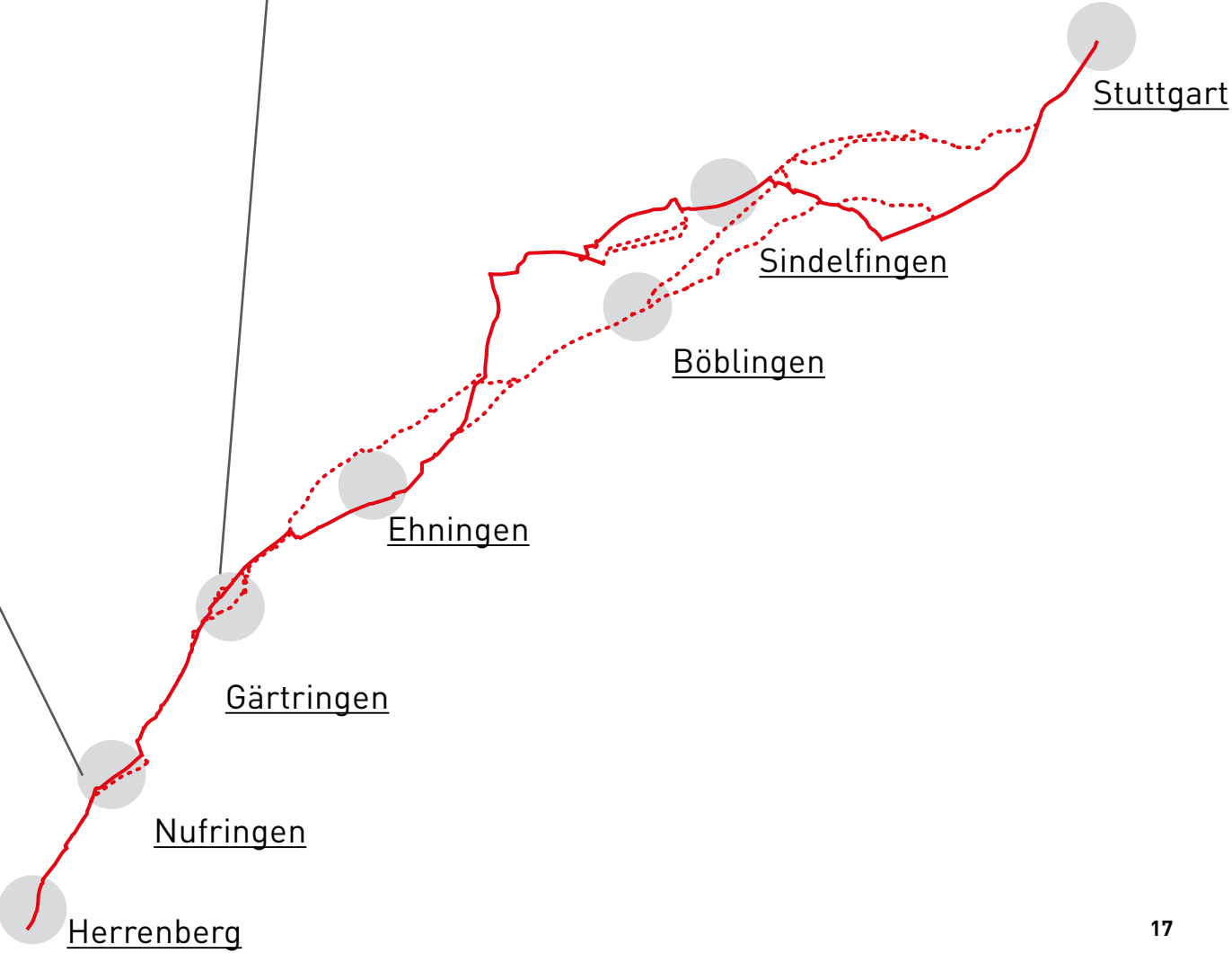
NUF

GAE

HER

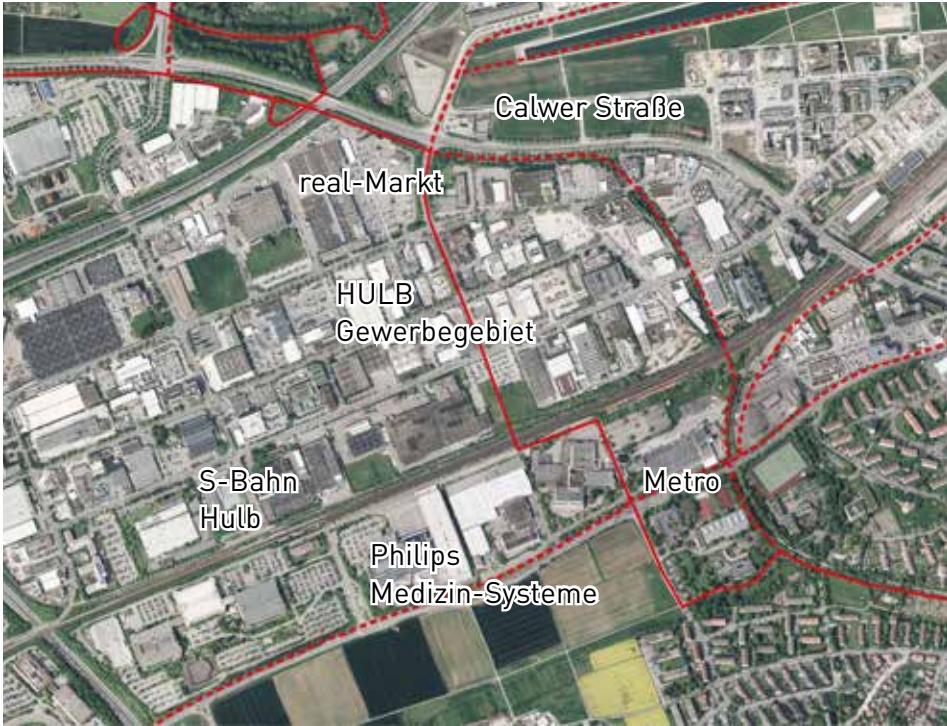


Gärtringen, Innenstadt und Industriegebiet (Luftbild LUBW)

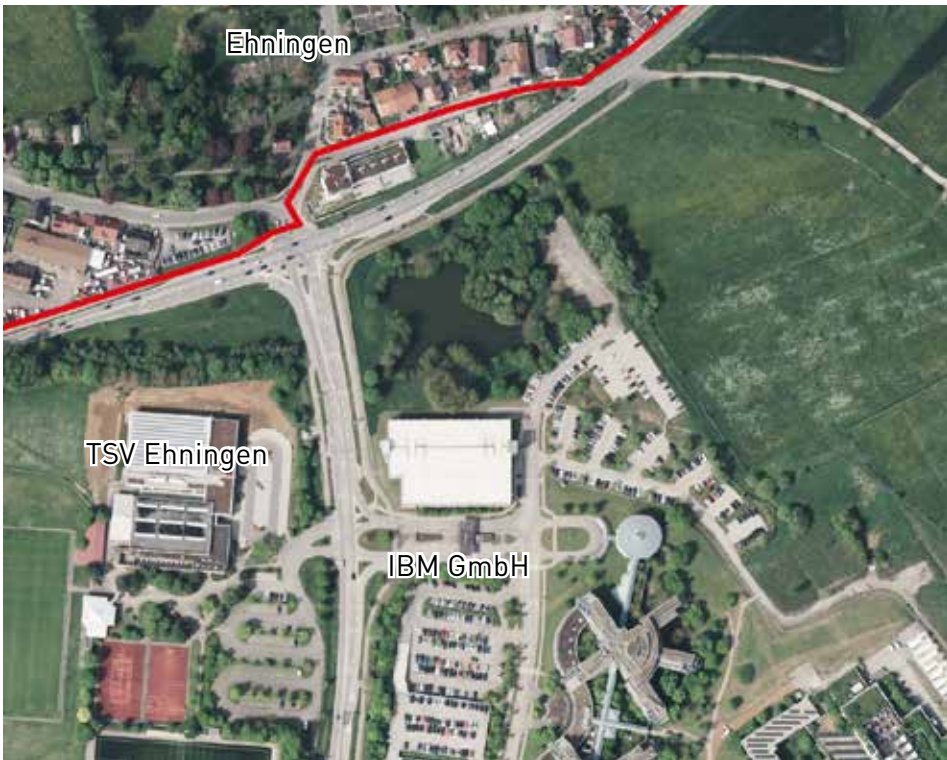


Achse I

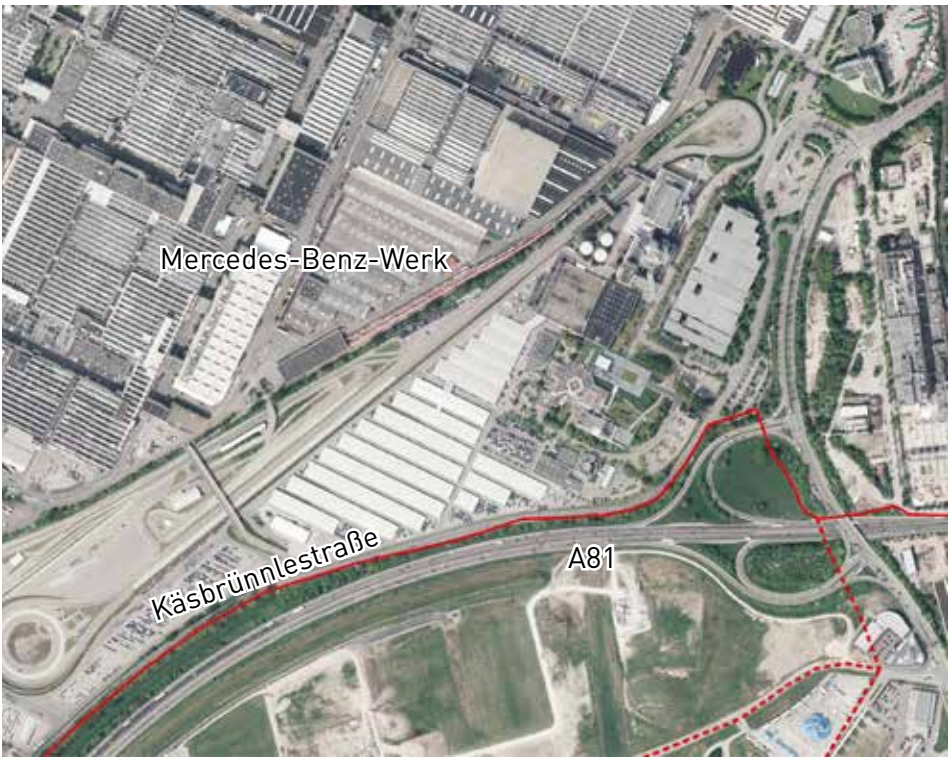
Ehningen–Stuttgart



Böblingen-Hulb (Luftbild LUBW)



Ehningen, Industriegebiet/Schlossstraße (Luftbild LUBW)



Sindelfingen, Käsbrunnlestraße (Luftbild LUBW)

BOE

SIN

EHN



Achse II

Weil der Stadt–Leonberg



Renningen Nord/Industriegebiet (Luftbild LUBW)



Weil der Stadt, Industriegebiet/Bahnhof (Luftbild LUBW)

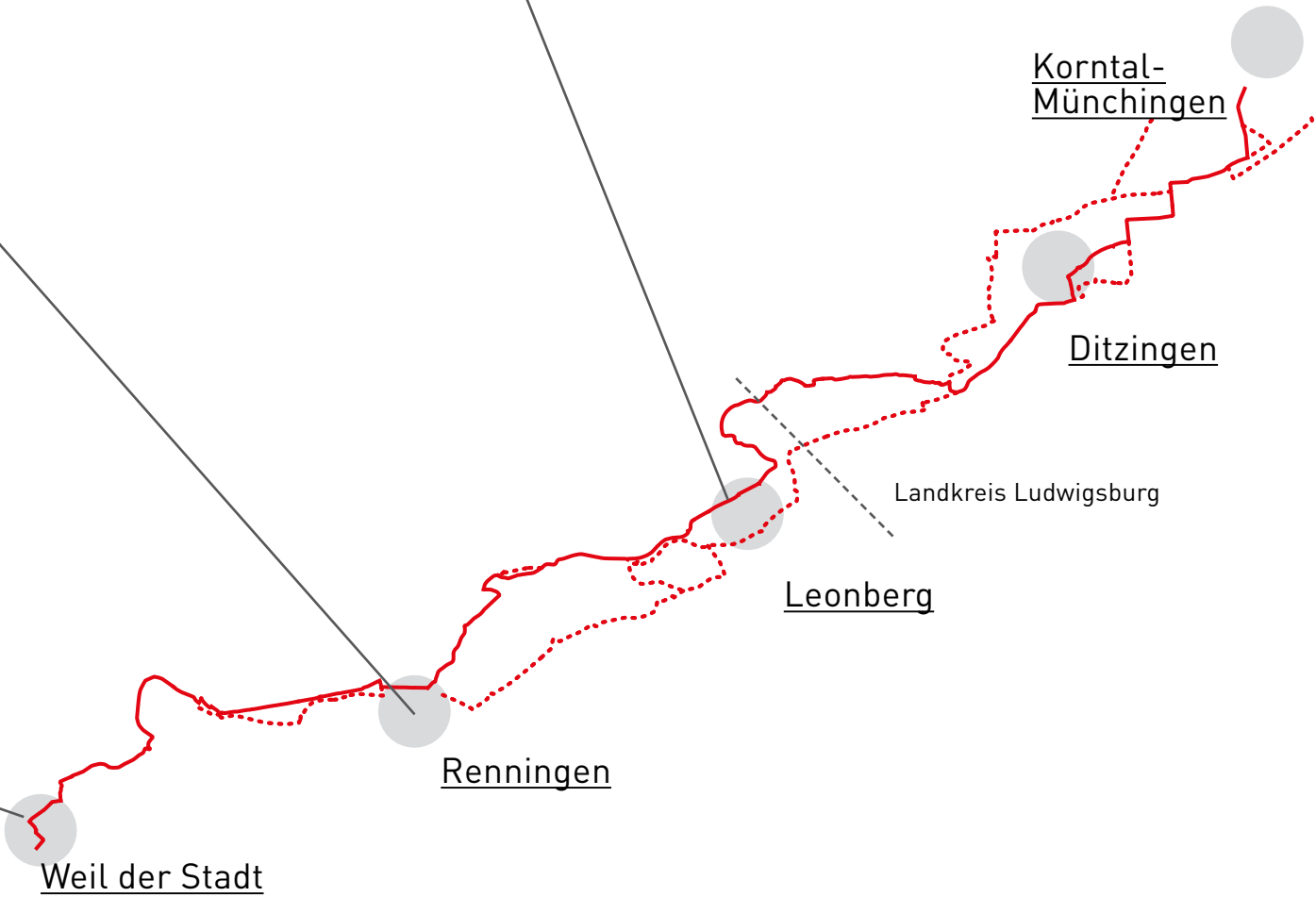


Leonberg, Bahnhof/Industriegebiet (Luftbild LUBW)

REN

LEO

WDS



Achse II

Ditzingen–Korntal–Münchingen



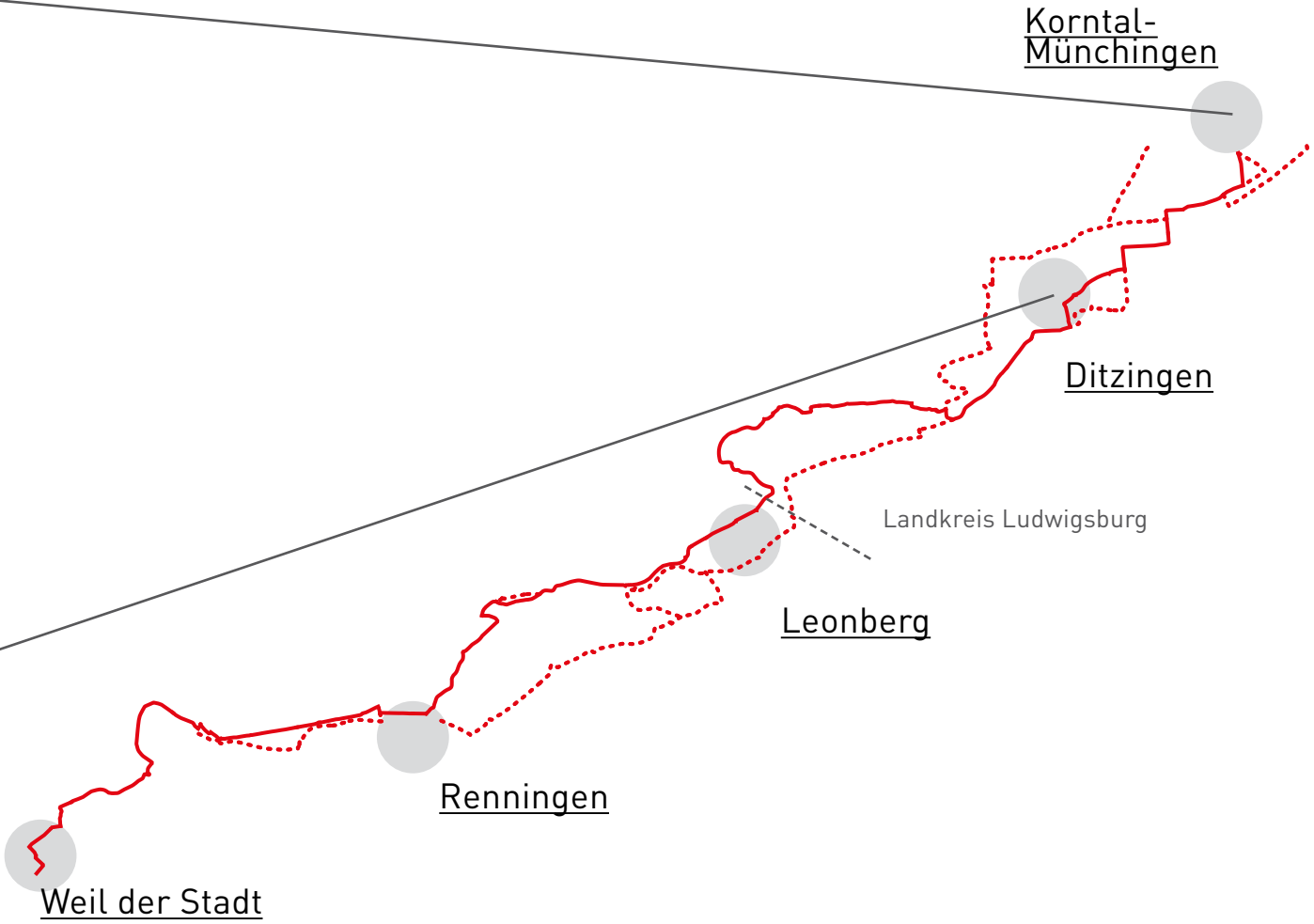
Südöstlich von Münchingen, nördlich von Korntal (Luftbild LUBW)



Ditzingen Südwesten/Calwer Straße (Luftbild LUBW)

KOM

DIT



Achse III

Renningen–Sindelfingen



Magstadt, Industriegebiet/Nordost (Luftbild LUBW)



Sindelfingen Ost, Goldberg/A81 (Luftbild LUBW)

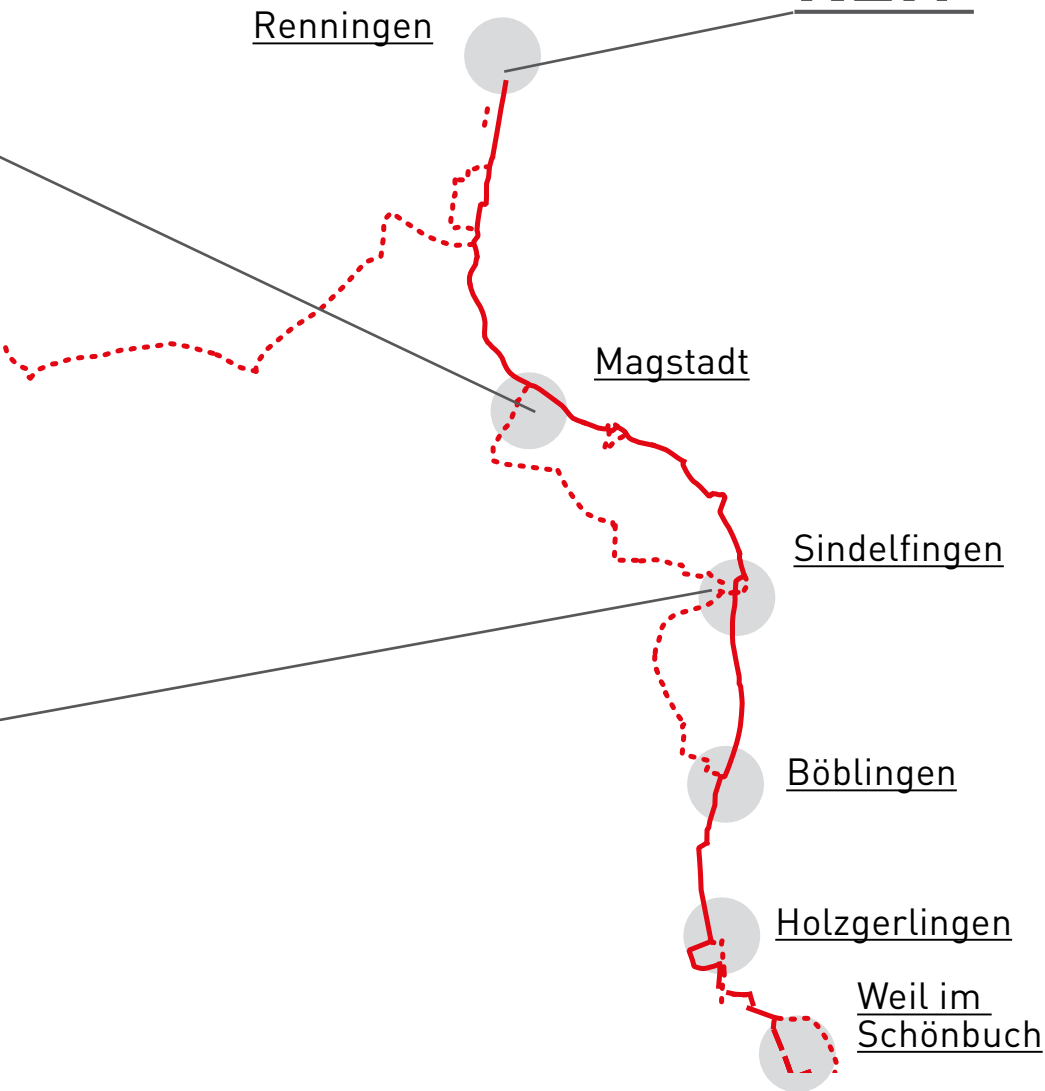


Renningen Süd/B295 (Luftbild LUBW)

MAG

REN

SIN

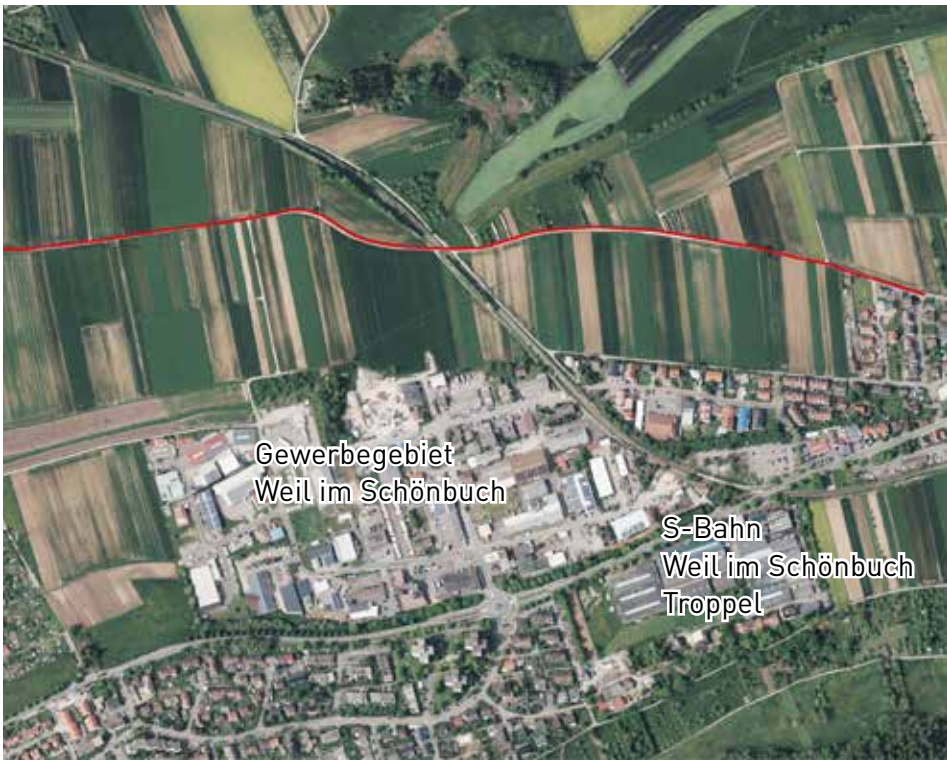


Achse III

Böblingen–Weil im Schönbuch



Holzgerlingen Süd (Luftbild LUBW)



Weil im Schönbuch Toppel (Luftbild LUBW)

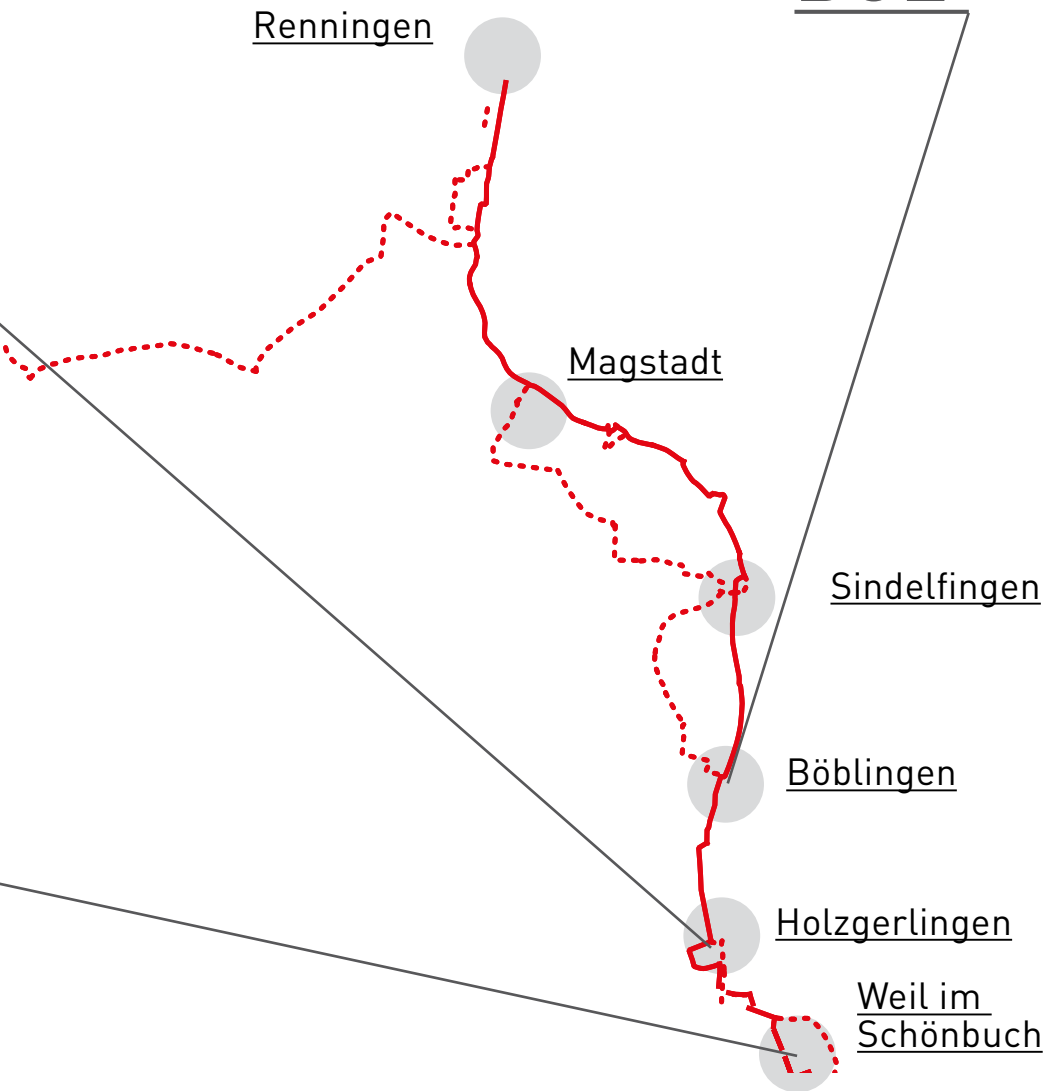


Böblingen Süd/Tübinger Straße (Luftbild LUBW)

HOG

BOE

WIS



Kenndaten zu den drei Achsen in der Übersicht

Im Folgenden werden die Achsen anhand
einiger Kenndaten dargestellt:

200 km

Länge der untersuchten Strecke

11.500 Menschen

Anzahl der potenziellen Nutzer im Einzugsbereich (1 km)

160.000 Menschen

Anzahl der Einwohner im Einzugsbereich (1 km)

90 km²

Größe der Gewerbegebietsflächen im
Einzugsbereich (1 km)

Routenauswahl

Prüfkriterien

In enger Absprache mit Vertretern der kommunalen Verwaltungen und Trägern öffentlicher Belange wurden die Streckenvarianten der Achsen überprüft. Zentrale Kriterien bildeten die Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg. Ebenso wurden die Nutzungskonflikte, Umweltbelange und ÖV-Verknüpfungspotenziale mit einbezogen.

Prüfung und Einhaltung von Qualitätsstandards

Um die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen zu vereinfachen, hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Jahr 2018 Qualitätsstandards festgelegt (MVBW, 2018c). Das Einhalten der Qualitätsstandards ist Voraussetzung für eine Förderung durch das Land. Grundlegende Anforderungen der Qualitätsstandards sind:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Geschwindigkeiten
- Geringe Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten
- Ausreichende Breiten für große Radverkehrsmengen
- Direkte, umwegfreie Linienführung
- Separation vom Fußverkehr (wenige Ausnahmen)
- Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton)
- Gesamtstrecke: mind. 5,0 km
- Interkommunale Verbindung
- Bedeutende Verbindung für Alltagsradverkehr (DTVw $\geq$ 2.000 Radfahrende/24h auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke)
- Breite $\geq$ 4,00 m
- Ortsfeste Beleuchtung innerorts, außerorts wünschenswert

- Eigene Markierung

- Besondere Service- und Raststationen

Im Gutachten bildeten die vorgegebenen Qualitätsstandards den Rahmen bei der Routenauswahl. Sowohl in innerörtlichen Lagen als auch in Abschnitten außerorts, bei denen aufgrund von baulichen Einschränkungen Mindestbreiten nicht einzuhalten waren, wurde von den Qualitätsstandard abgewichen.

Prüfung der Nutzungskonflikte und des Eingriffs in den Naturhaushalt

Ebenso wurde geprüft, an welchen Streckenabschnitten mit welchen Nutzungskonflikten zu rechnen ist. Den Hinweisen und Empfehlungen der FGSV entsprechend standen dabei die Konflikte zwischen dem Landwirtschaftsverkehr, dem ruhenden Verkehr und dem Fußgängerverkehr im Vordergrund. Offensichtlich konfliktträchtige Streckenabschnitte wurden dadurch vermieden.

Ermittlung der Potenziale durch multimodale Vernetzung

In einem weiteren Schritt wurde ermittelt, wie die Radschnellverbindung durch Anbindungen an zentrale ÖV-Knotenpunkte weiterqualifiziert werden kann. Entsprechende Orte lassen sich im Rahmen von Imagekampagnen gut für den Pendler- oder Freizeitverkehr nutzen.

Die Ergebnisse der Prüfung werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

Vorgehensweise

Die Machbarkeitsstudie wurde schrittweise in enger Abstimmung mit den Gemeinden, den Landkreisen, dem Ministerium und den weiteren beteiligten Akteuren erarbeitet. In einem iterativen Prozess wurden zunächst die möglichen Trassen ermittelt, anhand der Machbarkeit eine Vorauswahl getroffen und mit Blick auf die Qualitätsstandards und eine optimierte Vernetzung der Haupttrassen eine Vorzugsvariante ermittelt.

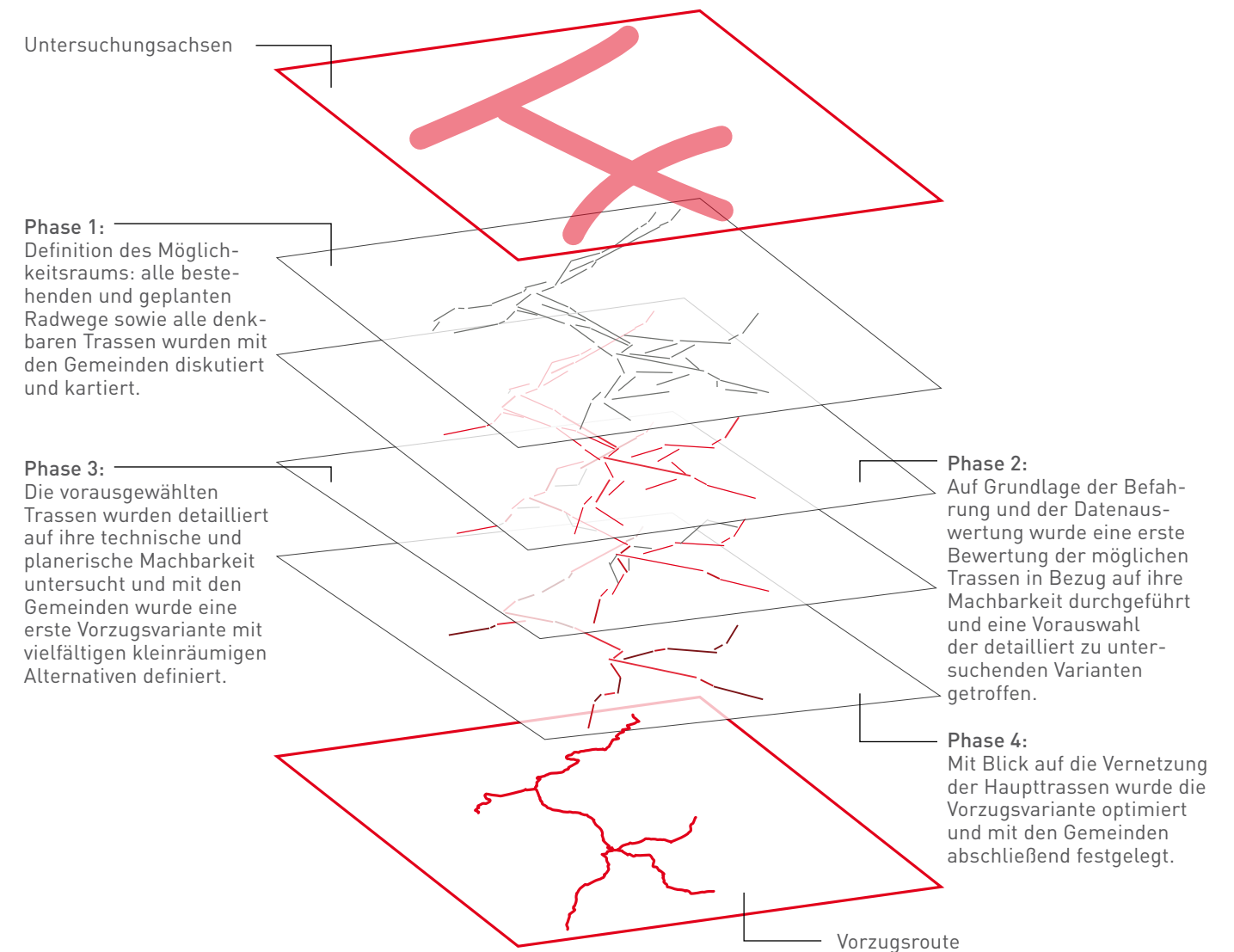
Die drei Hauptachsen für die Machbarkeitsstudie wurden durch den Landkreis Böblingen auf Grundlage der Potenzialanalyse des Landes als Untersuchungskorridore festgelegt. Die Vernetzung der einzelnen Trassen stellt eine Besonderheit und methodische Herausforderung dar.

In der ersten Arbeitsphase wurden zunächst alle bestehenden und geplanten Radwege kartiert sowie alle denkbaren Trassen mit den Gemeinden diskutiert. So entstand ein umfassender Überblick über den Möglichkeitsraum für die Machbarkeitsstudie. Mit dieser gemeinsamen Arbeitsgrundlage konnten erste lokale Varianten diskutiert und regionale Vernetzungsmöglichkeiten eingegrenzt werden.

In der zweiten Arbeitsphase wurden in einer umfassenden Befahrung die Trassenvarianten auf ihre baulichen, verkehrlichen, topografischen und stadträumlichen Eigenschaften und Qualitäten hin untersucht sowie ergänzende Daten erhoben. Auf dieser Grundlage wurde eine fundierte Bewertung der möglichen Trassen in Bezug auf ihre Machbarkeit durchgeführt und eine Vorauswahl der vertiefend zu untersuchenden Varianten getroffen.

In der dritten Arbeitsphase wurden die vorausgewählten Trassen detailliert auf ihre technische und planerische Machbarkeit sowie auf die Erreichbarkeit der Qualitätsstandards von 80/10/10 hin untersucht. So konnte in Abstimmung mit den Gemeinden eine erste machbare Vorzugsvariante mit vielfältigen kleinräumigen Alternativen definiert werden.

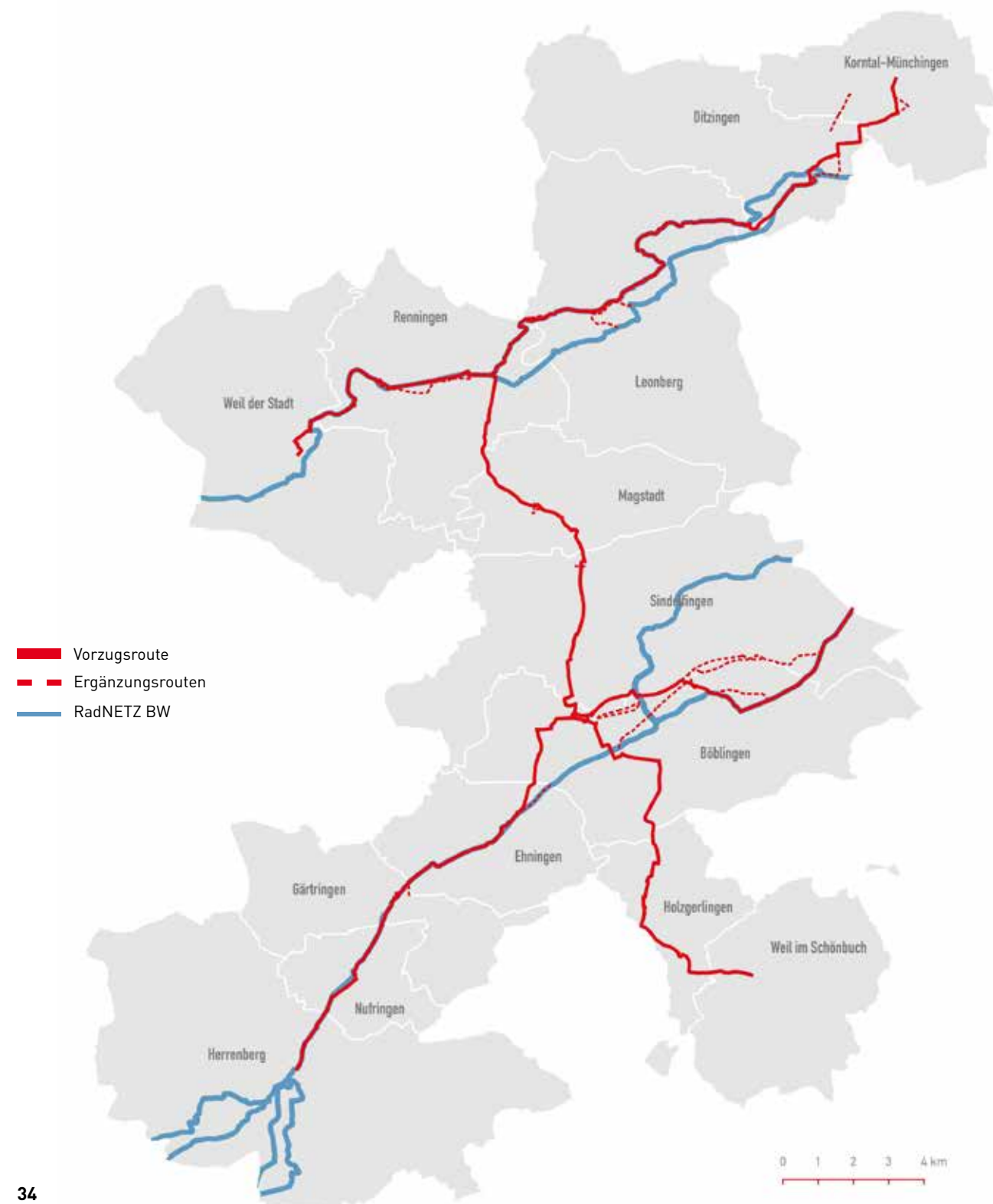
Mit Blick auf die Vernetzung der Haupttrassen wurde in der vierten Arbeitsphase die Vorzugsvariante optimiert und mit den Gemeinden abschließend festgelegt. Dabei wurden im Einzelfall auch weniger hoch priorisierte Teilstücke in die Vorzugsvariante integriert, um so die bestmögliche Vernetzung der Haupttrassen sicherzustellen.



Vorzugsroute mit Ergänzungsrouten

77 km

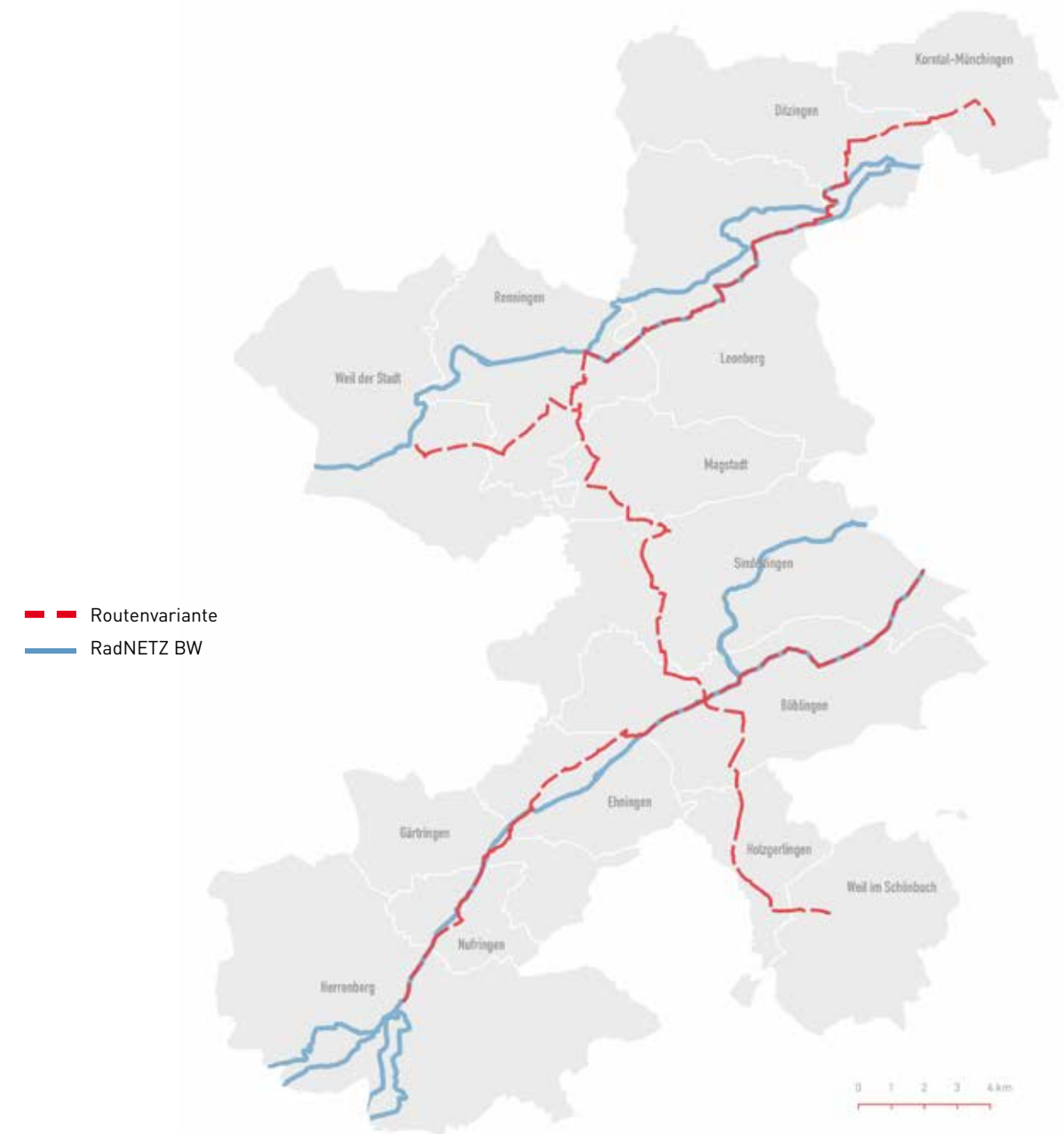
Dies ist die für die weiteren Untersuchungsschritte empfohlene Vorzugsroute. Sie könnte die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg erfüllen. Die Ergänzungsrouten stellen diskutable kleinräumliche Anpassungsmöglichkeiten dar.



Variante

80 km

Im Prozess wurde diese Variante diskutiert. Sie erfüllt nicht die Qualitätsstandards und wurde in der weiteren Analyse nicht in der gleichen Tiefe behandelt wie die Vorzugsroute.



Qualitätsstandards

Die Vorzugsroute besitzt das Potenzial, eine Radschnellverbindung entsprechend den hierfür vom Land Baden-Württemberg festgelegten Qualitätsstandards herzustellen.

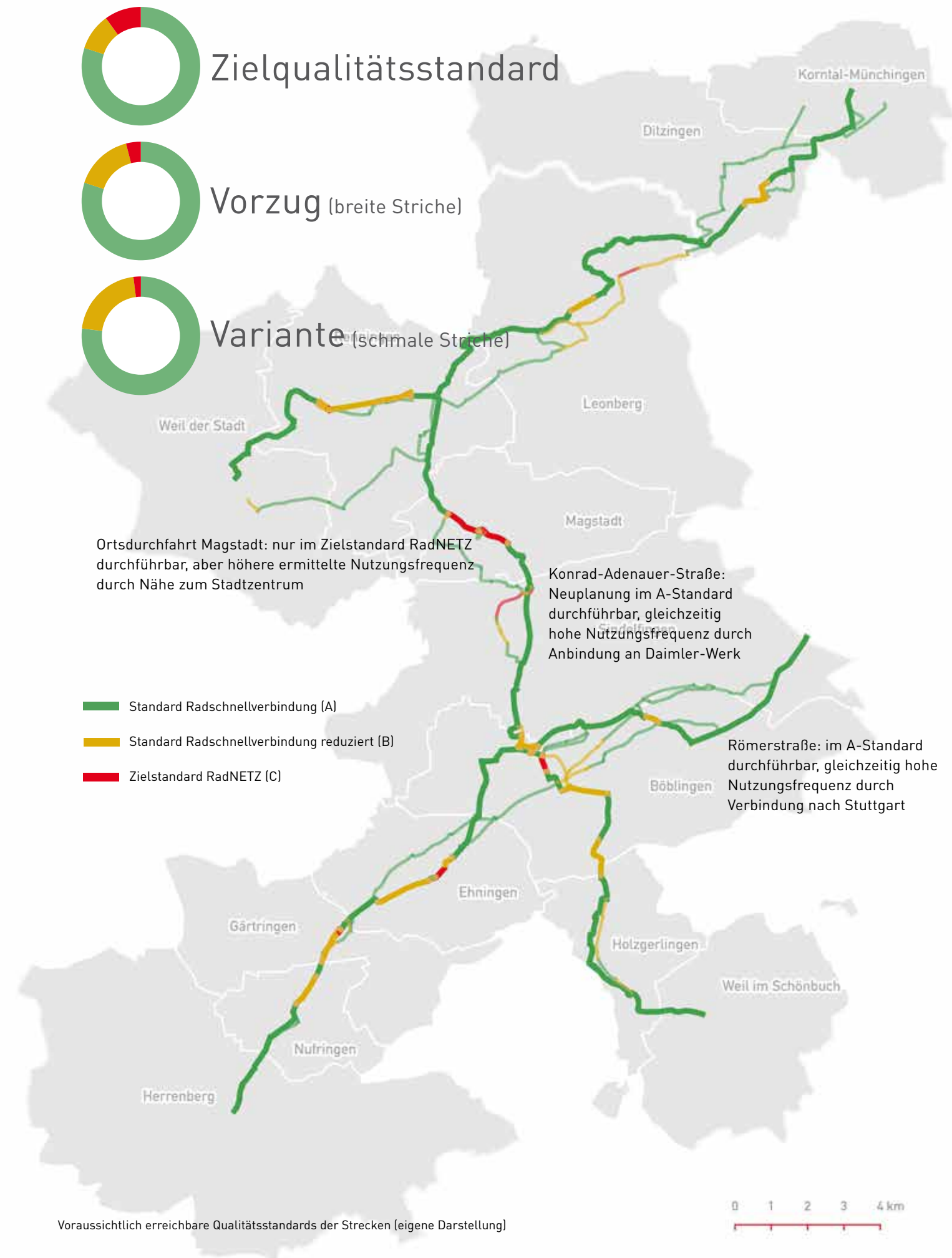
Nach Vorgaben des Landes Baden-Württemberg muss eine Radschnellverbindung mindestens 80% des Standards „Radschnellverbindung“ (A) erfüllen. Dabei dürfen maximal 10% dem Standard „Radschnellverbindung reduziert“ (B) und maximal 10% dem „Zielstandard RadNETZ“ (C) entsprechen (MV BW, 2018c). Die Karte auf der rechten Seite zeigt, in welchen Streckenabschnitten die Qualitätsstandards des Landes eingehalten werden. In den grün eingefärbten Abschnitten (A) wird der Radschnellverbindung-Standard vollständig eingehalten. Die gelb eingefärbten Bereiche (B) erfüllen den reduzierten Standard. Die roten Abschnitte (C) entsprechen nur dem Zielstandard RadNETZ.

Auffallend ist, dass die reduzierten Standards vorrangig in innerörtlichen Abschnitten zu finden sind. Häufig liegen hier besonders attraktive Ziel- und Quellorte für den Radverkehr.

Somit taucht im Kreis Böblingen ein Problem auf, das die Gutachter auch in anderen Städten und Landkreisen beobachten:

Die Qualitätsstandards lassen sich bei freier Trassierung – durch eher unbebaute Bereiche – einfacher einhalten als bei urbanen Streckenabschnitten mit einem hohen Nutzerpotenzial

Die Gutachter weisen darauf hin, dass die Berechnung einem Optimalzustand entspricht. Die Kommunen oder andere ausführende Träger sollten die Möglichkeit behalten, die hier dargestellte, eher grobe Linienfindung durch kleinräumige Beobachtungen und Konzepte weiter optimieren zu können.



Nutzungskonflikte

Auf den Streckenabschnitten ist mit unterschiedlichen Arten von Nutzungskonflikten zu rechnen. In Bezug auf die Streckenlänge spielen Konflikte zwischen Radverkehr und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen eine zentrale Rolle. Des Weiteren treten Konflikte zwischen ruhendem Verkehr und Fußgängern in den innerstädtischen Lagen auf.

Nutzungskonflikte auf Strecken mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr

Die Karten auf der rechten Seite zeigen, wo mit Nutzungskonflikten gerechnet werden muss. Die betroffenen Land- und Forstwege sind derzeit meist zwischen 3 und 3,5 m breit. Für die Aufwertung als Radschnellverbindung müssten sie auf 5 m verbreitert werden. Die zusätzlichen Breiten verringern die Konflikte, da nun auch im direkten Begegnungsfall von Rad und Nutzfahrzeug genügend Ausweichfläche vorhanden ist. Der Baulastträger ist für den Unterhalt und den Betrieb zuständig. Er sorgt in der Erntezeit für eine adäquate Reinigung der damit verbundenen erhöhten Verschmutzung durch Erntegut auf dem Weg.

Mit Blick auf derzeit diskutierte Megatrends (bspw. die agrarische Industrialisierung und Digitalisierung) empfehlen die Gutachter, die technische Entwicklung bei Nutzfahrzeugen perspektivisch zu beobachten, um abschätzen zu können, ob in Zukunft breitere oder gar autonome Fahrzeuge in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden. In diesem Fall sollte nochmals überprüft werden, ob evtl. weitere Maßnahmen im Umgang mit Nutzungskonflikten nötig sind.

Verträglichkeit mit dem ruhendem Verkehr

Die blau eingefärbten Streckenabschnitte zeigen, wo Konflikte mit dem ruhenden Verkehr erwartbar sind. Die Streckenabschnitte liegen größtenteils auf innerstädtischen Fahrradstraßen, d.h. an Stellen, an denen derzeit häufig auch das Parken auf der Fahrbahn zulässig ist. Bei innerstädtischen

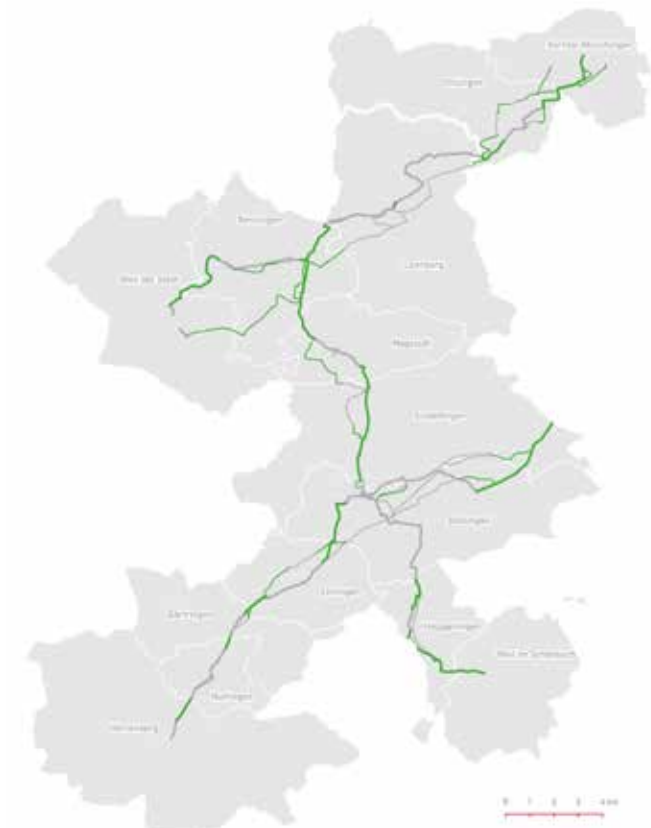
schen Lagen ist mit einer hohen Nutzerfrequenz zu rechnen. Die Quote der später betroffenen Verkehrsteilnehmer ist hier also höher.

Die Gutachter empfehlen, vertiefende Untersuchungen oder Parkraumuntersuchungen durchzuführen, um abschätzen zu können, ob die straßenbegleitenden Stellplätze evtl. auf andere Abstellflächen verlagert werden können.

Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr

Das Verkehrsministerium gibt vor, dass bei Radschnellverbindungen der Radverkehr grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt werden soll.

Die Karte mit der gelben Einfärbung zeigt, an welchen Stellen dennoch im geringen Maße Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten sind. Die Radschnellverbindung wird hier als gemeinsam geführter Zweirichtungsradweg ausgeführt. Diese Situation kommt nur dort zur Anwendung, wo das Fußgängeraufkommen gering ist, d.h. bei unter 25 Fußgängern in der Spitzenstunde. Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges beträgt in den meisten Fällen 4,0 m. Konflikte entstehen nur dort, wo die Qualitätsstandard nicht eingehalten werden können.



Auf **45%** der Strecke ist mit Nutzungskonflikten mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen zu rechnen.

Zusätzliche 1,5 m Breite sorgen für einen Abbau der Konfliktpunkte.

Nutzungskonflikte mit land- und forstwirtschaftl. Fahrzeugen (eigene Darstellung)

Auf **19%**

der Strecke ist mit Nutzungskonflikten mit dem ruhenden und dem Kfz-Verkehr zu rechnen.

Hier ist zu prüfen, ob betroffene Stellplätze besser auf andere Flächen verlagert werden können bzw. welche weiteren Maßnahmen möglich sind, um mit diesen Konflikten umgehen zu können.

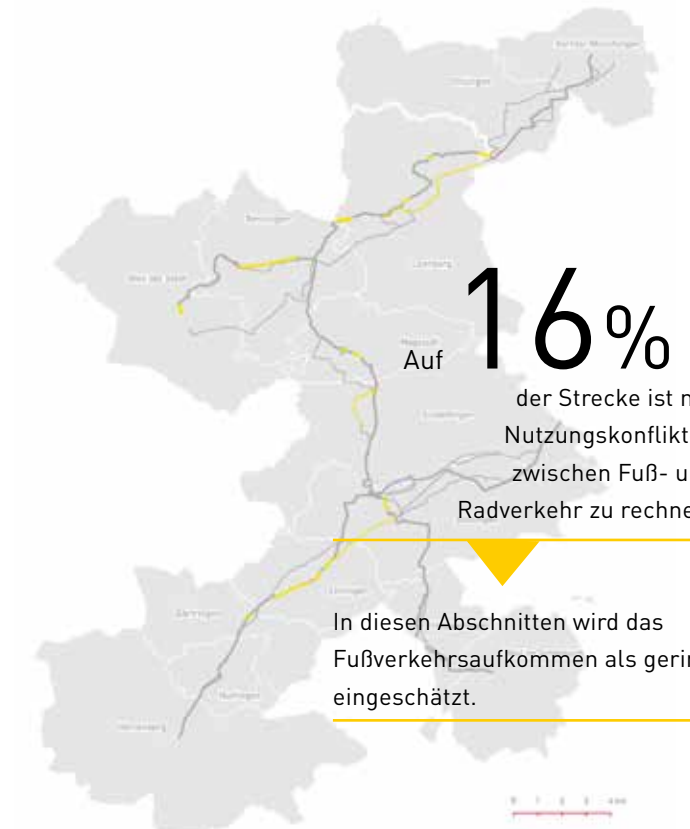


Nutzungskonflikte mit ruhendem und Kfz-Verkehr (eigene Darstellung)

Auf **16%**

der Strecke ist mit Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr zu rechnen.

In diesen Abschnitten wird das Fußverkehrsaufkommen als gering eingeschätzt.



Nutzungskonflikte mit Fußverkehr (eigene Darstellung)

Umwelt und Landschaft

Bei der Streckenfindung wurde darauf geachtet, dass die Linie möglichst wenig schützenswerte Landschaftsbereiche berührt. Ziel war es, eine Route zu finden, bei der möglichst viel vorhandene Wege oder Straßen genutzt werden.

Für die Radschnellverbindungen wurde versucht, möglichst viele Bestandsstraßen und Wege zu nutzen. So kann der Aufwand für den Neubau und die Neuasphaltierung reduziert werden. Es können 30% Bestandswege genutzt werden. Dennoch entsteht ein Baubedarf. In der Summe müssen 56% an bestehenden Wegen verbreitert und neu asphaltiert werden. Dieser Wegebau erzeugt die üblichen negativen ökologischen Effekte (Verbrauch von Asphalt und nicht versiegelter Fläche, CO₂-Verbrauch der Baufahrzeuge in der Bauphase usw.).

Im Dialog mit den Vertretern der Kommunen wurde versucht, eine möglichst behutsame und schonende Route für Mensch und Umwelt zu finden. Die Linie wird so geführt, dass diese sensiblen Bereiche ausgespart werden. So werden auf der gesamten Strecke fast keine Vogelschutz- oder FFH-Gebiete berührt (europäische Schutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie; FFH-Richtlinie, 1992). Es ließ sich jedoch nicht vermeiden, die neue Linie teilweise durch Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete zu führen. Betroffen sind:

- Tübinger Straße (Böblingen)
- Glemstal (Leonberg/Ditzingen)
- Römerstraße (Böblingen/Sindelfingen)
- Weil der Stadt
- Schwippe (Böblingen/Sindelfingen)

Auch hier half, dass oft Bestandsstraßen genutzt werden und so der Eingriff in die Natur minimiert werden konnte.

Die Gutachter empfehlen, den Eingriff in das Landschaftsbild im Streckenabschnitt im Glemstal detaillierter zu betrachten und darauf zu

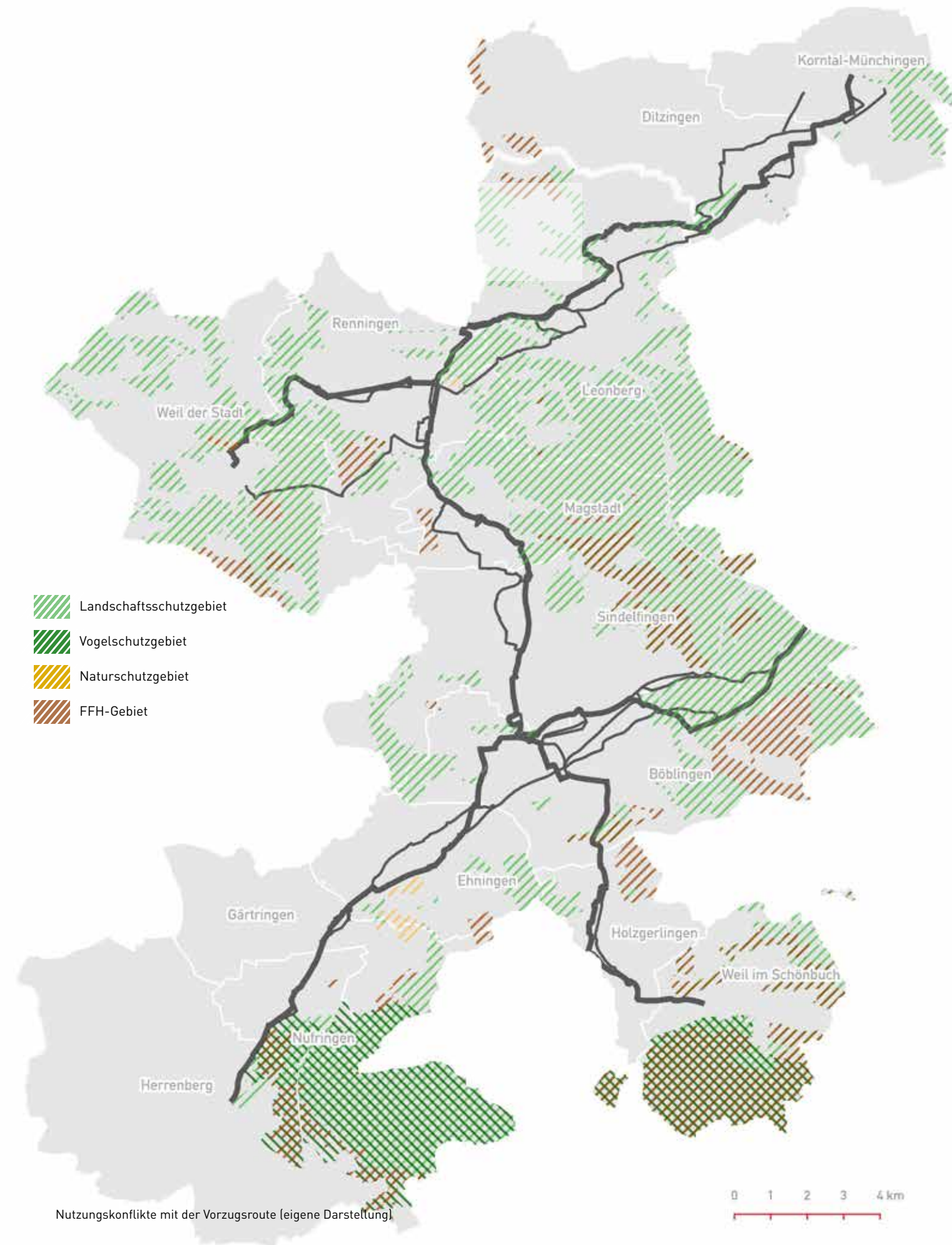
achten, dass sich die neue Radschnellverbindung durch eine entsprechend landschaftssensible Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einfügt. Die durch die Qualitätsstandards vorgeschriebene Beleuchtung der Radschnellverbindung innerorts erzeugt wenig Probleme. An den betroffenen Stellen ist bereits eine Straßenbeleuchtung vorhanden und die zusätzliche Beleuchtung erzeugt keine additiven Effekte. Bei der gewünschten Beleuchtung außerorts kann die negative Wirkung durch eine dynamische Beleuchtung stark abgemildert werden. Dies sollte weiter geprüft und vertiefend vorbereitet werden.

Gegenüber der Nennung der negativen ökologischen Effekte durch den Bau und Ausbau müssen auch die positiven verkehrspolitischen Effekte (Verlagerung des Modal Split, bessere CO₂-Bilanz, weniger Verkehrslärm) berücksichtigt werden.

Erster ökologischer Pluspunkt:

90%

der Strecke der geplanten Radschnellverbindung verlaufen auf bestehenden oder derzeit wenig genutzten Wegen.



Verknüpfung zum ÖV und zu örtlichen Radverkehrsnetzen

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität werden Synergien mit Infrastrukturen anderer Verkehrsmittel angestrebt. Die Verknüpfung mit Bahnhaltestellen ermöglicht ein flächendeckendes Bike+Ride-Konzept.

Ein Teil der Vorzugsroute sowie einige Variantenrouten verlaufen auf dem übergeordneten RadNETZ. Ebenso wurde darauf geachtet, dass die neuen Schnellwege gute Anbindungen an Gewerbegebiete und Standorte mit hoher Arbeitsplatzdichte bieten. Auch zentrale Bildungsstandorte wurden mit berücksichtigt.

So ist davon auszugehen, dass die Routenvorschläge südlich des Mercedes-Benz-Werks über die A81-Überdeckungung und die Tübinger Straße (Böblingen) Richtung Verkehrsnoten Böblinger

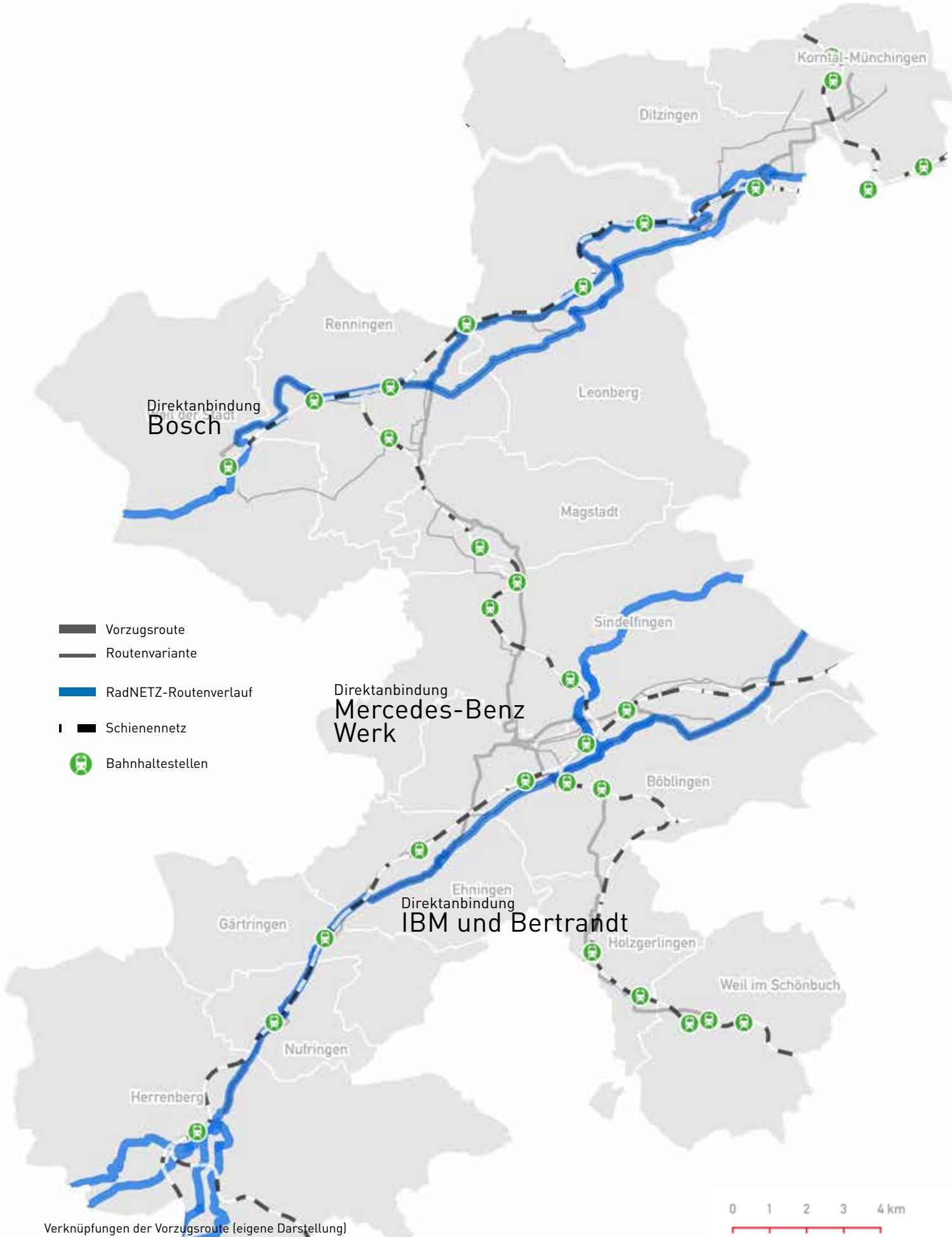
Straße/Gottlieb-Daimler-Straße ein besonders hohes Potenzial als Pendlerstrecken haben.

Bei der Ermittlung der Vorzugsroute wurde darauf geachtet, dass der RSW in unmittelbarer Nähe zu Bahnhaltestellen verläuft. Hier werden als Ausstattungselemente große Stationen (siehe unten) vorgeschlagen, die einen schnellen und sicheren Umstieg ermöglichen. Entlang der Strecke sind weitere mittlere und kleinere Station mit Serviceangeboten vorgesehen.

Kleine Stationen	Mittlere Stationen	Große Stationen
Überdachung/Regenschutz, Ersatzteilautomat	Ersatzteilautomat, Orientierungsplan, Überdachung/Regenschutz, Abstellanlagen	Orientierungsplan, Ersatzteilautomat, Rastplatz, Überdachung/Regenschutz, WLAN-Hotspot, Nutzer-Tracker, weitere Mobilitätsangebote, Schließfächer, Ladestationen für Pedelecs
Außerorts an strategisch günstigen Stellen oder besonderen Stellen (bspw. Aussichtspunkte, Sehenswürdigkeit)	An Schnittstellen zu Städten und Ortschaften oder geringer frequentierten ÖV-Haltestellen von bspw. Bussen	An Bahnhöfen oder Zielorten wie Arbeitgebern oder Gewerbeparks



Entwurf: Beispielhafte Darstellung eines großen Umsteigepunktes am Bahnhof Leonberg (eigene Darstellung)

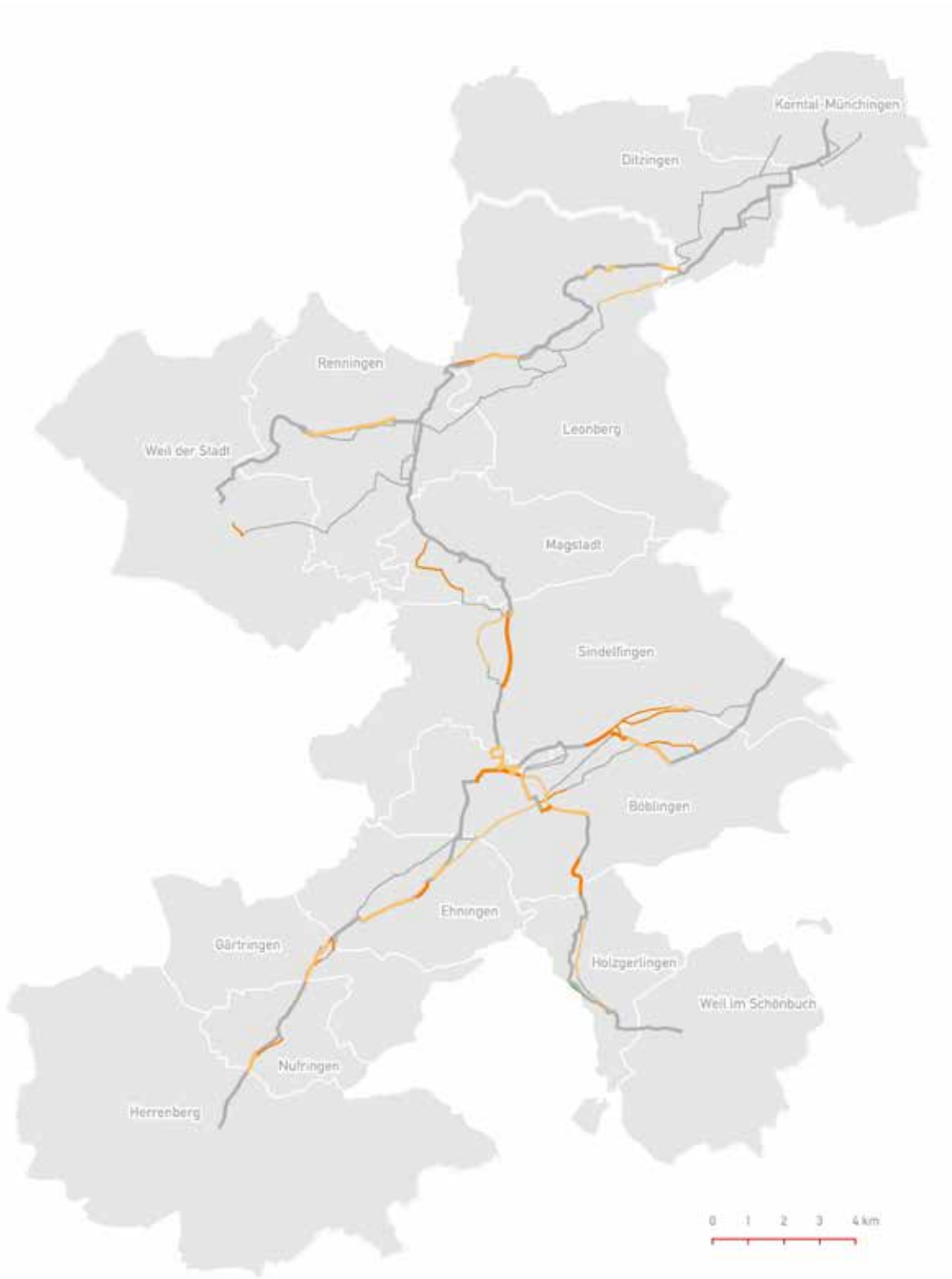


4

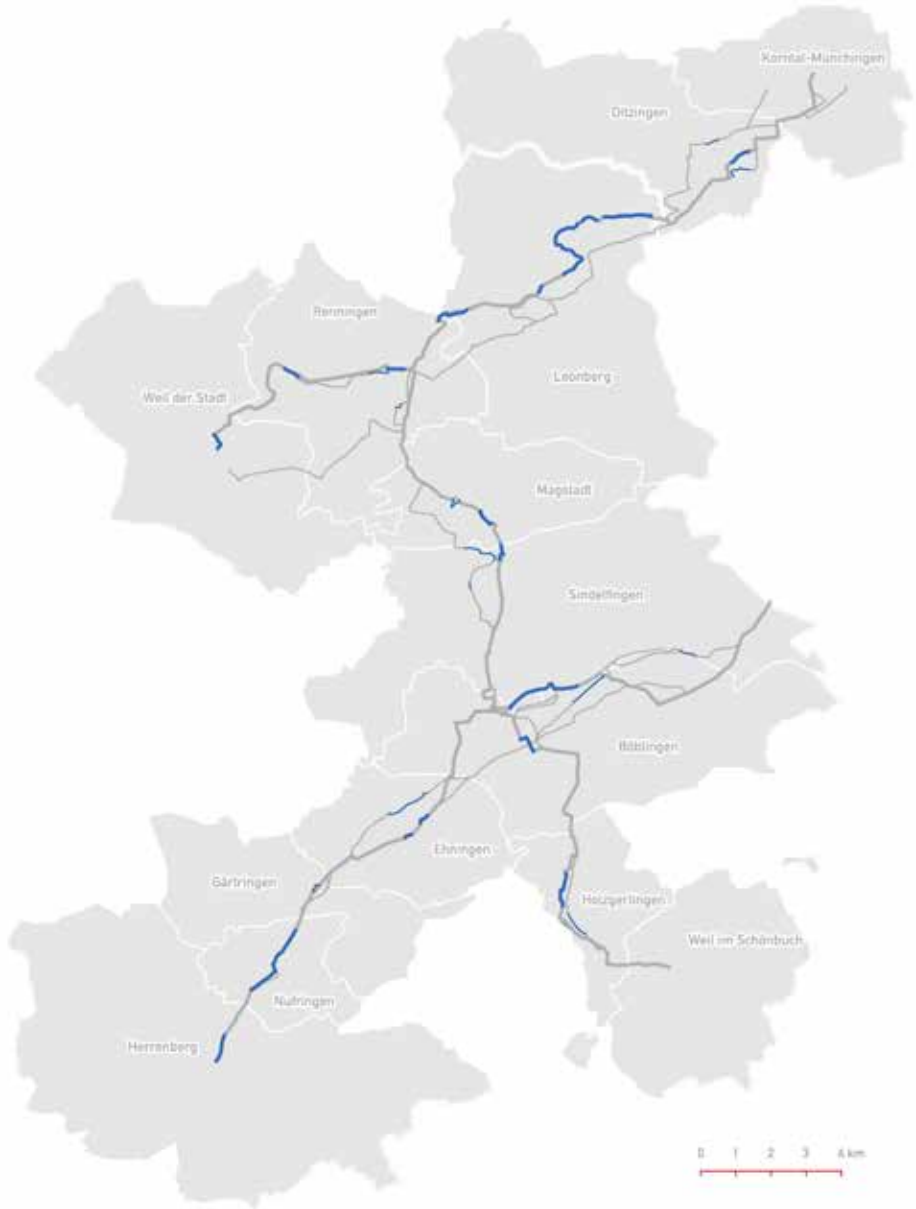
Konzeptionierung der
Vorzugsroute

Führungsformen

Die vier Karten stellen die zentralen Führungsformen der Vorzugsroute und der Varianten dar.



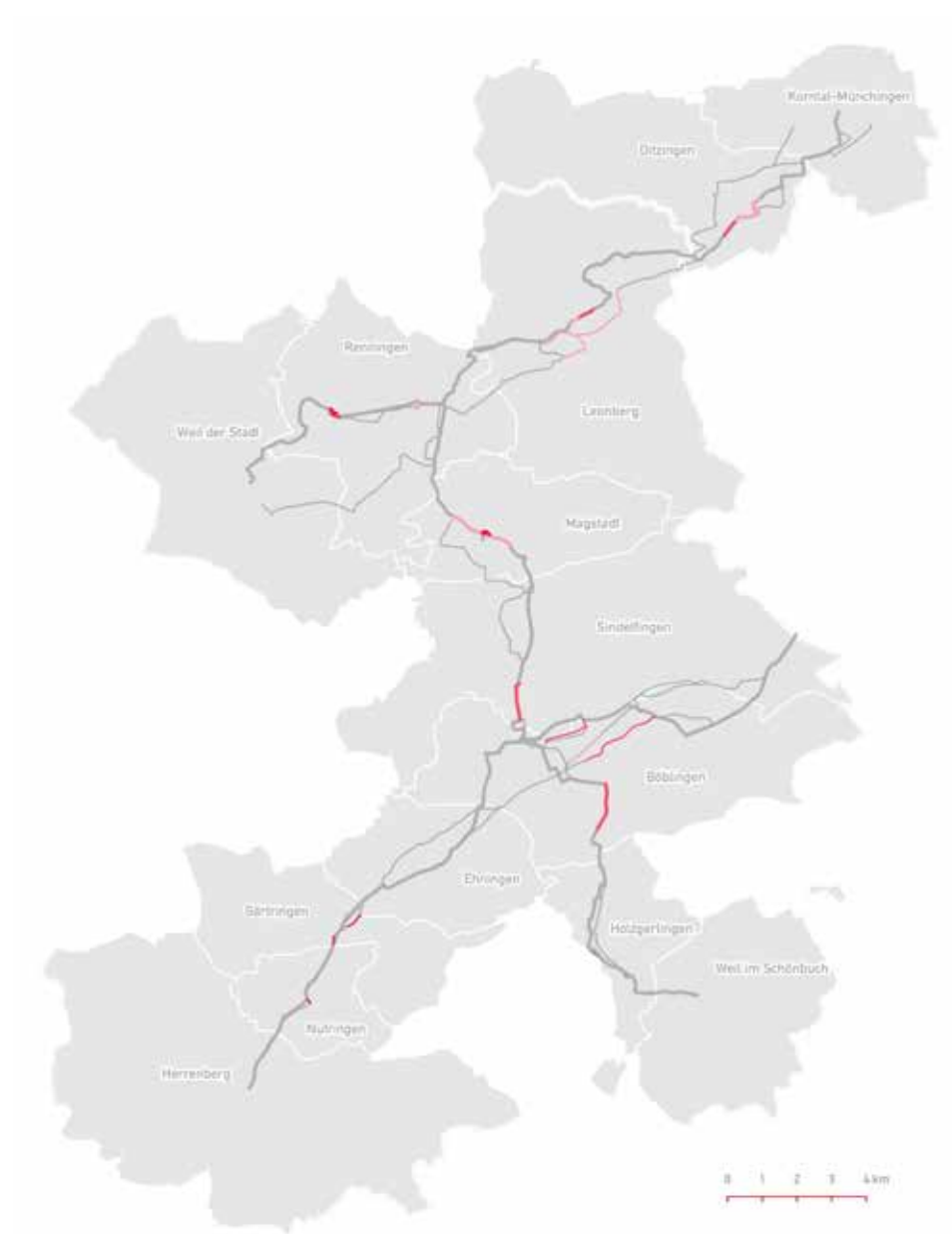
Übersicht Zweirichtungsradwege; orange = getrennt geführt, hell-orange = gemeinsam geführt (eigene Darstellung)



Übersicht Fahrradstraßen (eigene Darstellung)



Entwurf: Beispielhafte Darstellung einer Fahrradstraße in der Korntaler Straße in Ditzingen (eigene Darstellung)



Übersicht Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn; rot = Radfahrstreifen, hell-rot = Schutzstreifen (eigene Darstellung)



Entwurf: Beispielhafte Darstellung eines Schutzstreifens in der Renninger Straße in Magstadt (eigene Darstellung)



Entwurf: Beispielhafte Darstellung der Querung einer Landesstraße im Zuge von Radschnellverbindungen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen (eigene Darstellung)



Entwurf: Beispielhafte Darstellung land- und forstwirtschaftlicher Wege (eigene Darstellung)



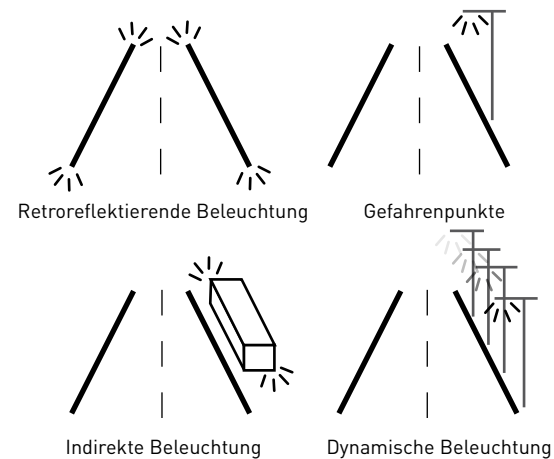
Übersicht Radverkehrsanlagen auf Land- und forstwirtschaftlichen Wegen (eigene Darstellung)

Ausstattung

Die Ausstattungselemente der Radschnellverbindung dienen zur Schaffung von Verkehrssicherheit und machen ihn sichtbar. Um ein übersichtliches Bild der Verbindungen zu schaffen, ist bei Auswahl der Materialien und Ausstattungselemente auf eine einheitliche Gestaltung (MV BW, 2018c) zu achten.

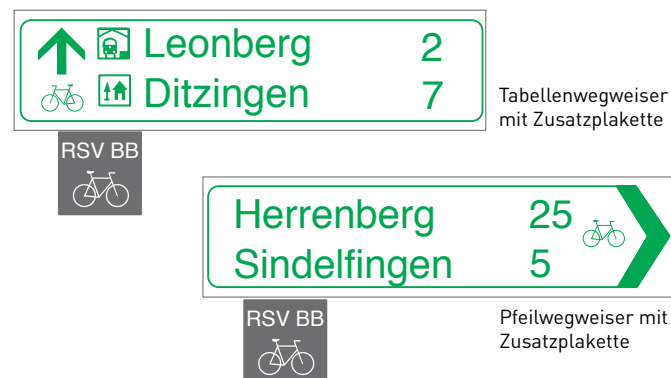
Beleuchtung

Eine ortsfeste Beleuchtung kann an Problemstellen (z.B. Engstellen, Hindernissen, Kreuzungen, Unterführungen) erforderlich sein und ist im Einzelfall zu prüfen. Aus energetischen und naturschutzrechtlichen Gründen kann auch eine dynamische Beleuchtung angewendet werden. Retroreflektierende Markierung ist dort anzuwenden, wo keine ortsfeste Beleuchtung möglich ist bzw. eine solche hohe Maßnahmenkosten mit sich ziehen würde (z.B. bei außerorts selbstständig geführten Radwegen).



Wegweisung (Vorschlag, keine Vorgaben)

Das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV sieht ein regions- oder routenspezifisches Logo vor (FGSV, 1998). Es wird vorgeschlagen, neben der STVO-konformen Markierung und Beschilderung die Fahrbahnmarkierung zusätzlich als wegweisendes Element zu nutzen. Dadurch kann ein ansprechendes Gestaltungselement geschaffen werden, das gleichzeitig das Image der Radschnellverbindung stärkt.



Belag

Für den Belag ist entweder Asphalt oder Beton vorzusehen. Auf beiden Belägen kann der Winterdienst durchgeführt werden. Asphalt ist der bevorzugte Baustoff für Fahrbahnoberflächen. Beide Beläge haben einen geringen Rollwiderstand und bieten eine gute Grundlage für Markierungen. Asphalt kann zusätzlich als Mischgut in unterschiedlichen Farben hergestellt werden, um bspw. durch die farbliche Absetzung des Belags die Aufmerksamkeit bei Problemstellen zu erhöhen.



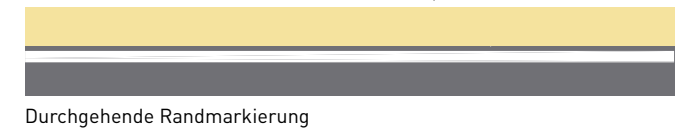
Markierung

Die Radschnellverbindung soll durchgehend klar erkennbar gestaltet sein. Aufbauend auf den Musterlösungen, sind folgende Markierungen anzuwenden.

Durchgehende Randmarkierung

Weißer Schmalstrich, retroreflektierend (Breite: 12,00 cm, max. 5 cm Abstand zum Fahrbahnrand)

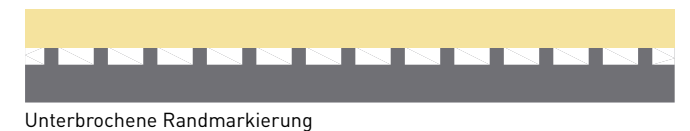
- In Fahrradstraßen mit Längsparken am Fahrbahnrand wird die Randmarkierung unterbrochen (Blockmarkierung)



Unterbrochene Randmarkierung

Blockmarkierung (Länge: 0,5 m, Lücke: 0,2 m, Breite: 0,25 m)

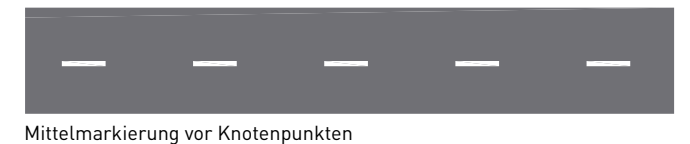
- z.B. parallel zu Parkflächen



Mittelmarkierung vor Knotenpunkten

Unterbrochener Schmalstrich (Länge: 1,00 m, Lücke: 2,00 m)

- wenn Breite $\geq 3,50$ m



Mittelmarkierung außerhalb von Knotenpunkten

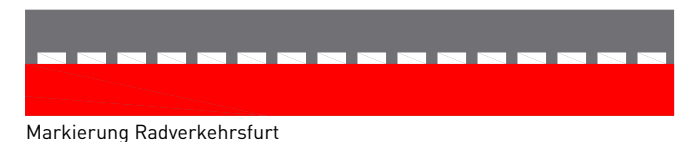
Unterbrochener Schmalstrich (Länge: 1,00 m, Lücke: 5,00 m)

- wenn Breite $\geq 3,50$ m
- Bei Mischverkehrsführungen mit dem Kfz-Verkehr oder Fußverkehr ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten
- Die Mittelmarkierung wird bei Zweirichtungsführung ab einer Breite von mind. 3,50 m markiert



Markierung Radverkehrsfurt

Unterbrochene Blockmarkierung (Länge: 0,50 m, Lücke: 0,20 m, Breite: 0,25 m)



Wartelinie für den Radverkehr

Blockmarkierung (Länge: 0,25 m, Lücke: 0,12 m, Breite: 0,25 m)



Bodenmarkierung des Zeichens 244.1: „Beginn einer Fahrradstraße“

- Die Markierung erfüllt eine unterstützende Funktion und ersetzt nicht die Anordnung der Verkehrszeichen



Realisierbarkeit von Knotenpunkten

Das Land Baden-Württemberg hat zur Vereinheitlichung der Gestalt von Radschnellverbindungen landeseigene Musterlösungen für Knotenpunkte erstellt. Auf diesen basieren die Maßnahmenvorschläge dieser Machbarkeitsstudie.

In die Auswahl und Dimensionierung der Knotenpunktformen sind folgende Kriterien eingeflossen:

- Klassifizierung und Belastung der zu querenden Straße
- Bestandsknotenpunktform
- Art der angestrebten Radverkehrsanlage
- Anzunehmende Verkehrsstärke der Radfahrer und Fußgänger
- Kfz-Verkehrsbelastung im Mischverkehr
- Raumverfügbarkeit (Baulast, Umwelt- und Landschaftsbelange, Platzangebot)
- Parallele verkehrs- und straßenräumliche Planungen und Überlegungen der Behörden

Für 45% der Knotenpunkte konnten die Musterlösungen übernommen werden. Bei etwa 10% konnten musterlösungsähnliche Knotenpunkte angewendet und bei ca. 30% mussten auf Grundlage der einschlägigen Richtlinien eigene Lösungen entwickelt werden. Die restlichen Knotenpunkte wurden als angehängte Radverkehrsanlagen an Brücken, Umlaufsperrn, Bahnübergängen oder Engstellen beschrieben. Im Folgenden werden fünf exemplarische Maßnahmenvorschläge an Knotenpunkten vorgestellt.

Zielknotenpunktform	Musterlösung	Anzahl
Bevorrechtigter Übergang (bspw. zwischen land- und forstwirt. Weg und Fahrradstraße)	siehe S1*	11
Wartepflichtiger Übergang (bspw. zwischen land- und forstwirt. Weg und Fahrradstraße)	siehe S5* ohne LSA	3
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S4	27
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	siehe S4*	3
Engstellenmarkierung	k.A.	37
Poller sichern	k.A.	2
Abbiege-/Einbiegeführung (knotenpunktarme untersch. Klassen)	k.A.	20
Bevorrechtigte Führung (Verkehrsordnung: Vorrang an plangleichen Knoten)	S1, S2	64
Lichtsignalanlage (Anpassungen und Neubauten)	N3**	45
Kreisverkehr (Anpassungen und Neubauten)	S3, H5, H6, H7	8
Angehängte Radverkehrsanlage an Brückenbauwerk	k.A.	3
Brückenneubau	k.A.	2
Bahnübergang Umlaufsperr	k.A.	2

Tab: Maßnahmenvorschläge für Knotenpunkte / * ähnlich der Musterlösung / **zusätzlich die Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW heranziehen

Bevorrechtigte Führung an kreuzenden land- und forstwirtschaftlichen Wegen Holzgerlingen

In Holzgerlingen verläuft die Vorzugsvariante westlich der Schönbuchbahn und der Umgehungsstraße B464 vorrangig auf gemeinsam geführten land- und forstwirtschaftlichen Wegen (Fußgänger, Radfahrer, land- und forstwirtschaftliche Verkehre). Durch den Knotenpunkt Erlachstraße/B464 entsteht ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen einbiegenden Wirtschaftsfahrzeugen und dem geradeaus fahrenden Radfahrern.

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung der einbiegenden Straße schlagen wir im Zuge einer

Radschnellverbindung vor, den Radverkehr hier bevorrechtigt zu führen. Die Radverkehrsfurt wird rot eingefärbt und mit Piktogrammen, die auf den Zweirichtungsverkehr hinweisen, versehen. Land- und forstwirtschaftliche Wege haben im Zusammenhang mit einer Radschnellverbindung häufig eine geringe Umsetzungspriorität, da die rechtlichen und finanziellen Hemmnisse einem meist geringen Nutzerpotenzial gegenüberstehen. Es sind nur dort Maßnahmen in Betracht zu ziehen, wo sie aufgrund der Nutzerzahlen oder der Verkehrssicherheit sinnvoll erscheinen.



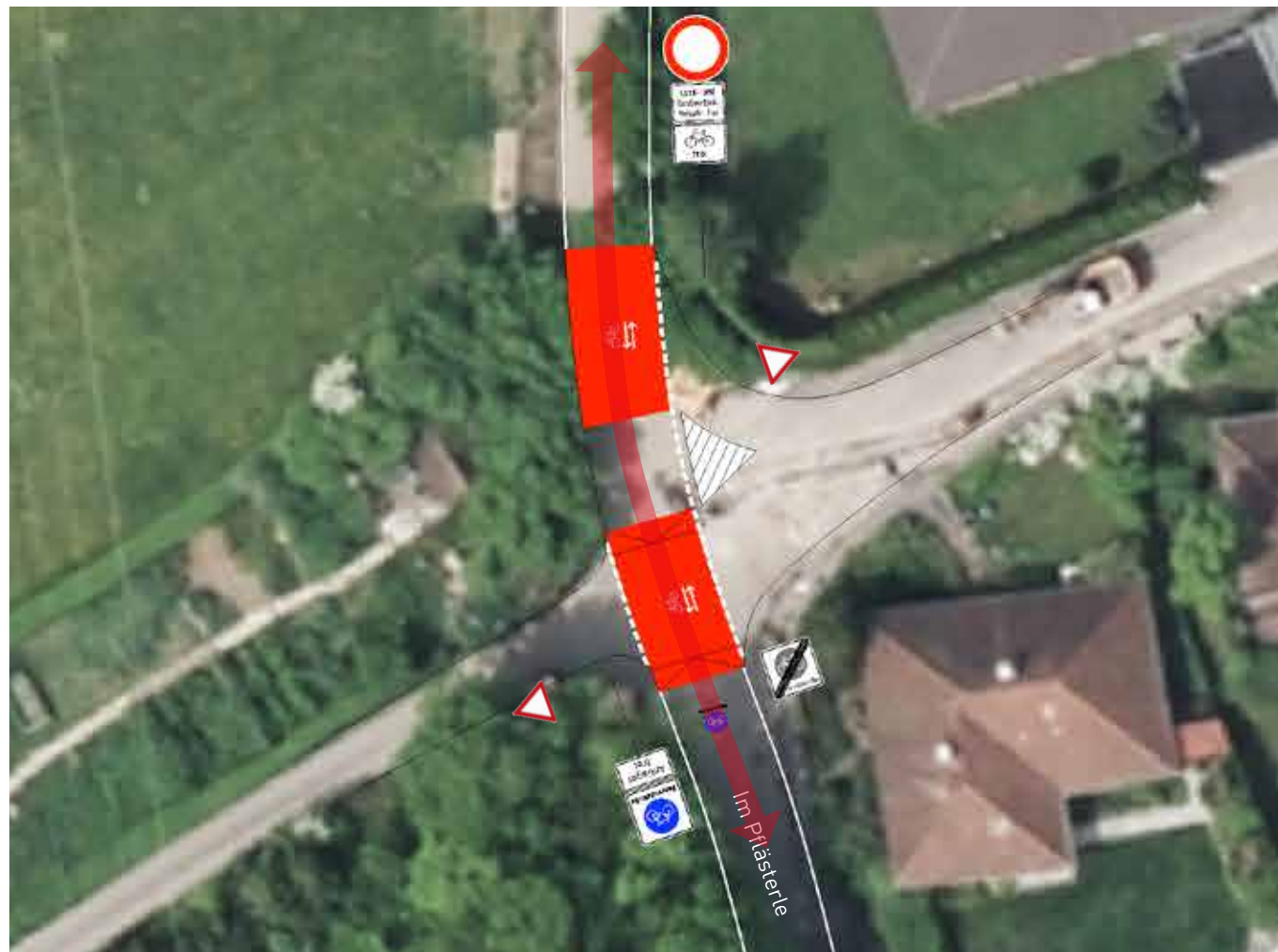
Bevorrechtigte Führung an kreuzenden land- und forstwirtschaftlichen Wegen (Luftbild LUBW)

Bevorrechtigter Übergang zwischen land- und forstwirtschaftlichen Wegen und Fahrradstraßen Maichingen

In den Musterlösungen wird das Übergangsproblem zwischen zwei unterschiedlichen Straßenordnungen nicht explizit veranschaulicht. Auf Grundlage dieser Überlegungen wurde die Knotenpunktform „Bevorrechtigter Übergang“ konzipiert, bspw. als Übergang zwischen Fahrradstraße und land- und forstwirtschaftlichem Weg.

In Maichingen würde die Radschnellverbindung aus dem Norden von Magstadt über land- und forstwirtschaftliche Wege in die Landhaussiedlung führen. Hier wird weiter in Richtung Süden eine Fahrradstraße durch die Straße Im Pflästerle vorgeschlagen. Um den Übergang zu gestalten, wird die Radschnellverbindung aufgrund der ge-

ringen Verkehrsbelastung bevorzugt geführt. Der Kreuzungsbereich wird flächig rot markiert, angehoben und mit Piktogrammen, die auf den Zweirichtungsverkehr hinweisen, versehen.



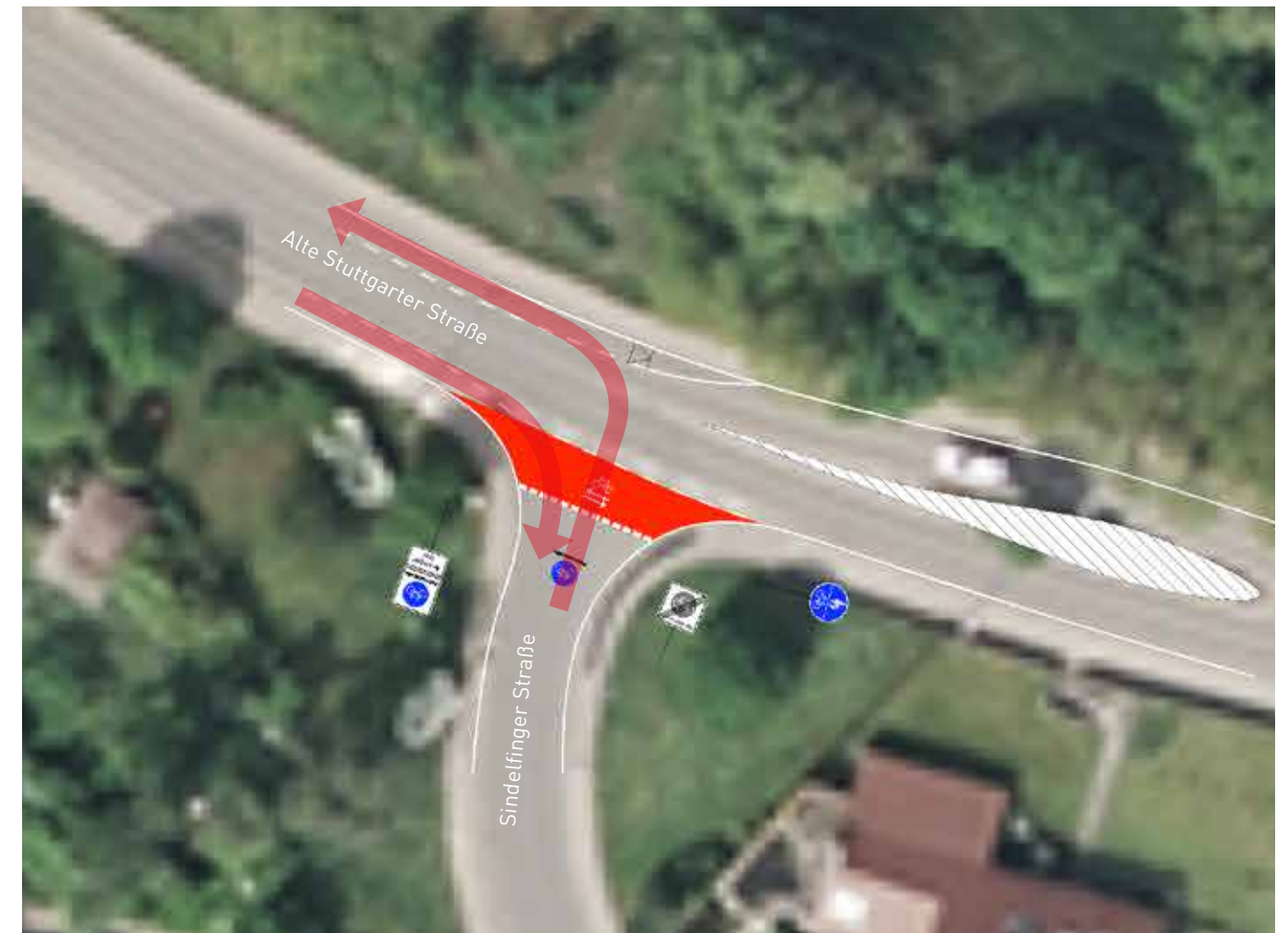
Sonderlösung „Bevorrechtigter Übergang von land- und forstwirtschaftlichen Wegen und Fahrradstraßen“, basierend auf Musterlösung (Luftbild LUBW)

Abbiege-/Einbiegeführung an Hauptverkehrsstraßen Magstadt

In Magstadt verläuft die Radschnellverbindung entlang der Alten Stuttgarter Straße als Schutzstreifen Richtung Osten und biegt dann Richtung Süden in die Sindelfinger Straße als Fahrradstraße ein. Die Radfahrer aus Süden (Sindelfinger Straße) müssen die Alte Stuttgarter Straße kreuzen, um auf die Alte Stuttgarter Straße einzubiegen.

Hierfür wurde, da keine Musterlösungen vorhanden waren, die Knotenpunktform „Abbiege-/Einbiegeführung“ für den Übergang zwischen unterschiedlichen Knotenpunktarmen konzipiert. Die Radfahrer aus dem Zentrum Magstadts können so frei nach rechts in die Fahrradstraße einbie-

gen. Die aus der Fahrradstraße links abbiegenden Radfahrer sind gegenüber dem Verkehr auf der Alten Stuttgarter Straße wartepflichtig.



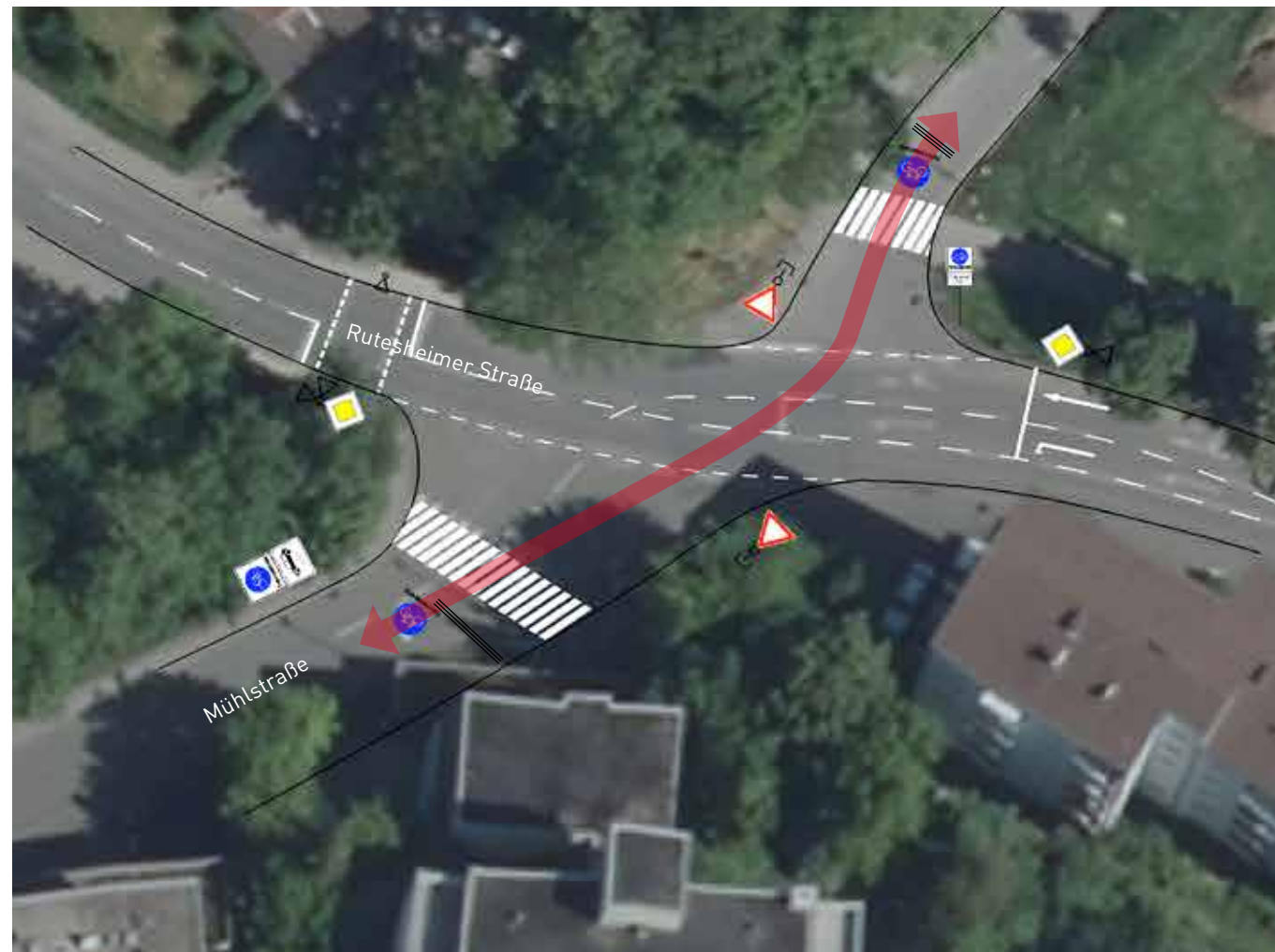
Musterlösung Abbiege-/Einbiegeführung an Hauptverkehrsstraßen (Luftbild LUBW)

Teilsignalisierte Querung Leonberg

Unter Beibehalt der vorfahrtregelnden Querung der Rutesheimer Straße (ca. 10.000 Fahrzeuge pro Tag) können für den Radverkehr lange Wartezeiten entstehen. Die Querung stellt aufgrund der schlechten Einsehbarkeit einen Mangel bei der Verkehrssicherheit dar. Durch eine ergänzende Teilsignalisierung wird den Radfahrern die Möglichkeit gegeben, ihren Querungsbedarf anzuzeigen bzw. dieser wird über eine Induktionsschleife erfasst oder kann durch einen vorgezogenen Taster ausgelöst werden. Der Kfz-Verkehr bekommt die Lichtzeichen „DUNKEL – GELB – ROT – DUNKEL“ und die Radfahrer können auf Sicht queren. Damit kann, ohne nachteilige Auswirkungen für den Kfz-Verkehr, die Verkehrssicherheit erhöht und die Wartezeit reduziert werden.



Beispielhafte Darstellung eines vorgezogenen Tasters in Herrenberg
(eigene Darstellung)



Musterlösung teilsignalisierte Querung (Luftbild LUBW)

Neubau Kreisverkehr

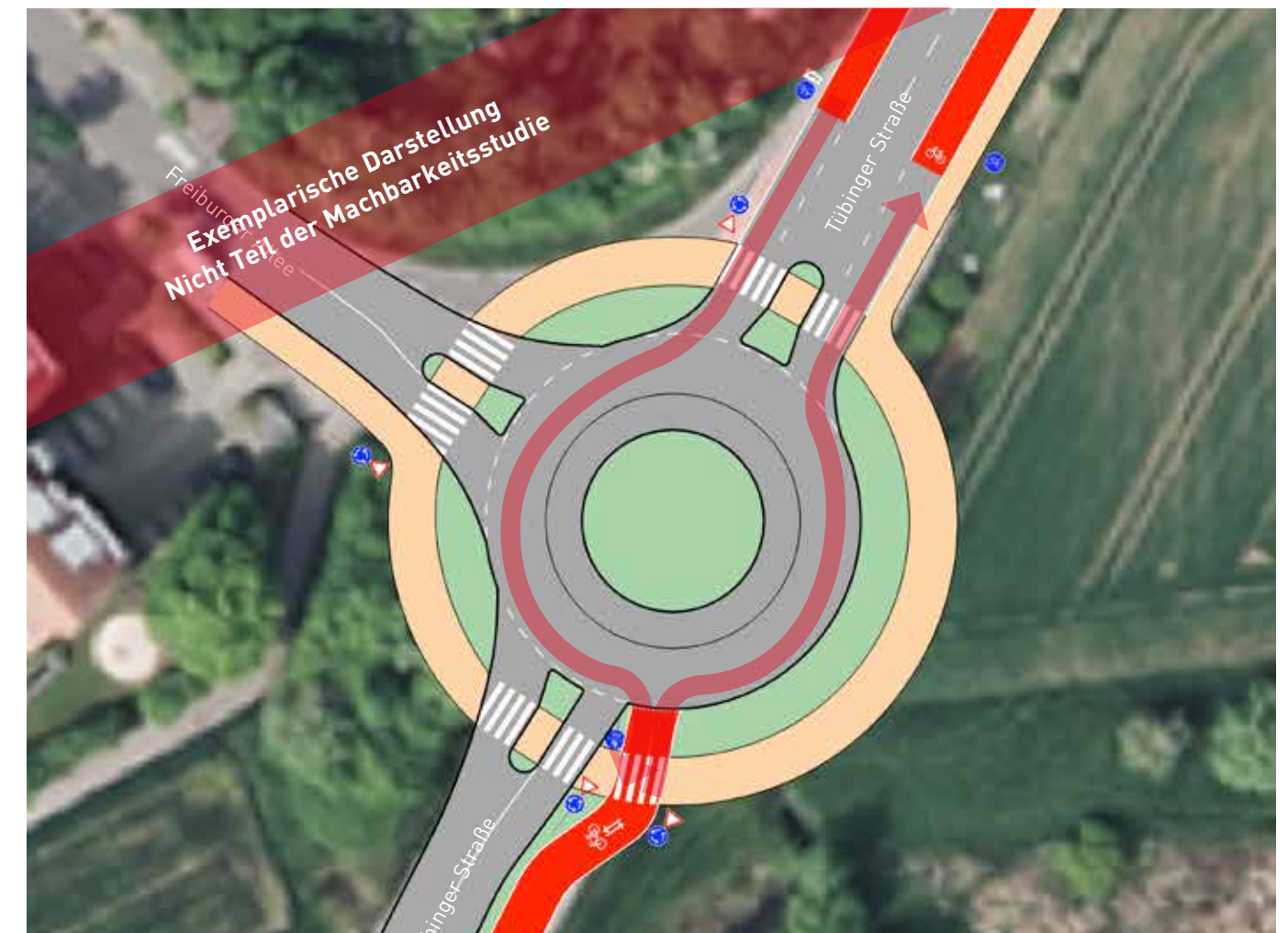
Der hier dargestellte Kreisverkehr ist exemplarisch. Er ist nicht Teil der Machbarkeitsstudie.

Am südlichen Ortseingang Böblingens trifft die Freiburger Allee auf die Tübinger Straße, die eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 7.000 Fahrzeugen hat. Die Radschnellverbindung wird aus Richtung Süden außerorts als kombinierter Zweirichtungsradweg geführt. Anschließend wechselt die Radverkehrsanlage und wird innerorts als Radfahrstreifen weitergeführt.

Aktuell wird dieser Knotenpunkt über eine Lichtsignalanlage geregelt. Damit sind hohe Verlustzeiten für den Radverkehr (maximal 65 Sekunden) zu erwarten, da dieser die Lichtsignalanlage

sowohl in der Haupt- als auch in der Nebenrichtung queren muss.

Es wird exemplarisch ein Kreisverkehr dargestellt, bei dem der Radverkehr mit auf der Fahrbahn geführt wird. Der Zweirichtungsradweg wird direkt an die Fahrbahn angeschlossen, der Einrichtungsradweg wird vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn geführt. Zu- und Abfahrten sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden.



Musterlösung Neubau Kreisverkehr (Luftbild LUBW)

Umsetzungskonzept

Baulastträgerschaft und Finanzierung

Aktuell wird über die Anpassung des Straßengesetzes des Landes Baden-Württemberg diskutiert, das einerseits den Begriff der Radschnellverbindungen einführt und andererseits die Baulastträgerschaft derartiger Wege seitens des Landes und des Kreises öffnen könnte.

Um den Bau von Radschnellverbindungen voranzutreiben, übernimmt das Land Baden-Württemberg für folgende drei Radschnellverbindungen die Baulastträgerschaft, die als sogenannte Leuchtturmprojekte gelten:

- Heidelberg–Mannheim
- Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen
- Esslingen–Stuttgart

Da die Radschnellverbindung in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg nicht zu den Pilotprojekten zählt, wird folgende Vorgehensweise angewendet.

Aktuelle Regelung zur Baulastträgerschaft (StrG BW)

Eine gesonderte Regelung zur Baulastträgerschaft bei Radschnellverbindungen existiert im Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg (StrG BW) bislang nicht.

Aktuell werden der Straße zugehörige, parallel verlaufende Radwege dem jeweiligen Baulastträger zugeordnet (§2 Abs. 2 Nr. 1b StrG BW) bzw. es werden selbstständig geführte Wege den Gemeinden zugeordnet (§3 Abs. 2 Nr. 4b StrG BW).

Bei Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit weniger als 30.000 Einwohnern behält ein übergeordneter Baulastträger (Kreis, Land) die gesamte Baulast. In Gemeinden mit mehr Einwohnern übernimmt die Gemeinde die Baulast für Gehwege und Parkplätze (§43 Abs. 3 & 4).

Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes

Seit der Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes im Jahr 2017 ist der Bund in der Lage, Radschnellwege in der Baulastträgerschaft der Länder, Kreise und Gemeinden finanziell zu fördern.

„Gegenstand der Förderung sind nicht Radwege generell, sondern nur spezifische Radschnellwege, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind; Kriterien sind ferner:

- eine Prognosebelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag
- ein Fahrbahnquerschnitt von in der Regel 4 Metern Breite
- nicht überwiegend touristischen Verkehren dienend oder zu dienen bestimmt, sondern mit eigener Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre
- in der Regel Bildung eines zusammenhängenden Netzes mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen
- alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km“ (BT-Drucksache 18/11236).

Damit eine finanzielle Förderung seitens des Bundes möglich ist (im Jahr 2017 wurden 25 Mio. Euro zur Förderung bereitgestellt), muss das StrG BW so angepasst werden, dass eine verbindliche Aussage zur Baulastträgerschaft für Radschnellverbindungen getroffen werden kann.

Künftig werden voraussichtlich neben den Gemeinden zusätzlich auch das Land und die Kreise Baulastträger von selbstständig geführten Radschnellverbindungen sein können.

Es wird über einen Entwurf des Gesetzes zur Änderung des StrG BW diskutiert. Darin sollen die zu erfüllenden Randbedingungen beschrieben werden, also die Regeln, unter welchen Voraussetzungen Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes, des Kreises oder der Gemeinde stehen können.

Geplante Regelung zur Baulastträgerschaft im Straßengesetz für Baden-Württemberg

Wird das StrG BW entsprechend der vorangegangenen Beschreibung geändert, lassen sich daraus verbindliche Baulastträgerschaften für Radschnellverbindungen ableiten. Die Grundlagen zur Entscheidung, in welche Baulastträgerschaft sie übergehen, basieren auf netzkonzeptionellen Überlegungen, den Prognosebelastungen für die geplante Radschnellverbindung sowie der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Nummer 5.4, sowie Tabelle 15, FGSV 2008). Diese führen zu folgenden Einstufungen:

- Um eine Radschnellverbindung als Landesstraße einzustufen, muss diese eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Nachfrage aufweisen (es wird von mindestens 2.500 Fahrradfahrten am Tag ausgegangen).
- Um eine Radschnellverbindung als Kreisstraße einzustufen, muss sie eine gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion erfüllen. Dies ist gegeben, wenn der Quell- und Zielverkehr die Gemeindegrenze überschreitet und eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Nachfrage aufweist (es wird von mindestens 2.000 Fahrradfahrten am Tag ausgegangen).

- Es ist vorgesehen, dass Radschnellverbindungen, die nicht die oben aufgeführten Kriterien erfüllen, weiterhin als Gemeindestraßen einzustufen sind.

Weitere Kriterien, die Radschnellverbindungen seitens des Landes zu erfüllen haben, sind:

- Radschnellverbindungen sollen eine möglichst große Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs erzielen.
- Sie umfassen in der Regel eine Gesamtstrecke von mindestens 5 km.
- Sie schaffen überwiegend eine dem Berufs- und Pendlerverkehr dienende interkommunale Verbindung.

Unterhalt und Betrieb

Nach §9 StrG BW ist der jeweilige Baulastträger einer Straße bzw. Radschnellverbindung zuständig für die Planung, Herstellung, Unterhaltung, Erneuerung, Verbesserung und Ausstattung von Straßen und Radverkehrsanlagen.

Organisation

Es kann angenommen werden, dass aufgrund der geplanten Gesetzesänderungen die Radschnellverbindung in eine zentrale Baulastträgerschaft übergehen kann oder abschnittsweise von Land, Kreis und Gemeinden übernommen wird. Die Einigung auf einen zentralen Träger ist anzustreben.

Es wird die Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitskreises oder einer Koordinierungsstelle, bestehend aus den Gemeinden, dem Kreis und dem Land, empfohlen. In diesen können ggf. trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten übergreifende Entscheidungen hinsichtlich Umsetzungshorizonten, Fördermöglichkeiten, Finanzierung, Verantwortlichkeiten, Sicherstellung des Winterdienstes und der Unterhaltung des Wegweisungssystems abgestimmt werden.

Kosten und Finanzierung

Seitens des Landes sind bereits Förderprogramme etabliert, die dem Ausbau von Radwegen dienen. Inwieweit diese auch auf Radschnellverbindungen angewendet werden können, ist zu klären. Konkret werden bislang die Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen gefördert. Landesseitige Förderprogramme sind bspw.:

- Im Rahmen des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes fördert das Land kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Gefördert werden unter anderem Radwege, kombinierte Rad- und Fußwege, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Abstellanlagen, Beschilderung, Querungshilfen und Fahrradstraßen.
- Die Bauprogramme für Radwege an Bundes- und Landesstraßen.

Auf EU-, Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene gibt es zahlreiche Programme und Maßnahmen, die den Radverkehr finanziell fördern. Dies gilt sowohl für Kommunikations- als auch für Beteiligungs- oder Forschungsvorhaben und den Infrastrukturausbau.

Einen jeweils aktuellen Überblick über die unterschiedlichen Fördermöglichkeiten gibt es auf der folgenden Webseite:

www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/foerdermittel/

Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Durch die frühe Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange können umsetzungsrelevante und zentrale Fragestellungen rechtzeitig in den Prozess integriert und bearbeitet werden. Im Rahmen der formellen Planungsverfahren sind Träger öffentlicher Belange zu beteiligen, deren sachlicher und örtlicher Zuständigkeitsbereich tatsächlich durch die Planung berührt werden kann.

Die nachfolgende Liste enthält die Träger öffentlicher Belange, die vom Planungsvorhaben für Radschnellverbindungen berührt werden. Die Aufnahme in die Liste begründet nicht die Eigenschaft, Träger öffentlicher Belange zu sein. Darüber hinaus können im Einzelfall auch andere, nicht aufgeführte Belange tangiert sein. Die Aufstellung ist insofern nicht abschließend. In Abhängigkeit von den möglichen Auswirkungen der Planung sind ggf. auch benachbarte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Träger öffentlicher Belange (TÖB)
Stadt- und Gemeindeverwaltung
Baurechtsbehörde
Naturschutzbehörde
Forstbehörde
Straßenbaubehörde
Verkehrsbehörde
Landwirtschaftsbehörde
Eisenbahnbundesamt
Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfA) bei nicht bundeseigenen Eisenbahnflächen
Deutsche Bahn
Umweltverbände
ADFC, ADAC
Landes- und Kreisbauernverbände
Amt für Wasserwirtschaft

Tab.: Träger öffentlicher Belange

In Einzelfällen sind über die gesetzliche Verpflichtung hinaus auch Stellen und Personen zu beteiligen, die nicht als Träger öffentlicher Belange anzusehen sind, wenn von diesen sachdienliche Anregungen zu erwarten sind. In diesem Fall könnten dies auch die großen Arbeitgeber sein.

Beteiligung im Rahmen der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde bereits ein erster Abstimmungsprozess mit einzelnen Trägern öffentlicher Belange eingeleitet.

Beteiligung der Städte und Gemeinden

Die Städte und Gemeinden wurden bei regelmäßigen Sachstandsberichten über die Machbarkeitsstudie informiert. In diesem Zuge hatten die Gemeinden die Möglichkeit, ihre Bedenken und fachlichen Einschätzungen zu einbringen, bspw. zu:

- Routenfindung/Routenverlauf
- Umgang mit Baulastträgerschaft
- Knotenpunktkonzeptionen
- Anwendung von Radverkehrsanlagen
- Betrieb und Unterhalt

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden die Routen gemeinsam mit Vertretern aus den Gemeinden befahren. Hierbei wurden umfassende Informationen ausgetauscht zu:

- übergeordneten und parallelen Planungen
- bestehenden Eigentumsverhältnissen
- Aspekten von Umweltbelangen

Der Informationsaustausch und der Abstimmungsprozess sind in Form der Machbarkeitsstudie bzw. in den Steckbriefen (Kommentarspalte) und den Fokusbereichen dokumentiert.

Beteiligung des Regierungspräsidiums

Die Radschnellverbindung soll zwischen Böblingen und Sindelfingen auf dem geplanten Überdeckung der A81 verlaufen. Das für Bundesstraßen zuständige Regierungspräsidium wurde darüber informiert. Weitere diesbezügliche Schritte und Entscheidungen werden im Anschluss an die Machbarkeitsstudie getroffen.

Beteiligung des Kreisbauernverbandes

Der Kreisbauernverband vertritt die Landwirte und landwirtschaftlichen Betriebe in der Region. 45% der Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie verlaufen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Diese werden während der Erntezeit vorrangig von schweren Geräten genutzt. Der Kreisbauernverband wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu einem Arbeitstreffen geladen und über mögliche Auswirkungen auf die Erschließungswege der landwirtschaftlichen Flächen informiert:

- geforderte Ausbaubreiten
- Nutzungskonflikte mit Radfahrern
- Unterhalt und Betrieb

Seitens des Kreisbauernverbandes wurden keine grundsätzlichen Vorbehalte zur Führung von Radschnellverbindungen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen geäußert. Es sollten jedoch folgende Aspekte beachtet werden:

- In den Erntezeiten entsteht erhöhtes Konfliktpotenzial aufgrund von verstärkter Verdrückung und einem höheren Verkehrsaufkommen von landwirtschaftlichen Maschinen.
- Zur Verbreiterung der Wege wird voraussichtlich in das Eigentum der Eigentümer eingegriffen.
- Der Straßenoberbau für land- und forstwirtschaftliche Wege muss besonders hohe Lasten tragen können.
- Auch die Maschinen werden aufgrund steigender Größe in Zukunft mehr Platz benötigen.
- Sollte in diesem Zuge eine Flurbereinigung stattfinden, sind die Kosten vom jeweiligen Verfahrensträger zu tragen.
- Rechtliche Punkte, wie die Haftung bei Verunreinigungen mit Unfallfolgen, sind zu klären.

Anmerkungen der unteren Forstbehörde

Seitens der Forstbehörde wurde redaktionell angemerkt, dass es sich bei Waldwegen in der Regel um Privatwege handelt, die nicht dem StrG BW unterliegen und bei denen die Erholungsnutzung im Vordergrund steht. Entsprechend wäre zu klären, ob Beschilderungen und Markierungen gemäß den Musterlösungen angewendet werden kann. Es ist zudem zu hinterfragen, ob eine Radschnellverbindung, anders als ein touristischer Radweg, mit dem freien Betretensrecht vereinbar ist und was für Haftungsfragen deren Einrichtung für den Baulastträger und den Besitzer der angrenzenden Baumbestände nach sich zieht (bspw. Verschmutzung wegen forstlichen Betriebsarbeiten oder Sperrung für einen gewissen Zeitraum zur Sicherheit).

Bürgerbeteiligungskonzept

Die Radschnellverbindung verbindet die großen Arbeitsplatzstandorte in der Region miteinander. Dieses Alleinstellungsmerkmal ist für eine abschnittsweise Bürgerbeteiligung und eine kontinuierliche Kommunikationsstrategie zu nutzen. So kann ein klares Bild von der Funktion und des Nutzens der Radschnellverbindung vermittelt werden.

Es wird vorgeschlagen, zwei parallele Ebenen für die Bürgerbeteiligung zu etablieren. Die erste, übergeordnete Ebene bildet eine kontinuierliche Kommunikationsstrategie, auf der regelmäßig und auf das Gesamtkonzept hin orientiert mit Bürgern, Politikern, Verbänden und Arbeitgebern zusammengearbeitet wird. Daneben bedarf es einer kleinräumigen, abschnittweisen Beteiligung, die sich an der zeitlichen Umsetzung der Streckenabschnitte orientiert.

Abschnittsweise Beteiligung

Während in der einen Gemeinde bereits über konkrete Streckenabschnitte und deren Umsetzung diskutiert wird, befindet man sich wenige Kilometer weiter ggf. noch im Streckenfindungsprozess. Es wird deshalb eine abschnittsweise Beteiligung vorgeschlagen.

Bürger können in unterschiedlicher Intensität an einem Prozess beteiligt werden. Es wird grundsätzlich von vier Stufen ausgegangen:

- Stufe 1 (Informieren/Information): Es wird keine aktive Einflussnahme der Bürger zugelassen. Die Kommunikation läuft in eine Richtung. Information ist der Grundpfeiler der Beteiligung. Ohne Wissen über die Thematik, die Einflussmöglichkeiten oder den Planungsprozess werden sich Bürger nicht beteiligen, da sie keine Relevanz dahinter erkennen können.
- Stufe 2 (Anhören/Konsultation): Hier sind die Bürger und Beteiligten in der Lage, ihre Meinung zu äußern und Stellung zu nehmen. Die Entscheidungsträger müssen diese jedoch nicht beachten. Dieser Sachverhalt ist den

Bürgern deutlich zu machen, damit sie am Ende nicht enttäuscht sind, wenn ihre Ideen und Meinungen nicht in den Entscheidungsprozess eingeflossen sind.

- Stufe 3 (Einvernehmen/Benehmen/Mitgestaltung): Die Meinungen und Stellungnahmen der Beteiligten müssen in den Entscheidungsprozess mit aufgenommen werden. Hier ist den Beteiligten zu verdeutlichen, dass ihre Äußerungen einen hohen Wert haben. Insofern sind die Spielregeln für die Mitwirkung sehr deutlich zu formulieren.
- Stufe 4 (Entscheiden/Kooperieren): Die Beteiligten können bei einer Entscheidung direkt mitbestimmen. Der Grad der Einflussnahme kann hier sehr groß sein. In diesem Falle sollte ausdrücklich auf die Verantwortung der Beteiligten eingegangen werden.

Kontinuierliche Kommunikationsstrategie

Ziel der Kommunikationsstrategie ist es, die Radschnellverbindung früh im Bewusstsein der Radfahrenden und Bürger zu verankern, bevor investive Maßnahmen getätigt wurden. Gegebenenfalls werden Nutzer dadurch bereits ermuntert und aktiviert, die künftige Radschnellverbindung auf bestehenden Wegen zu nutzen.

Die Radschnellverbindung in den beiden Landkreisen verbindet die großen Arbeitsplatzstandorte der Region und ist somit für Pendler eine attraktive Infrastruktur. In dieser strategischen Ausrichtung liegt auch das öffentlichkeitswirksame Potenzial begründet. Der Zusammenarbeit mit Arbeitgebern kommt daher eine zentrale Bedeutung zu. Die Unternehmen in der Region

bündeln eine enorme Arbeitskraft. Unternehmen können durch sogenannte „End of Trip“-Infrastruktur (Abstellanlagen, Duschen, Umkleieräume, Ladestationen) und weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Leasing-Räder, steuerliche Vergünstigungen, Radfahrerprämien) dazu beitragen, dass mehr Personen das Fahrrad zu Arbeit nutzen.

Radschnellverbindung sichtbar machen

Ein Grundsatz von Radschnellverbindungen ist, dass sie auf vorhandenen Wegen und Infrastrukturen aufbauen. Insofern ist die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Route heute schon weitestgehend befahrbar, wenn auch nicht in dem Qualitätsstandard von Radschnellverbindungen. Dies betrifft vor allem die Breiten, die Nutzungskonflikte und besonders die Knotenpunktbereiche. Des Weiteren sind Fragen wie die Nutzungsbeschränkung und die Baulastträgerschaft ungeklärt.

Dennoch kann durch niedrigschwellige Angebote die Radschnellverbindung früh sichtbar gemacht werden, bspw. durch:

- Befahrungen mit Interessierten im Rahmen von Bürgerbeteiligungen
- Online-Plattformen, auf denen Korridore oder mögliche Routenverläufe dargestellt werden
- Aufzeigen der Routenverläufe auf Veranstaltungen
- Beschilderung von Streckenabschnitten, die auf die künftige Radschnellverbindung hinweisen
- Werbung für Informationsveranstaltungen an künftigen Streckenabschnitten, die mit Slogans auf die Radschnellverbindung anspielen, wie: „Fahren Sie bereits auf der Radschnellverbindung?“
- Sternfahrten, wenn wichtige Abschnitte fertiggestellt sind
- Markierungen/Piktogramme ähnlich dem RadNETZ BW

Fokusbereiche

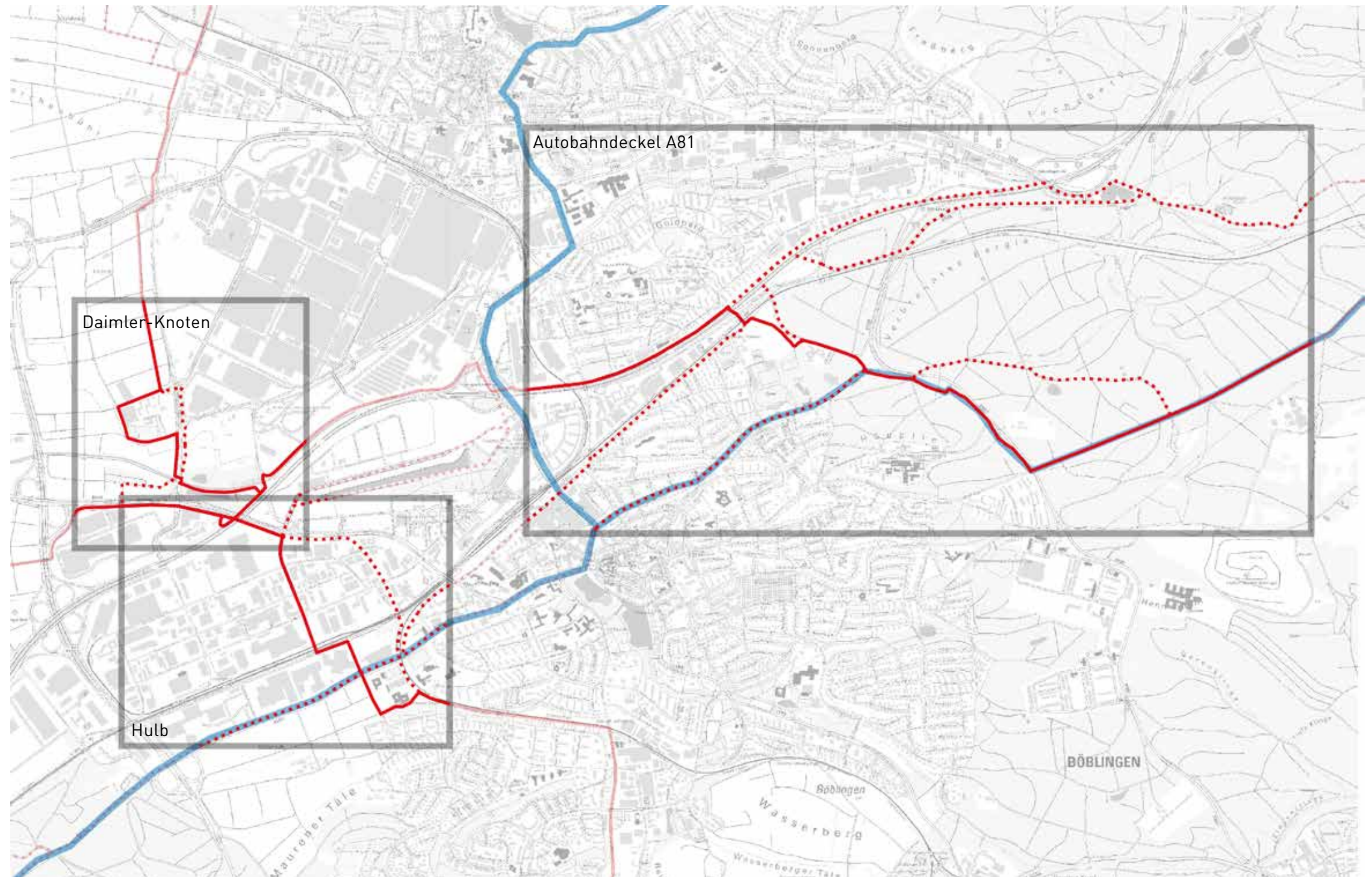
Im Bereich Böblingen-Hulb, des Verkehrsknotens Böblinger Straße/Gottlieb-Daimler-Straße (Daimler-Knoten) und des künftigen Autobahndeckels A81 laufen die Routen der Radschnellverbindung zusammen und erschließen die größte Arbeitsplatzagglomeration in der Region. Aufgrund der Barrierewirkung bestehender Infrastruktur ist hier der Aufwand für eine kreuzungsfreie und schnelle Radinfrastruktur höher.

Sindelfingen und Böblingen stellen aufgrund ihrer Größe, ihrer besonderen Bedeutung als Arbeitsplatzstandorte und der zentralen geografischen Lage eine Verteilerfunktion innerhalb der Radschnellverbindung dar. Langfristig sollte die Radschnellverbindung in diesem Bereich so gebaut werden, dass eine für den Radverkehr attraktive Infrastruktur entsteht, mit einer geringen Anzahl an Knotenpunkten und hohen Standards in den Ausbaubreiten.

Die Verlustzeitenrechnung für die Radschnellverbindung weist für die Vorzugsroute sowohl für die Inner- als auch die Außerortsstrecken insgesamt positive Werte auf. Außerorts gleichen die langen, weitestgehend knotenpunktfreien Streckenabschnitte auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen Knotenpunktkonzentrationen mit langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, wie am Daimler-Knoten (Gottlieb-Daimler-Straße/Böblinger Straße), aus.

In Absprache mit den Gemeinden wurden unterschiedliche Varianten für die Durchquerung dieser Bereiche besprochen und für den Bericht in Form von Fokusbereichen aufgearbeitet:

- Überquerung des Daimler-Knotens (Gottlieb-Daimler-Straße/Böblinger Straße)
- Anbindung in Richtung Süden durch das Gewerbegebiet Hulb
- Nutzung der neu entstehenden Fläche auf dem Autobahndeckel der A81



Fokusbereiche Sindelfingen und Böblingen (eigene Darstellung)

Daimler-Knoten

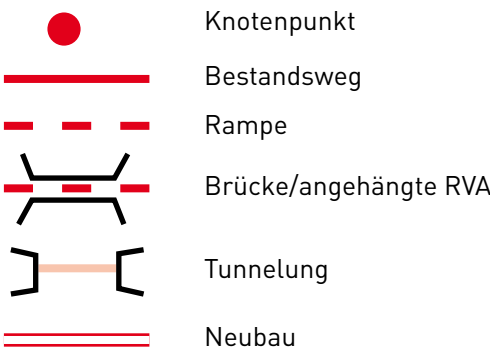
Die bestehende Radwegeführung im Bereich des Daimler-Knotens (Böblinger Straße/Gottlieb-Daimler-Straße) weist zahlreiche Knotenpunkte auf, was im Mittel aller Fahrbeziehungen zu hohen Verlustzeiten führt (Verlauf 1). Zusätzlich verläuft diese Route auf Wegen, die nicht auf Zielquerschnittsbreiten erweitert werden können.

In der Variantenuntersuchung wurde geprüft, wie mit geringem finanziellen Aufwand und mit wenig zusätzlichen Bauwerken eine attraktive Durchquerungssituation für alle Fahrbeziehungen geschaffen werden kann. Dieses Optimum kann mit einer westlichen Umfahrung der Knotenpunkte an der Gottlieb-Daimler-Straße und einer Unterführung unter der Gottlieb-Daimler-Straße parallel zur Schwippe erreicht werden (Verlauf 2). Es entsteht, weitestgehend auf bestehenden Wegen, eine knotenpunktfreie Strecke.

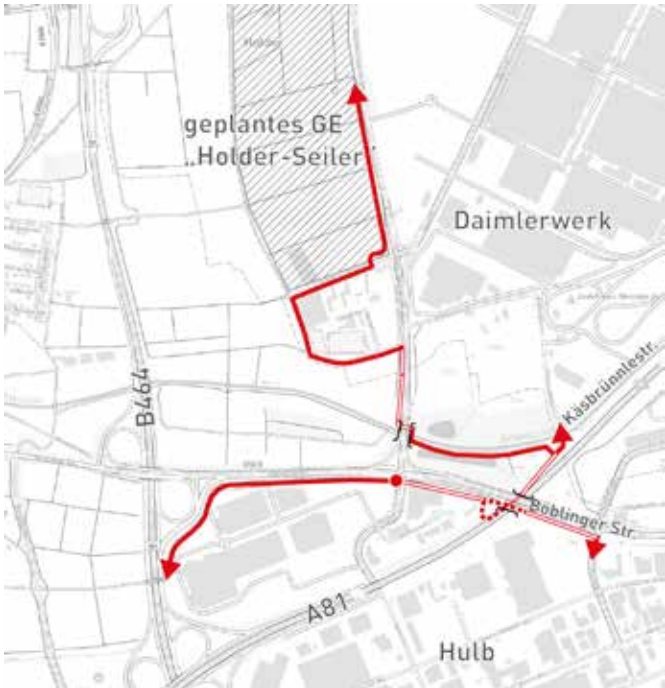
Die Varianten 3 und 4 sind aufgrund von rechtlichen und finanziellen Hürden wesentlich schwieriger umzusetzen.



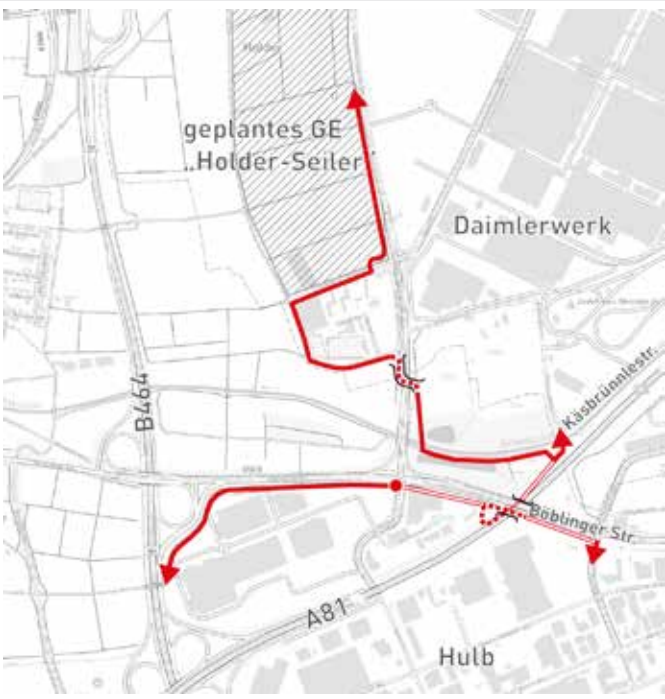
Entwurf: Beispielhafte Darstellung der Käsbrunnlestraße in Sindelfingen/Böblingen als Fahrradstraße (eigene Darstellung)



Verlauf 1: Routenvariante größtenteils auf Bestandswegen (eigene Darstellung)



Verlauf 2: Vorzugsroute (eigene Darstellung)



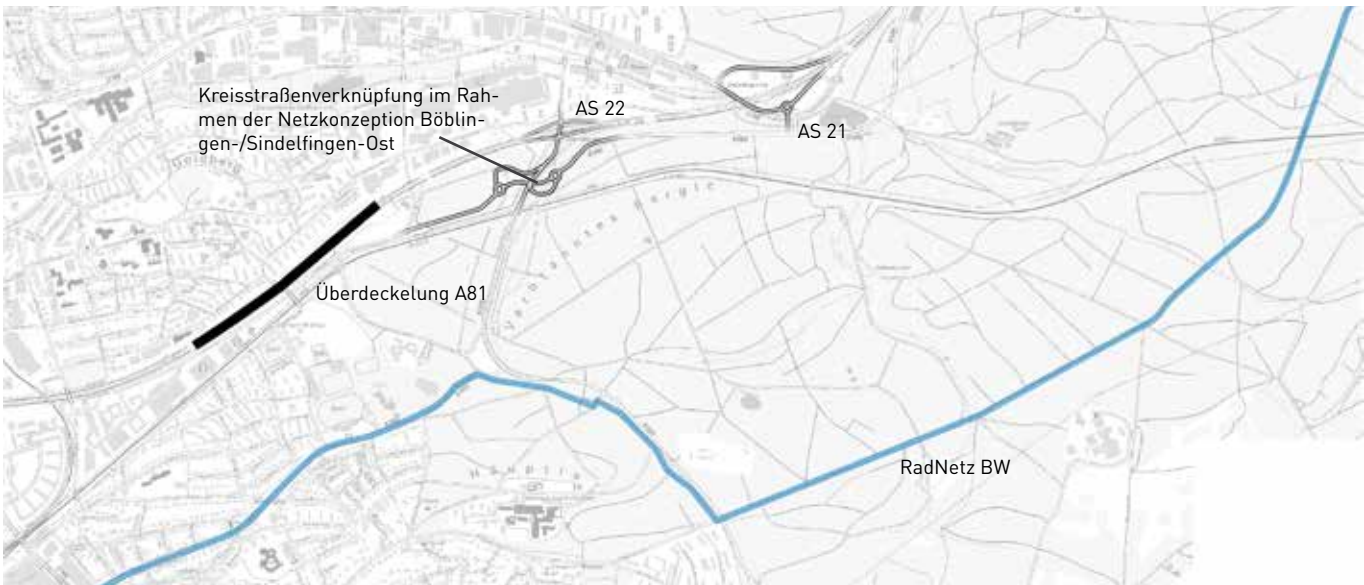
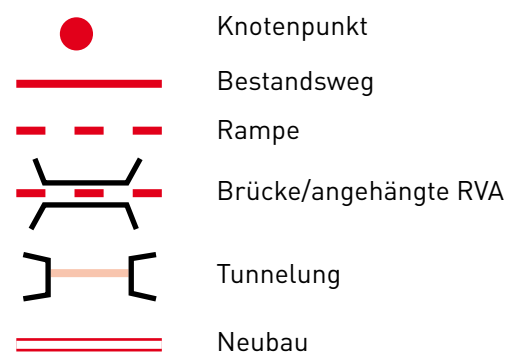
Verläufe 3 und 4: Weitere Verläufe, die aufgrund von anzunehmenden finanziellen und rechtlichen Hemmnissen sowie hohen Herstellungskosten in der Machbarkeitsstudie nicht weiter untersucht werden (eigene Darstellung)

Überdeckung der Autobahn A81

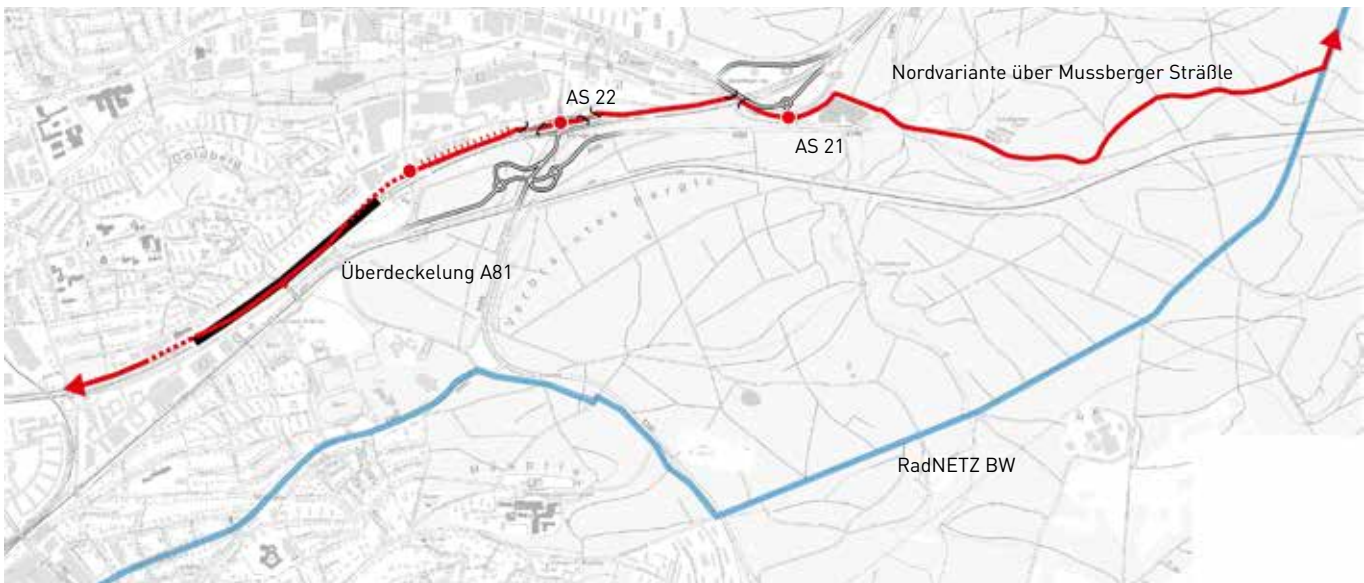
Die Planungen zum Ausbau der A81 sehen unter anderem eine Überdeckung/Einhausung zwischen Posener Straße (im Osten) und dem Gebäude Waldenbacher Straße 40 (im Westen) vor, die ideal als knotenpunktfreie Anbindung des Daimler-Werks von Osten genutzt werden kann. Gleichzeitig bilden die AS 21 „Sindelfingen-Ost“ und AS 22 „Böblingen-Ost“ mit ihren komplexen Anschlussstellen starke Barrieren.

Geprüft wurden zwei Nordvarianten über das Mussberger Sträßle mit einer Nord- und einer Südumfahrung der AS22 (Verlauf 1a & 1b); zwei Südvarianten südlich der A81 mit Anbindung an das RadNETZ BW über die Friedrich-Gerstlacher-Straße und die Römerstraße, jeweils mit und ohne Knotenpunkt an der Leibnizstraße (Verlauf 2a), sowie eine Variante mit einer Route über den Sandweg (Verlauf 2c).

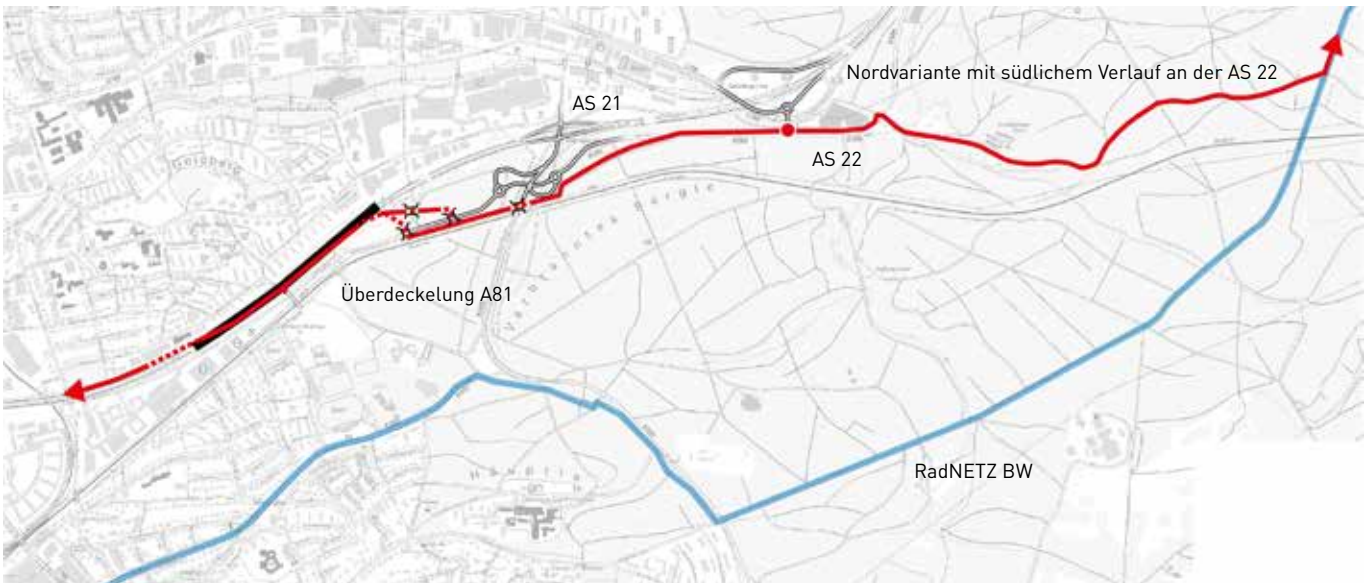
Die Nordvarianten erzeugen durch zahlreiche Knotenpunkte und Brückenbauwerke hohe Kosten, ebenso die südlichen Varianten mit Knoten an der Leibnizstraße oder dem Neubau auf dem Sandweg. Diese Kosten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Fahrzeitgewinn. Daher wurde die südliche Variante ohne Knoten an der Leibnizstraße als Vorzugsvariante festgelegt (Verlauf 2b).



Bestandssituation Radwege und Autobahnplanungen/Deckel und Anschlussstellen (eigene Darstellung)

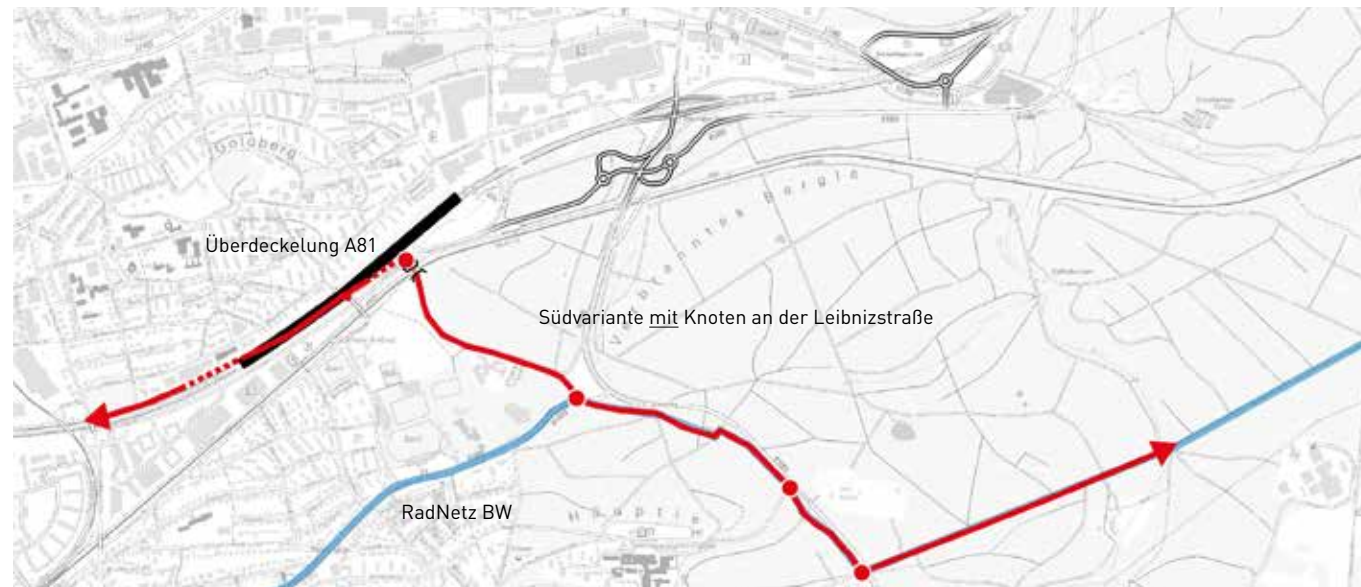


Verlauf 1a: Nordvariante über Mussberger Sträßle (eigene Darstellung)



Verlauf 1b: Nordvariante mit südlichem Verlauf an der AS 22 (eigene Darstellung)

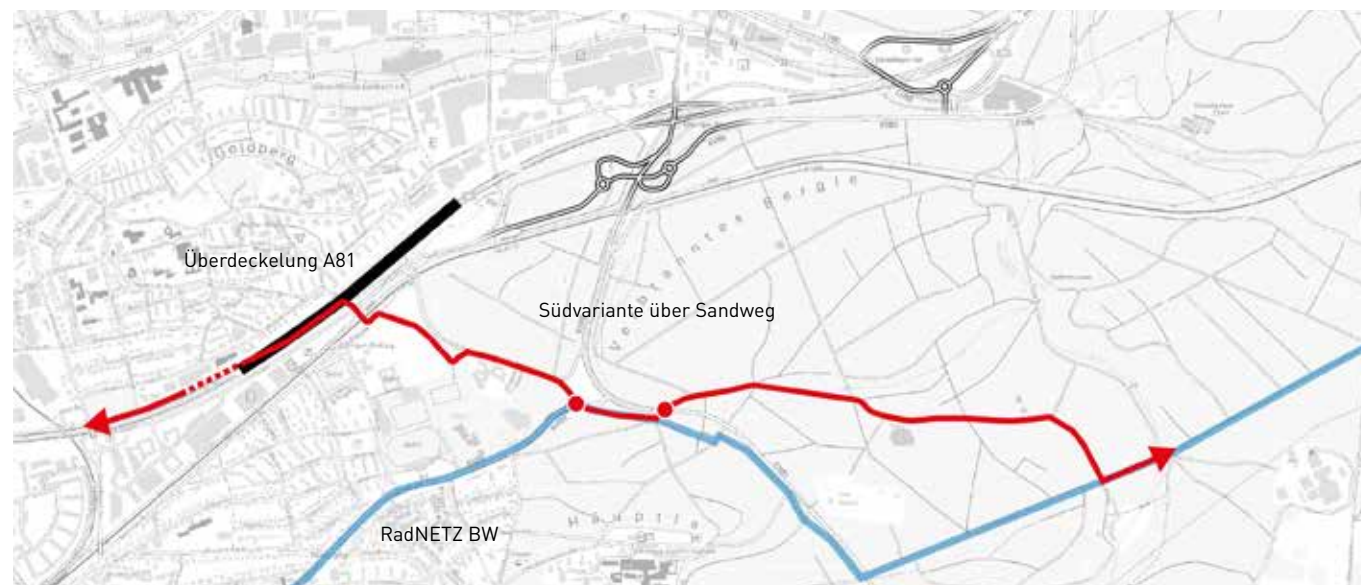
Hulb



Verlauf 2a: Südvariante über Friedrich-Gerlacher-Straße und Römerstraße, mit Knoten an der Leibnizstraße (eigene Darstellung)



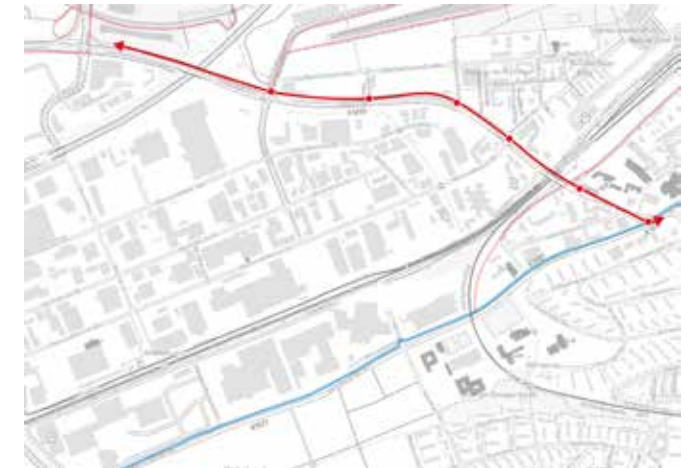
Vorzugsvariante. Verlauf 2b: Südvariante über Friedrich-Gerlacher-Straße und Römerstraße, ohne Knoten an der Leibnizstraße (eigene Darstellung)



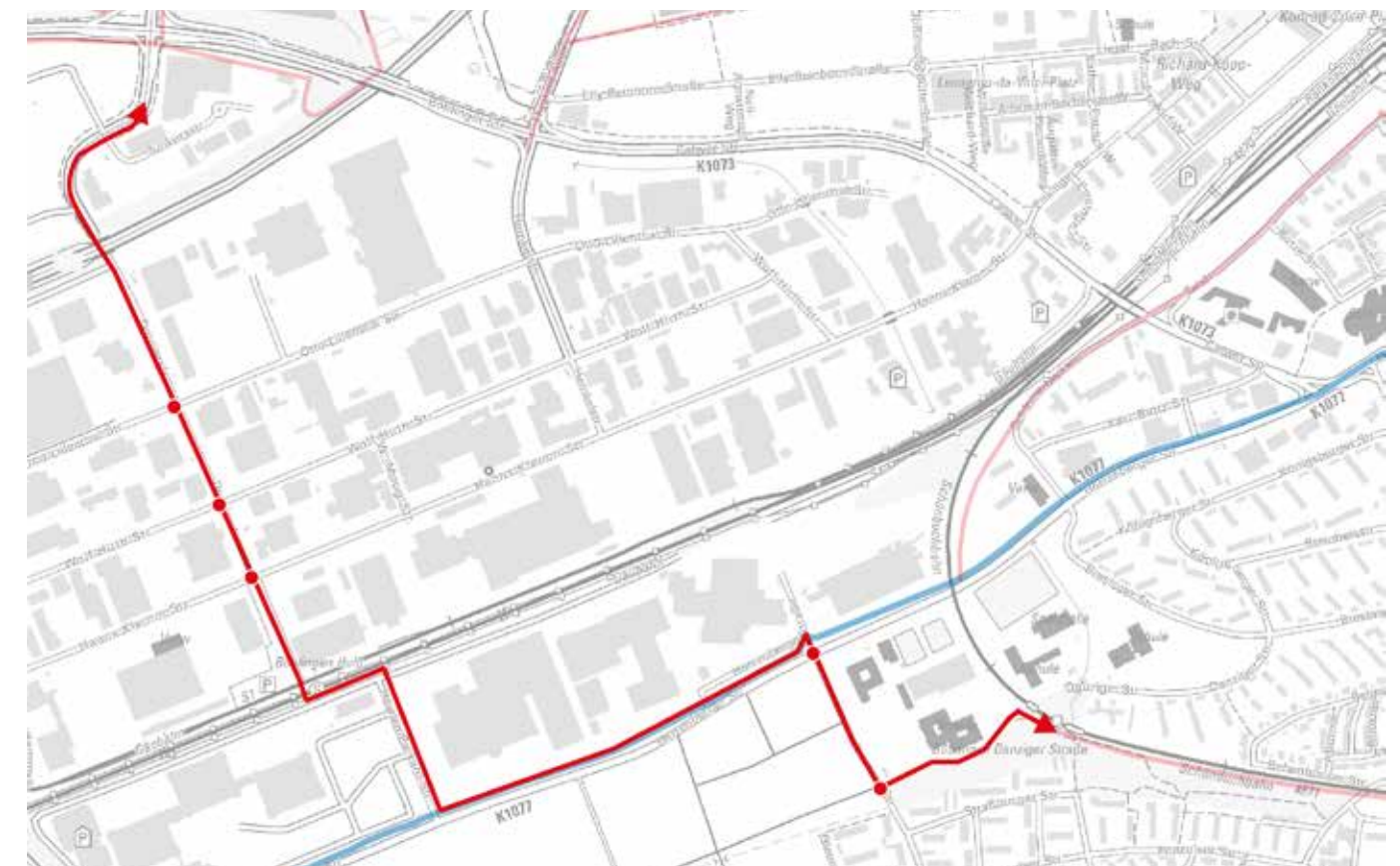
Verlauf 2c: Südvariante über Friedrich-Gerlacher-Straße/Sandweg Römerstraße, ohne Knoten an der Leibnizstraße (eigene Darstellung)

Der Anschluss südlich des Mercedes-Benz-Werkes quert das Gewerbegebiet Hulb und die S-Bahnlinie. Geprüft wurden vier Varianten: entlang der Calwer Straße (Verlauf 1), über den S-Bahnhof Hulb (Verlauf 2), entlang des Aischbaches (Verlauf 3) und über die Heinkelstraße (Verlauf 4).

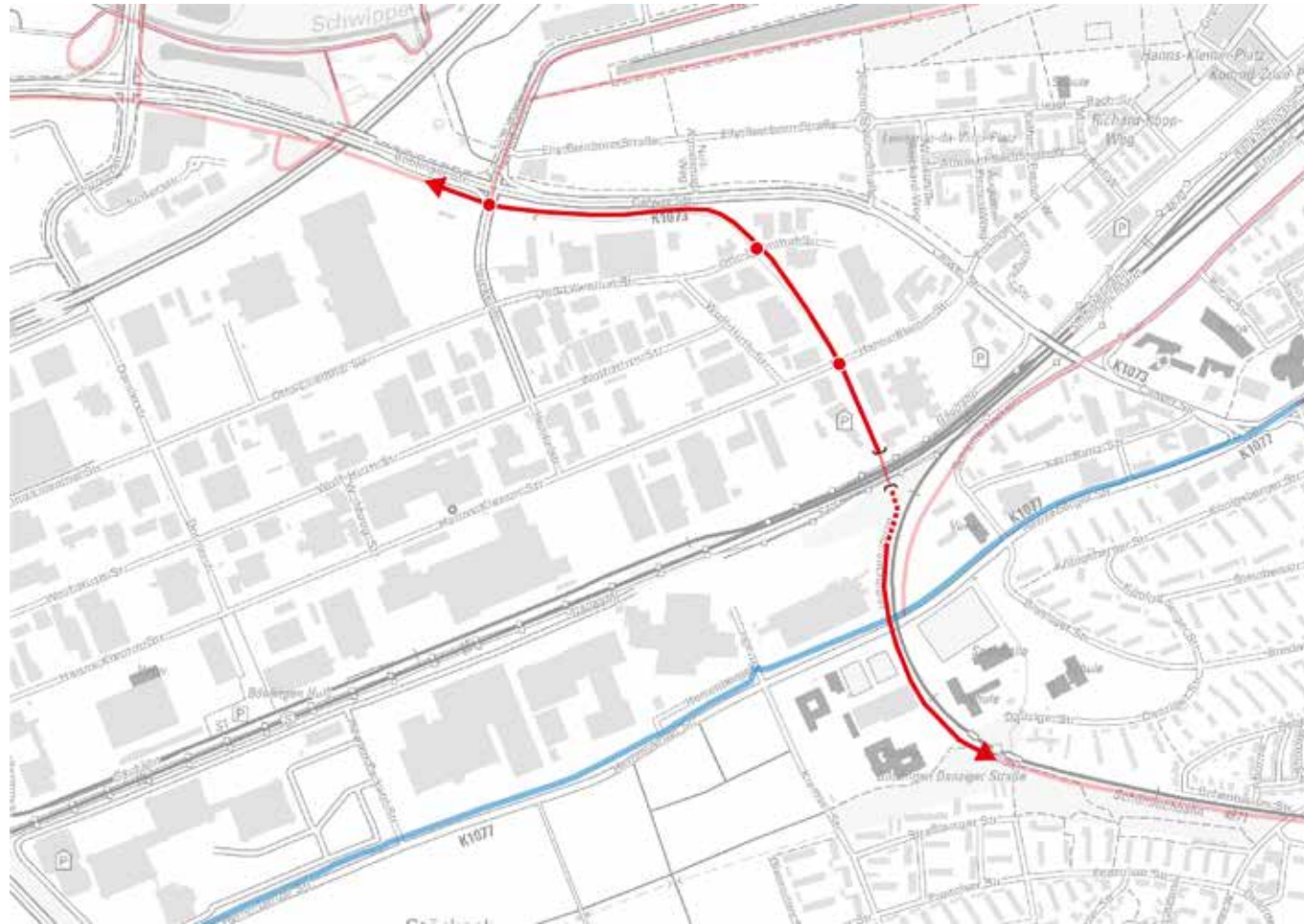
Die Variante über die Calwer Straße (1) quert an einer Reihe von Knotenpunkten und ist durch die hohe Verkehrsbelastung für den Radverkehr unattraktiv. Die Variante über den Bahnhof Hulb (2) ist aufgrund der Konfliktsituation zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Bahnunterführung und der Verkehrsbelastung auf der Dornierstraße nicht umsetzbar. Die Führung an dem geplanten renaturierten Aischbach (3) entlang ist attraktiv, die Planung aber zu unkonkret. Die Vorzugsvariante ist daher die Führung über die Heinkelstraße (4), mit verhältnismäßig geringer Verkehrsbelastung und einer eigenständigen Unterführung östlich des Bahnhofs mit einer Rampe im Südbereich.



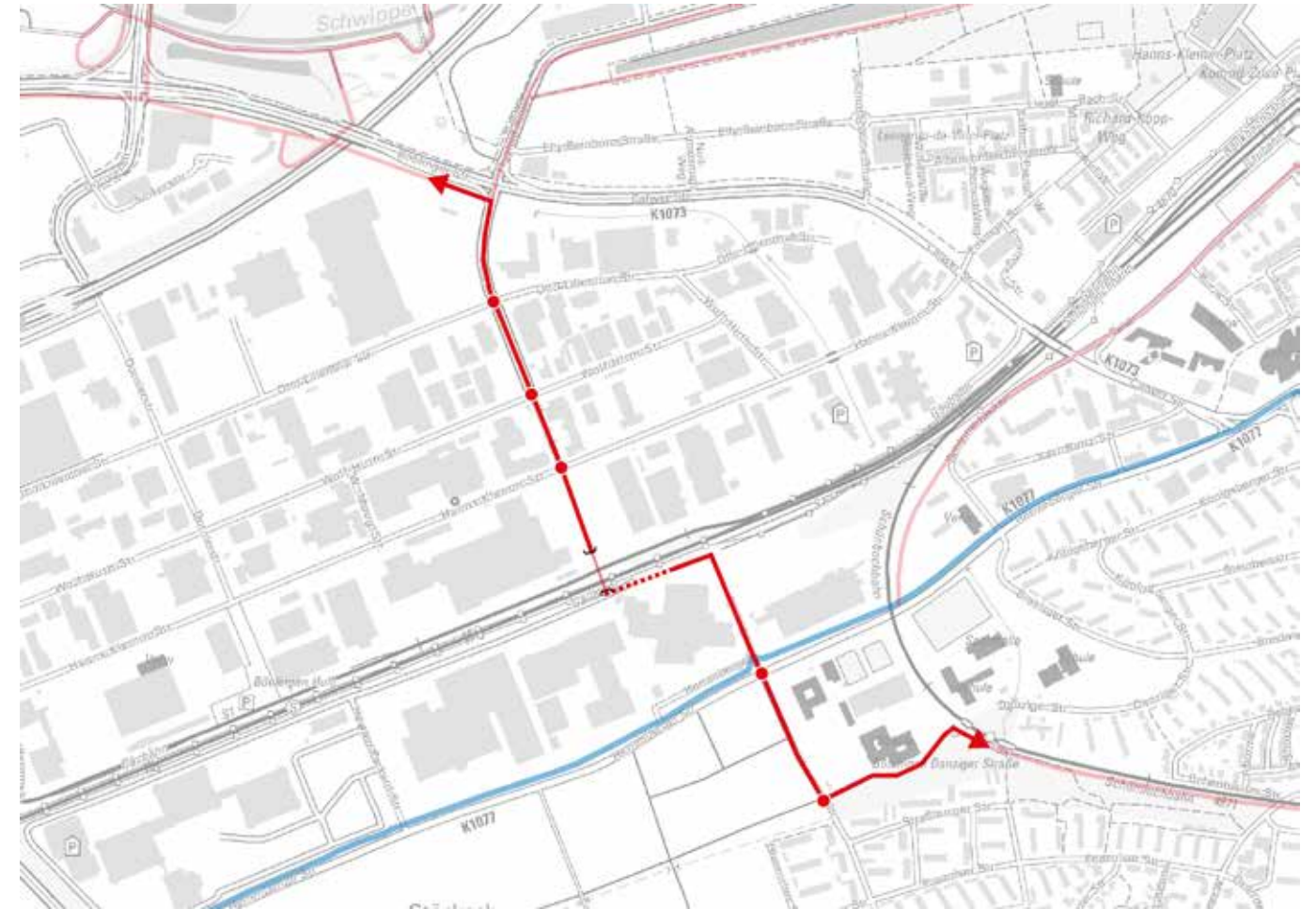
Verlauf 1: Calwer Straße (eigene Darstellung)



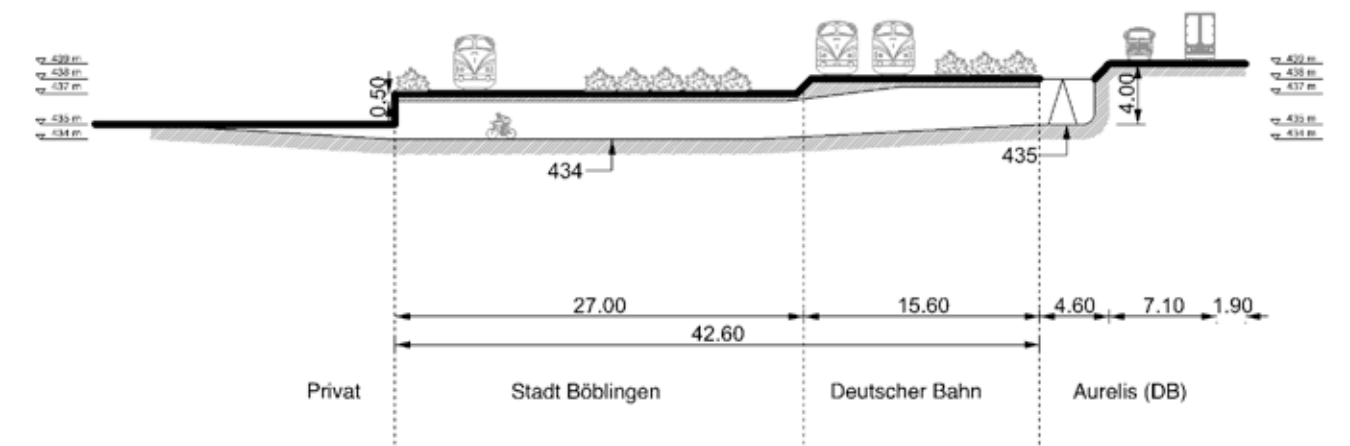
Verlauf 2: über S-Bahnhof Hulb (eigene Darstellung)



Verlauf 3: Entlang dem renaturierten Aischbach (eigene Darstellung)



Verlauf 4: Über Heinkelstraße und Friedrich-Schiller-Schule (eigene Darstellung)



Schnitt: Neukonzeption Unterführung Böblingen Heinkelstraße/Hulb (eigene Darstellung)

6

Bewertung

Kostenanalyse

Die Investitionskosten wurden mittels Kennwerten für Standardmaßnahmen und Kostenspannen für Sonderbauwerke abgeschätzt. Mit 1,3 Mio. Euro pro Kilometer liegen die durchschnittlichen Kosten im nationalen und internationalen Vergleich im mittleren Bereich.

Die Kostenanalyse bietet einen ersten Richtwert für die voraussichtlichen Investitionskosten zur Umsetzung der Radschnellverbindung. Sie ist Grundlage für die Kosten-Nutzen-Analyse, mit der der volkswirtschaftliche Mehrwert der Radschnellwege dargestellt wird.

Die untersuchten Trassen sind in über 200 Abschnitte unterteilt, die homogene Streckenabschnitte abbilden. Hinzu kommen über 240 Knotenpunkte entlang der Trassen. Um die vorgegebenen Anforderungen an Radschnellwegverbindungen zu erfüllen, sind zahlreiche bauliche Maßnahmen notwendig. Auf Grundlage der Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten sowie der Expertise der beteiligten Planenden auf kommunaler Ebene wurden alle notwendigen Maßnahmen in einem Kostenschlüssel zusammengefasst (Anhang). Für Maßnahmen des Wegebau, der Markierung sowie der StVO-konformen Beschilderung und Beleuchtung konnten feste Kostensätze zugrunde gelegt werden, für Sonderbauwerke wie Brücken, Knotenpunkte oder Unterführungen können zum jetzigen Planungsstand lediglich Kostenspannen festgelegt werden. In den Baukosten ist ein Planungskostenanteil von 10% enthalten. Nicht berücksichtigt sind Kosten für Serviceeinrichtungen, Öffentlichkeitsarbeit, Unterhalt, mögliche Naturschutzkosten und Grunderwerb, da hierzu keine belastbaren Daten zur Verfügung standen.

In Abhängigkeit von Fahrbahnbreite, Abschnittlänge, Lage und dem Zustand bestehender Wege wurden die Kostensätze auf jeden Abschnitt angewandt. Jeder Brücke, jeder Unterführung und jedem Knotenpunkt eines Abschnitts wurden die Kostenspannen hinzugefügt. Die Kostenschät-

zung eines jeden Abschnitts stellt die Summe aus Wegebaukosten und den jeweiligen Minima bzw. Maxima der einzelnen Sonderbauwerke dar.

Für die Vorzugsroute und die Varianten wurden Steckbriefe für jede Gemeinde erstellt. In jedem Steckbrief sind die Kosten für den Wegebau sowie für alle Sonderbauwerke für den jeweiligen Abschnitt dargestellt. In den Gemeindeübersichten sind die Kosten aller Abschnitte innerhalb einer Kommune zusammengefasst. Die Gesamtbaukosten für die Vorzugsroute betragen ca. 105 Mio. Euro. Dabei entfallen 92% der Kosten auf den Wegebau und die Knotenpunkte sowie 8% auf die Sonderbauwerke.

Der Kostenvergleich zwischen den einzelnen Abschnitten und Kommunen fällt sehr unterschiedlich aus. Wege im ländlichen Bereich sind mit geringerem Aufwand zu qualifizieren als Wegeverbindungen in städtischen Bereichen. Gemeinden mit einem hohen Streckenanteil haben entsprechend höhere Kosten. Sonderbauwerke erzeugen ebenfalls Kostenunterschiede. Insgesamt liegen die Kosten pro Kilometer Radschnellverbindung mit ca. 1,3 Mio. Euro im guten Mittelfeld. So betragen die Kosten für Radschnellwege in den Niederlanden zwischen 0,5 und 2,0 Mio. Euro/km. Der RS1 in der Metropolregion Ruhr kostet durchschnittlich 1,81 Mio. Euro/km.



Potenzialanalyse

Der Orientierungswert von 2.000 Radfahrten pro Tag für einen Radschnellweg wird im Landkreis Böblingen abschnittsweise erreicht. In den zentralen Bereichen erzeugt der Radschnellweg ein ausreichendes Nutzerpotenzial. Bei flankierenden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung kann ein flächendeckendes Nutzerpotenzial von 2.000 Radfahrten pro Tag erreicht werden.

Die landesweite Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg wurde auf Basis von allgemeinen Verkehrsverflechtungen erstellt. Um die lokalspezifische Situation im Landkreis und seinen Gemeinden genauer abbilden zu können, erfolgte die Konkretisierung der Potenzialanalyse auf Basis von siedlungsstrukturellen und demographischen Kriterien. Das angewandte Modell zur Berechnung des Nutzerpotenzials wird durch die folgenden Faktoren maßgeblich beeinflusst:

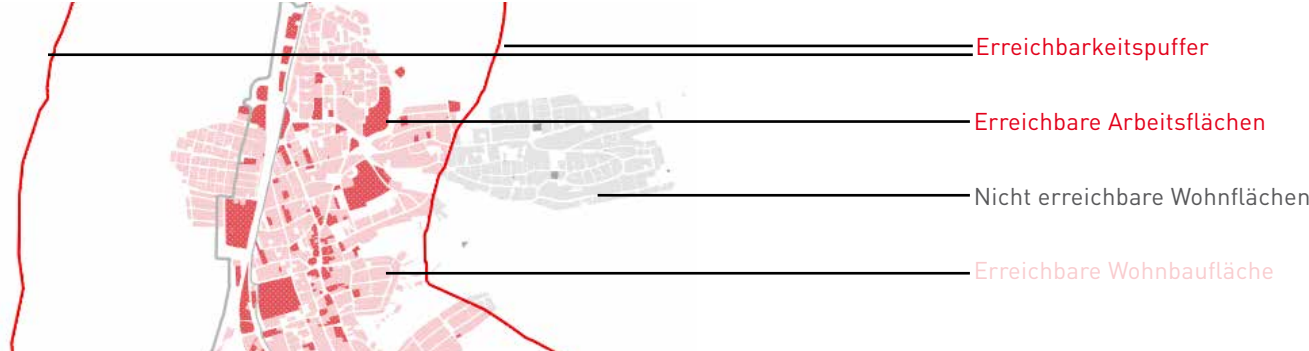
- Anteil der tatsächlichen Nutzung
- Länge der Streckenabschnitte
- Anzahl der Entfernungsklassen
- Bevölkerungsdichte
- Erreichbarkeitspuffer
- Lage des Routenverlaufs zum Siedlungskörper
- Fokus liegt auf Berufs- und Ausbildungspendlern

Die durchschnittliche Wegelänge eines Radfahrenden beträgt nach MiD 2008 ca. 3,2 km. Der maximal akzeptierte Umweg bei einer Fahrt beträgt maximal 25% der zu bewältigenden Strecke. Bei einer durchschnittlichen Fahrt akzeptiert der

Radfahrende so aufgerundet maximal einen Kilometer Umweg. Daraus folgt die Annahme, dass alle Bewohner, die in einer Distanz von einem Kilometer zur Radschnellverbindung wohnen und arbeiten, als potenziell erreichbare Nutzer gelten. Daher wird entlang der Vorzugsvariante zu beiden Seiten ein ein Kilometer breiter Korridor gebildet. Je mehr Menschen einer Gemeinde in diesem Korridor leben, wie z.B. in Leonberg, desto größer fällt das lokale, raumspezifische Nutzerpotenzial aus.

Im gesamten Untersuchungsraum leben ca. 335.000 Menschen. Diese verteilen sich anteilig auf die jeweils vorhandene Wohnbaufläche jeder Gemeinde. Der Anteil der erreichbaren Wohnbaufläche im Umkreis von einem Kilometer entspricht den erreichbaren Einwohnern. Die Radschnellverbindungen erreichen jeden zweiten Bewohner, also ca. 160.000 Menschen.

Die aktuelle Mobilitätsquote beträgt in Baden-Württemberg wochentags 95,1%. Bei einer Weganzahl von 3,9 Wegen pro Tag sind das rund 550.000 Wege am Tag. Davon wird nach „Radverkehr in Baden-Württemberg“ jeder elfte Weg mit dem Rad zurückgelegt (INOVAPLAN, 2015). Für



Methodisches Vorgehen der Potenzialanalyse im GIS

die Radschnellverbindung sind die Wegzwecke „Arbeit“ und „Ausbildung“ relevant. Diesen Zwecken dient jeder fünfte Weg (20,5%) mit dem Rad. Daraus kann gefolgert werden, dass einer von fünfzig Wegen im Untersuchungsgebiet auf den Radschnellverbindungen stattfindet.

Um das rechnerische Potenzial auch räumlich darzustellen, wurden die aus der MiD 2008 erhobenen Entfernungsklassen auf die errechnete Wegezähl von einem bis zehn Kilometer angewandt. Gleichzeitig wurde die Vorzugsroute in Fünf-Kilometer-Abschnitten dargestellt. Für jede Gemeinde wurde ein zentraler Quellpunkt entlang der Radschnellverbindung festgelegt. Von diesem Punkt ausgehend, wurde für jede Gemeinde die Wegezähl je Wegelänge auf jedem Fünf-Kilometer-Abschnitt eingetragen. Aufgrund der Datenlage konnte ausschließlich der untersuchte Streckenverlauf berücksichtigt werden. Weitere Zu- und Abflüsse über die Enden der Routen hinaus aus den Nachbarregionen wurden nicht berücksichtigt. Das Nutzerpotenzial an den endständigen Abschnitten ist entsprechend höher einzuschätzen. Die Verteilung erfolgt hierbei gewichtet. Die Gewichtung bemisst sich an den potenziell erreichbaren Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsflächen innerhalb des Erreichbarkeitspuffers. Sie entspricht dem Verhältnis 25:75.

Auf Grundlage dieser Methodik wurde das Nutzerpotenzial für den von der RadSTRATEGIE festgelegten Zielwert von 20% Radverkehrsanteil berechnet (MV BW, 2016).

Radschnellverbindungen sollen abschnittsweise mehr als 2.000 Radfahrten täglich erreichen. Die Potenzialanalyse zeigt, dass die Radschnellwegeverbindungen dieses Potenzial auf ausgewählten Abschnitten bieten. Von 16 untersuchten Teilabschnitten erreicht die Hälfte mehr als 2.000 Fahrten, fünf weitere Abschnitte erreichen immerhin annähernd 2.000 Fahrten pro Tag.



Potenzialanalyse (Radverkehrsanteil 20%)

Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Vorzugsroute liegt der Kosten-Nutzen-Quotient bei positiven 4,87. Radverkehrsfördernde Maßnahmen, wie in der RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg beschrieben, erhöhen den Anteil der Radfahrer und haben positive Auswirkungen auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Mit der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) wird der volkswirtschaftliche Mehrwert der notwendigen Investitionen dargestellt. Dazu werden die Kosten den Nutzen gegenübergestellt. Die Kosten setzen sich zusammen aus den in der Kostenschätzung errechneten Bau- und Planungskosten sowie den damit verbundenen Folgekosten, wie z.B. Instandhaltungskosten. Da die Kosten monetarisiert sind, ist ebenso eine Monetarisierung der Nutzen vorzunehmen, um eine Vergleichbarkeit der beiden Größen zu ermöglichen. Dazu wird die Methode „Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen“ verwendet, die 2008 im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr entwickelt wurde (PTV/TCI, 2008). Sie berücksichtigt volkswirtschaftliche und ökologische Indikatoren, die in Form von Nutzenkomponenten dargestellt werden. Für die KNA der Radschnellverbindung wurden die folgenden Komponenten berücksichtigt:

- N1: Beitrag zum Klimaschutz – Saldo der CO₂-Emissionen
- N2: Verringerung der Luftbelastung – Saldo der Schadstoffemissionen innerorts
- N3: Verbesserung der Verkehrssicherheit – Saldo der Unfallschäden
- N4: Senkung der Betriebskosten – Saldo der Betriebskosten
- N6: Senkung der Krankheitskosten – Veränderung der Krankheitskosten durch Verbesserung des Gesundheitszustandes
- N7: Unterhaltskosten – Unterhaltskosten der neuen Infrastruktur

Auf Grundlage dieser Methodik wurden Kosten-Nutzen-Koeffizienten für unterschiedliche Radverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen berechnet. Variante 1 basiert auf einem

aufgrund des Baus des Radschnellwegs und der zu erwartenden positiven Entwicklung erhöhten Radverkehrsanteil von 12,8%. Variante 2 beruht auf dem Zielwert des Landes Baden-Württemberg von 20% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2030, der durch den Infrastrukturausbau und eine starke ergänzende Förderung des Radverkehrs erreicht werden soll. In beiden Fällen wird eine Wirtschaftlichkeit der Investitionen erreicht. Bei einer jährlichen Investitionssumme von 6,6 Mio. Euro wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 28,5 Mio. Euro erzielt. Der Kosten-Nutzen-Quotient beträgt 4,87.

In der Kostenanalyse wurden keine Grunderwerbskosten berücksichtigt, da keine belastbaren Daten vorlagen. Eine überschlägige Abschätzung hat gezeigt, dass der Kosten-Nutzen-Quotient nur gering sinken würde, wenn die zusätzlichen Grunderwerbskosten ein Drittel der Investitionskosten betragen.

Der Sensitivitätstest der Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, dass trotz Änderung einzelner Parameter der Kosten-Nutzen-Quotient stets über 4,0 bleibt.

Die Kosten-Nutzen-Analyse macht deutlich, dass neben dem Bau der Radschnellwege flankierende Maßnahmen von entscheidender Bedeutung für die Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sind. Neben den übergeordneten Maßnahmen des Landes empfehlen die Gutachter, auch im Landkreis Maßnahmen im Bereich Marketing und Mobilitätsmanagement, z.B. in Zusammenarbeit mit den großen Arbeitgebern, zu verstärken.

Kosten-Nutzen-Analyse für Variante 2: Radverkehrsanteil 20% (Zielwert Land Baden-Württemberg)					
Nutzen/Ziel	Faktor	Indikator	Kosten (in tausend €)	Wert	Einheit
Eingesparte Pkw-Kilometer pro Jahr gegenüber Nullfall	P1			78.298.000	Pkw-Kilometer/Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	N1	Saldo der CO ₂ -Emissionen	4.721 €	20.436	t CO ₂ /Jahr
Verringerung der Luftbelastung	N2	Saldo der Schadstoffemissionen innerorts	783 €	78.298.000	Pkw-Kilometer/Jahr
Verbesserung der Verkehrssicherheit	N3.1	Saldo der Unfallschäden	853 €	1	Getötete/Jahr
	N3.2	Saldo der Unfallschäden	1.589 €	18	Schwerverletzte/Jahr
	N3.3	Saldo der Unfallschäden	415 €	106	Leichtverletzte/Jahr
	N3.4	Saldo der Unfallschäden (Sachschaden)	2 €	0	Mio. Fahrzeugkilometer/Jahr
Senkung der Betriebskosten	N4	Pkw-Kilometer/Jahr	15.660 €	78.298.000	Pkw-Kilometer/Jahr
Senkung der allg. Krankheitskosten	N6	Veränd. Krankheitskosten durch besseren allg. Gesundheitszustand	4.698 €	18.791.528	Pkw aktiver Personen/Jahr
	N7	Unterhaltskosten der neuen Infrastruktur	-147 €	5.863.000	€/Jahr
		Nutzen Summe	28.574 €		
Verringerung der Investitionskosten	K1	Investitionskosten pro Jahr	5.883 €		
Kosten-Nutzen-Quotient			4,87		
	Anteil	Wert in Euro	Nutzungsdauer	Annuitätenfaktor	Annuitäten
Grunderwerb	0%	-	unbegrenzt	0,03	-
Fahrweg	97%	96.144.000 €	25	0,0574	5.518.666 €
Ingenieurbauwerke	3%	8.856.000 €	50	0,0389	344.498 €
Betriebstechnik	0%	-	25	0,0574	-
Energieversorgung	0%	-	15	0,0838	-
Öffentlichkeitsarbeit	0%	-	2	0,5226	-
Gesamtbausumme Brutto			105 Mio. €		

Tab.: Werte Kosten-Nutzen-Analyse auf Grundlage des Forschungsprogramms Stadtverkehr (PTV/TCI 2008) für den Zielwert des Landes Baden-Württemberg von 20% Radverkehrsanteil (Variante 2)

Fazit

Empfehlung/Priorisierung

Mit der Machbarkeitsstudie wurden Vorzugsrouten für Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg erarbeitet, die die Zielvorgaben erfüllen.

Die Vorzugstrassen der Radschnellverbindungen

- führen zu erhöhten Radfahrten pro Tag
- lassen sich mit machbaren verkehrlichen und technischen Maßnahmen umsetzen
- führen zu Konflikten bei den Nutzungsansprüchen an die bestehenden Infrastrukturen, die aber gelöst werden können
- stehen in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis

Grundsätzlich sind die Voraussetzungen für die weitere Planung gegeben. Während der Bearbeitungszeit sind bereits Umsetzungshindernisse bei der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange sichtbar geworden. Diese sind für die weitere Planung und Umsetzung zu beachten. Offene Fragen sind:

- Grunderwerb von land- und forstwirtschaftlichen Flächen bzw. Erweiterung sowie Freigabe von land- und forstwirtschaftlichen Wegen
- Nutzungskonflikte mit Natur- und Umweltschutz
- Integration in übergeordnete oder parallele Planungen, wie bspw. die Überdeckung der A81, das RadNETZ BW oder die Südumfahrung Renningen und kommunale Planungen

Es wird empfohlen, die weitere Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung mit Augenmaß voranzutreiben. Grundlage dafür sollte eine umfassende Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger sein.

Die vorgeschlagenen Qualitätsstandards stellen eine erste Richtschnur dar. Die aktuelle Linienführung ist in einigen Bereichen nicht endgültig und muss kleinräumig im weiteren Verlauf der Planung konkretisiert werden. Dort, wo wichtige Belange hohe Kosten auslösen, die nicht im Verhältnis zum Qualitäts- oder Nutzergewinn

stehen, sind Alternativen in der Streckenauswahl abzuwägen.

Weitere Vorgehensweise

Radschnellverbindungen sind eine noch relativ junge Infrastruktur. Insofern werden die Vorgehensweisen zu ihrer Herstellung noch erprobt. Zur Umsetzung sollten grundsätzlich folgende Arbeitsschritte eingeleitet werden:

- Klärung der Fördermöglichkeiten und -bedingungen
- Klärung von Umwidmungsverfahren
- Vorbereitung der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange sowie des Beteiligungs- und Kommunikationskonzeptes
- Abschnittweise Vorbereitung von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren

Neben den nächsten Arbeitsschritten müssen lokalpolitische Umsetzungsstrategien entwickelt werden, um den jeweiligen Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Grundsätzlich kann zwischen zwei Vorgehensweisen unterschieden werden. Es können schnell die Streckenabschnitte mit den geringsten rechtlichen und finanziellen Hürden umgesetzt werden, um „Strecke zu machen“. Dann bleiben die Knotenpunkte als wesentliche Schwachstellen bestehen und das Nutzerpotenzial kann nicht erreicht werden. Oder es werden zunächst die langwierig zu planenden Knotenpunkte angepasst, damit wird die Gesamtstrecke aber erst sehr spät sichtbar und durchgängig befahrbar. Ein Wandel des Mobilitätsverhaltens kann so kurzfristig nicht erreicht werden.

Für die Radschnellverbindung in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg wird vorgeschlagen, die Umsetzung mit einer zweigleisigen Strategie anzugehen:

- Eine abschnittsweise Realisierungsstrategie (zeitliche Umsetzung), die anhand von Abschnittsprioritäten kontinuierlich ein Gesamtnetz schafft, das jedoch erst in ein paar Jahren in dem angestrebten Ausbaustandard verfügbar sein wird (siehe Umsetzungskonzept).
- Durch eine Kommunikationsstrategie (Bürgerbeteiligungskonzept) wird die Gesamtstrecke bereits frühzeitig sichtbar gemacht. Nutzer und Arbeitgeber sollen dadurch früh aktiviert werden.

Zeitliche Umsetzung

Eine Radschnellverbindung kann nicht wie Bundesautobahnen an einem Stück gebaut werden. Ihre Umsetzung erfolgt in mehreren Abschnitten, die so zu wählen sind, dass an den jeweiligen Abschnittsenden eine Verbindung zu anderen Radwegeinfrastrukturen besteht und diese bestenfalls innerhalb der Abschnittsflächen erschlossen werden. Es sollten keine isolierten Abschnitte hergestellt werden. Zugleich ist eine Umsetzungsreihenfolge festzulegen, die auf der Priorisierung der Streckenabschnitte beruht.

Radschnellverbindungen sollen nach der Vorgabe des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg mindestens 5 Kilometer umfassen. Im Zuge der Potenzialanalyse sind so 16 Abschnitte entstanden. Die Priorisierung der Abschnitte wurde wie folgt vorgenommen.

Höchste Umsetzungspriorität

Streckenabschnitte mit dem höchsten Nutzerpotenzial von über 2.500 Radfahrten pro Tag.

Hohe Umsetzungspriorität

Streckenabschnitte mit einem hohen Nutzerpotenzial zwischen 2.000 und 2.500 Radfahrten pro Tag. Für diese Abschnitte sind auf Grundlage der Potenzialanalyse Baulastübernahmen von Kreis und Land möglich.

Mittlere Umsetzungspriorität

Streckenabschnitte, bei denen übergeordnete und parallele Planungen und Umsetzungen anstehen und die z.B. Lückenschlüsse zwischen bereits gebauten Abschnitten schaffen, um ein durchgängiges Streckennetz zu erreichen.

Geringe Umsetzungspriorität

Streckenabschnitte mit einem Nutzerpotenzial unter 2.000 Radfahrten pro Tag und einer hohen Machbarkeit (geringe finanzielle und rechtliche Hemmnisse) bzw. erst dann, wenn eine Nutzeranfrage abzusehen ist.

Geringste Umsetzungspriorität

Streckenabschnitte mit einem geringen Nutzerpotenzial und einer geringen Machbarkeit wegen hoher finanzieller oder rechtlicher Hemmnisse.



Rechtliche Umsetzung

Da die Radschnellverbindung voraussichtlich abschnittsweise geplant und umgesetzt wird, werden unterschiedliche Planverfahren zur Herstellung des Baurechts anzuwenden sein. Größtenteils wird das Planfeststellungsverfahren das am stärksten zielführende Instrument sein, um Baurecht zu schaffen.

Dort, wo für Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendig ist, keine Rechte anderer berührt werden bzw. unter den Betroffenen Einverständnis herrscht und keine öffentlichen Belange tangiert werden, bedarf es wiederum keiner aufwendigen Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren, Bauleitplanverfahren).

Entlang der Vorzugsroute wurden aufgrund der anzuwendenden Radverkehrsanlage und der Eigentumsverhältnisse grundsätzliche Genehmigungstypen ermittelt:

Typ: Einfache Genehmigungsverfahren

- Innerörtliche Abschnitte, bei denen die Radschnellverbindung auf bestehenden Radwegen oder vorhandenem Eigentum hergestellt werden kann
- Kreisstraßen im Eigentum des Landkreises, bei denen die Radschnellverbindung auf bestehenden Radwegen oder vorhandenem Eigentum hergestellt werden kann

Typ: Planfeststellungsverfahren

- Sowohl inner- als auch außerorts, wo Eigentumsverhältnisse tangiert werden
- Bei Radschnellverbindungen, die als Landesstraßen gewidmet sind (§37, Absatz 1)
- Auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen mit Wegebreiten unter 5 m

Typ: Bauleitplanung

- Abschnitte auf Flächen von Neubaugebieten, die sich künftig in der Planung befinden (hier können Bauleitpläne auch planfeststellungs- ersetzend sein)

Technische Umsetzung

Zur Herstellung einer Radschnellverbindung kann grob zwischen Maßnahmen an Strecken und an Knotenpunkten unterschieden werden. Welche Maßnahme angewendet wird, richtet sich sowohl nach dem Zustand des Bestandes als auch nach der angestrebten Infrastruktur. Im Folgenden werden die möglichen Maßnahmen aufgelistet. Im Kostenschlüssel (Anhang) wird detailliert dargestellt, für welche Zielknotenpunktform und welche Radverkehrsanlage welche Maßnahme nötig ist:

Maßnahmen an Strecken

- Markierung/Demarkierung
- Beschilderung
- Änderung der verkehrlichen Anordnung (Fahrradstraße)
- Fahrbahndecke Neu-/Rückbau
- Straßenoberbau Neu-/Rückbau

Maßnahmen an Knotenpunkten

- Standardarbeiten: Markierung, Demarkierung
- Neue Beschilderung, Poller sichern oder entfernen
- Neubau und Rückbau Straßenoberbau, bspw. bei Mittelinseln, Kreisverkehrum- oder -neubauten, Fahrbahnanhebungen
- Angehängte Radverkehrsanlagen, Tunnel plus Rampen

Literaturverzeichnis

BMVI [2008] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland. Bonn 2017.

Bundestag-Drucksache 18/11236

FGSV [1998] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr. Köln 1998.

FGSV [2008] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: RIN. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Köln 2008.

FGSV [2010] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf: ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln 2010.

FGSV [2014] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Arbeitsgruppe Straßenentwurf: Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Köln 2014

INOVAPLAN [2015] Radverkehr in Baden-Württemberg. Hrsg. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Stuttgart 2014

MV BW [2015] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadNETZ Baden-Württemberg. Stuttgart 2015

MV BW [2016] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: RadSTRATEGIE Baden-Württemberg. Stuttgart 2016.

MV BW [2018a] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösung für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Köln 2018

MV BW [2018b] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen Baden Württemberg. Köln 2018.

MV BW [2018c] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2018.

RVR [2014] Regionalverband Ruhr: Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1 Essen 2014 (Bearbeitung: Planersocietät, DTP, Via eG, orange edge, tippingpoint, TCI Röhling)

PTV Planung Transport Verkehr AG/TCI Röhling Transport Consulting International [2008] Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen. FoPS 70.785/2006. Hrsg. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Denzlingen/Karlsruhe 2008.

StrG BW (1992): Straßengesetz für Baden-Württemberg. Saarbrücken 1992.



Abkürzungsverzeichnis

BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
bspw.	beispielsweise
Fg	Fußgänger
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GIS	Geoinformationssystem
h	Stunde
ha	Hektar
km	Kilometer
m	Meter
MID	Mobilität in Deutschland
ÖV	Öffentlicher Nahverkehr
RSV	Radschnellweg
TÖB	Träger öffentlicher Belange
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen stammen, so weit nicht anders angegeben, vom Büro orange edge. Die Bild- und Verwertungsrechte liegen beim Urheber.

Luftbilder
LU BW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg



Anhang

Gemeindeübersichten

Legende

Die Gemeindeübersichten zeigen die untersuchten Routenverläufe und die Einteilung der Routen in Vorzug, Variante und Ergänzung. Die Kenndaten der Vorzugsroute und der Routenvariante werden in einer Grafik einander gegenübergestellt.

Art der Maßnahmen in %

- 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

Qualitätsstandards in %

- Anteil der Qualitätsstandards in drei Abstufungen an der gesamten Radschnellverbindung:
- A: Radschnellwegstandard
 - B: reduzierter Standard
 - C: Zielstandard RadNETZ

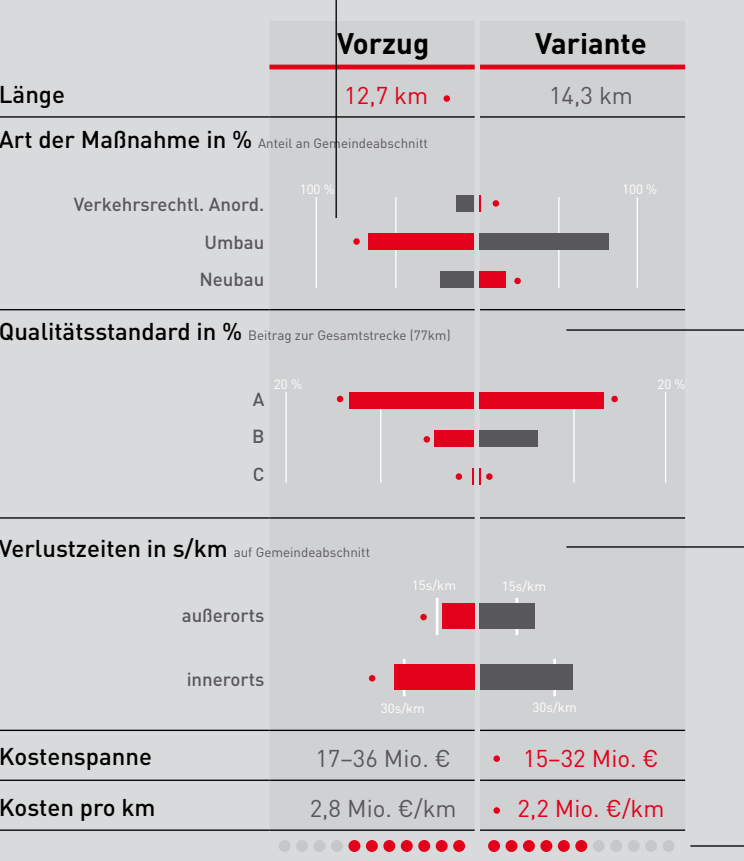
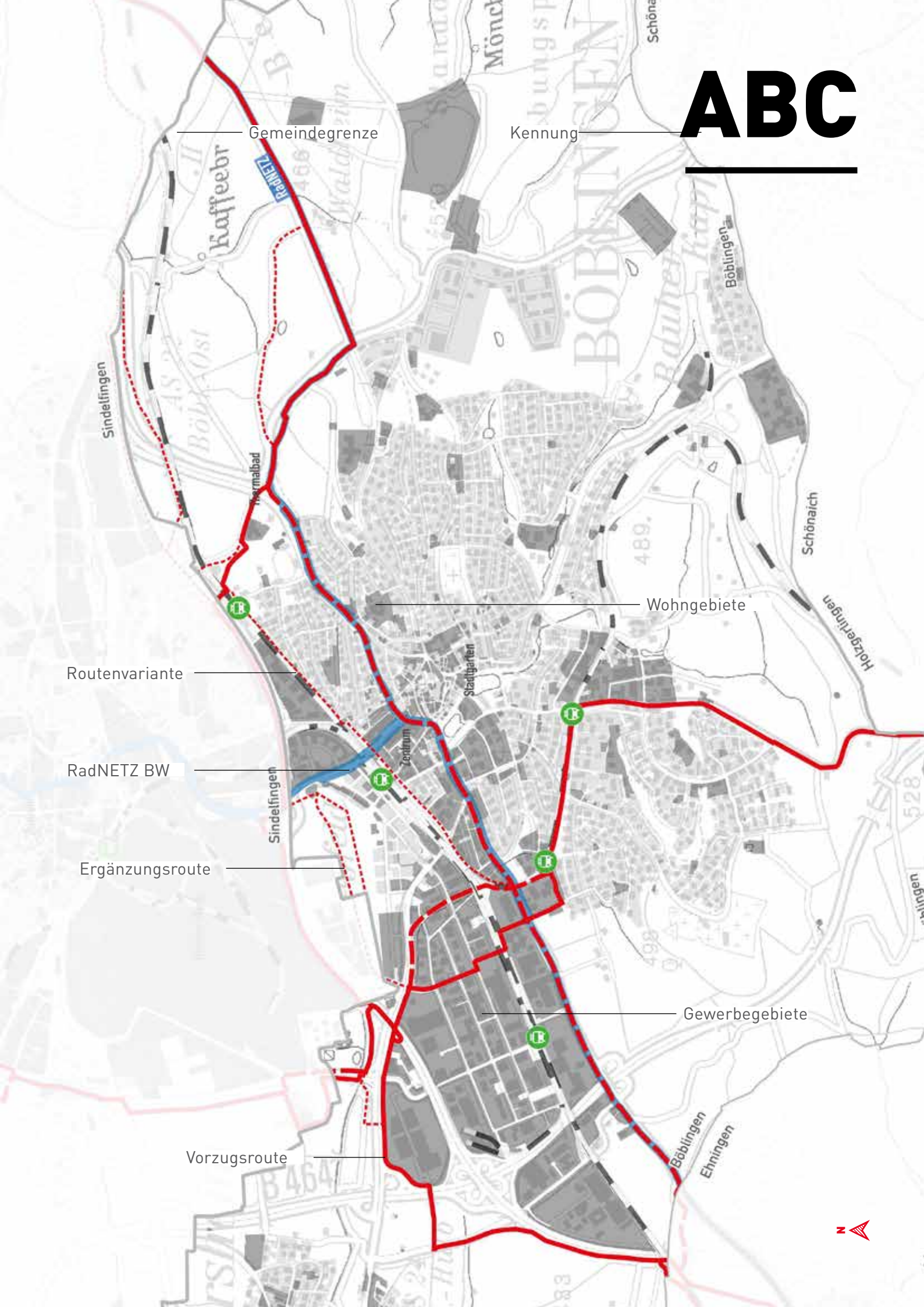
Verlustzeiten in s/km

- Bezogen auf den Gemeindeabschnitt mit Grenzwerten:
- außerorts: 15 s/km
 - innerorts: 30 s/km

Auswertung der Routengegenüberstellung

- 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

ABC



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.

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.

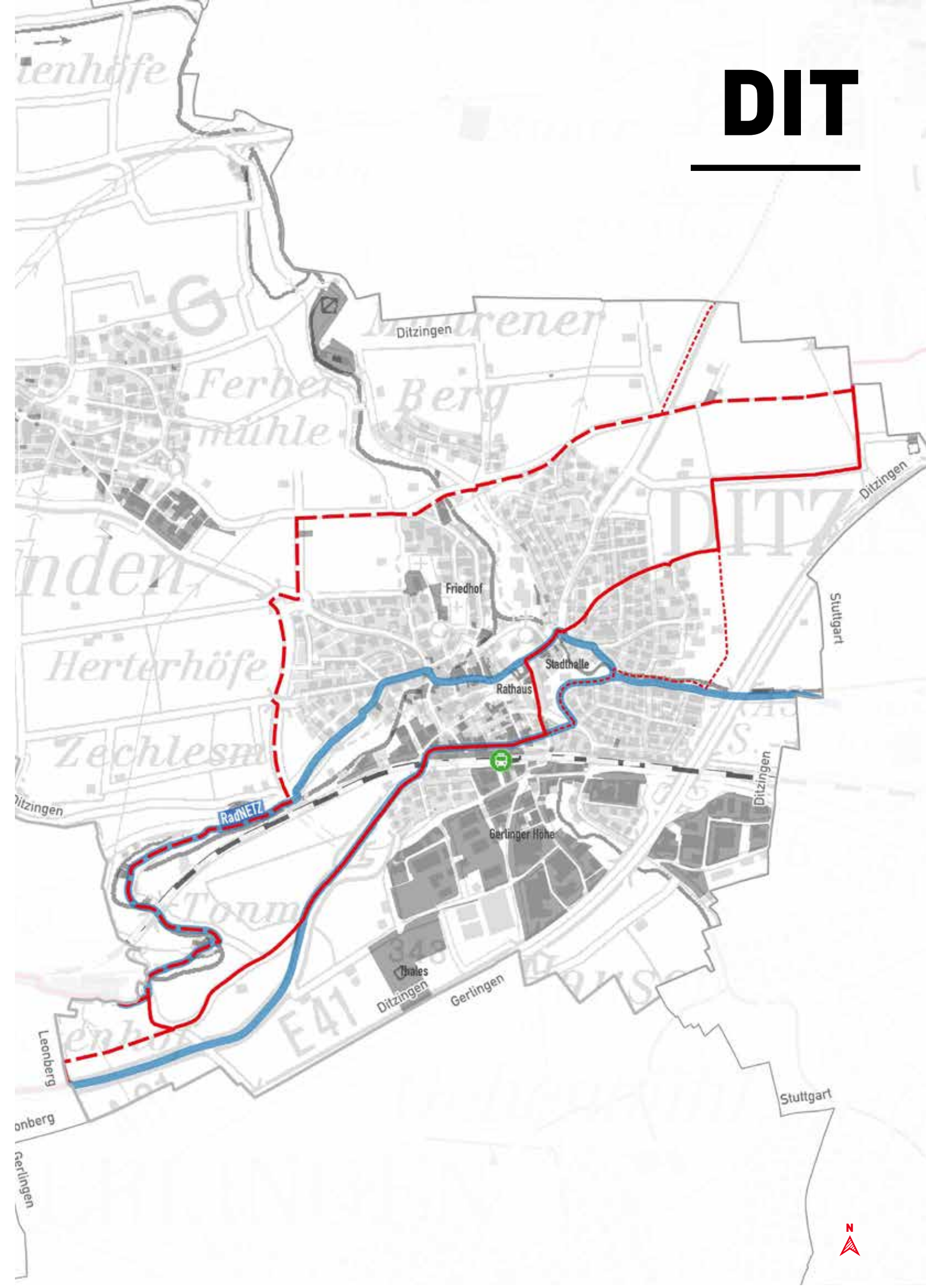
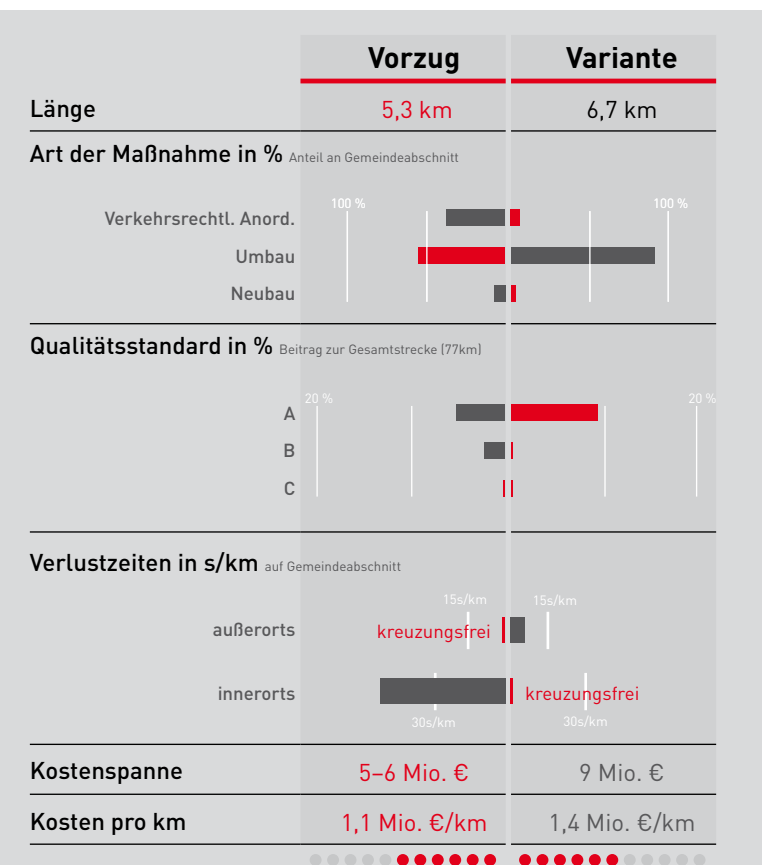
Sie erschließt die innerstädtischen Wohnbau-
gebiete nördlich der Bahntrassen und wird in
Richtung Schloss über die Gartenstraße fortge-
setzt. Über die Münchinger Straße und anschlie-
ßend die Korntaler Straße führt sie nordwestlich
in Richtung Korntal-Münchingen und setzen sich
auf landwirtschaftlichen 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.

- 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.



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.

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



	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

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.

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



	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

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.

HOG



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.

	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
Kostenspanne	6 Mio. €	3 Mio. €
Kosten pro km	1 Mio. €/km	0,7 Mio. €/km

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

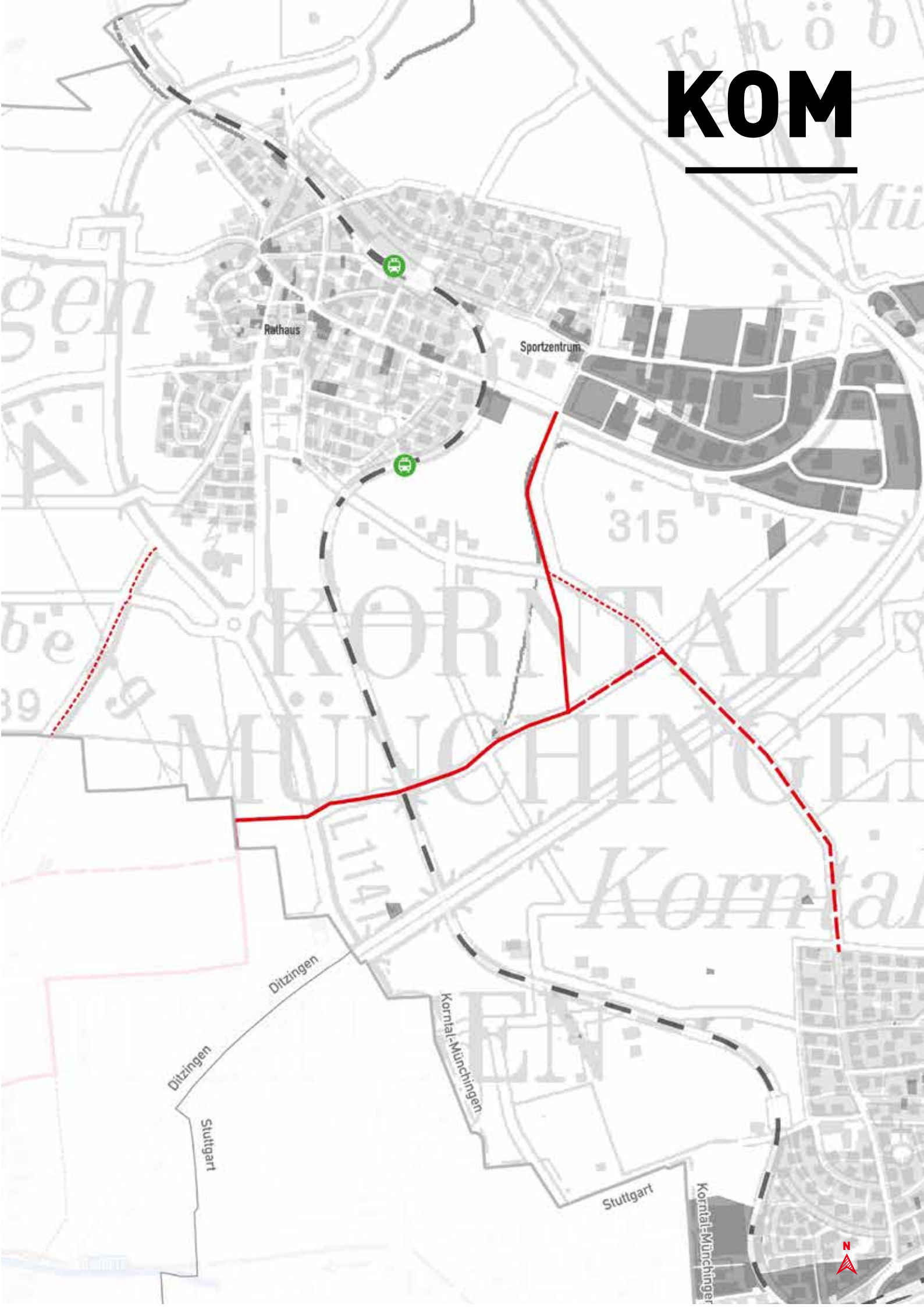
Die Routenvariante verläuft bis nach der Bahnanlage auf der Vorzugsroute und biegt weiter östlich nach Norden ab, um nach Korntal zu führen. Im weiteren Verlauf dieses Weges ist der Bahnhof von Korntal erreichbar.

KOM

	Vorzug	Variante
Länge	2,3 km	2,6 km
Art der Maßnahme in %	Anteil an Gemeindeabschnitt	
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau	100 %	100 %
Neubau	100 %	100 %
Qualitätsstandard in %	Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)	
A	20 %	20 %
B	20 %	20 %
C	20 %	20 %
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.



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

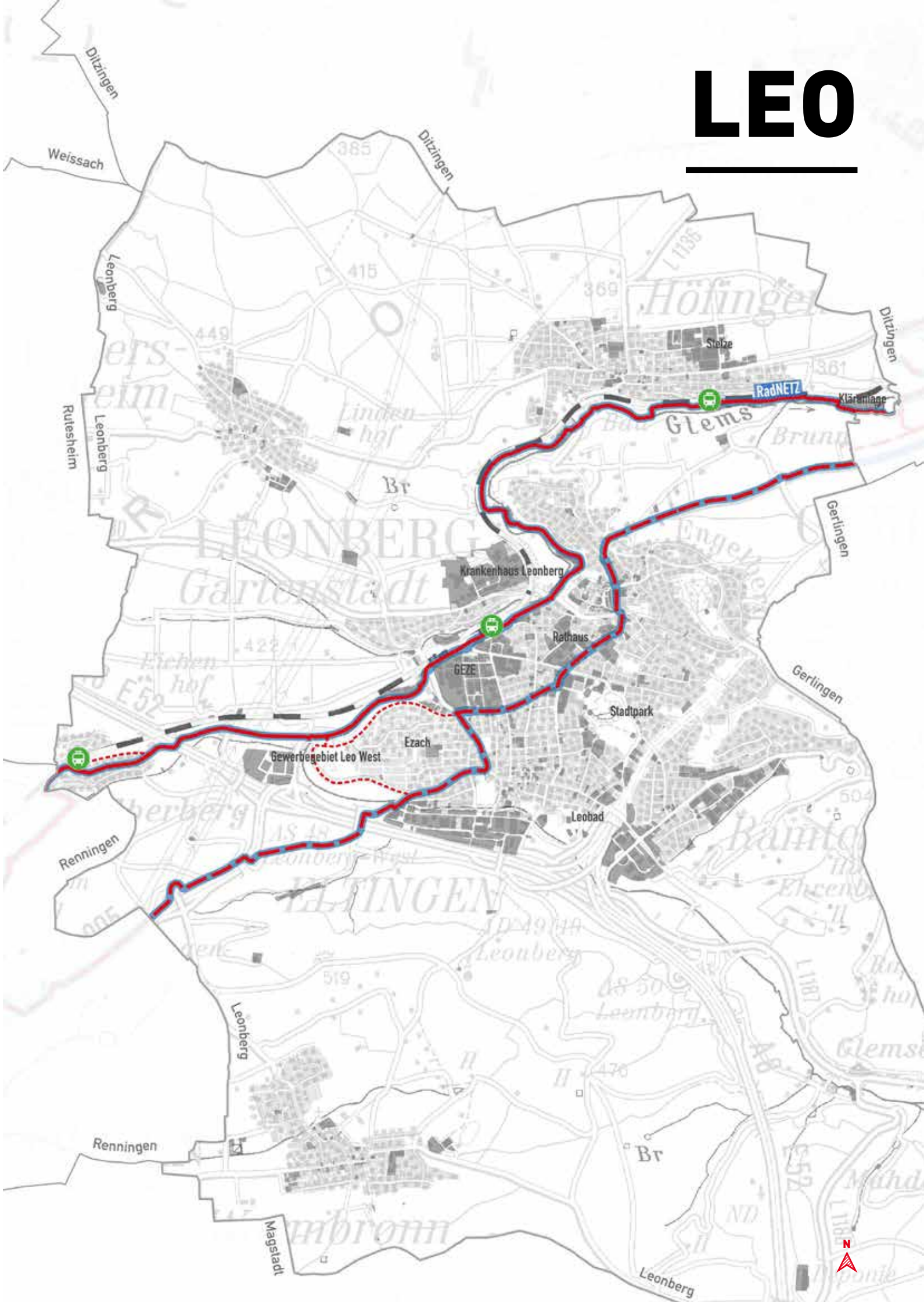
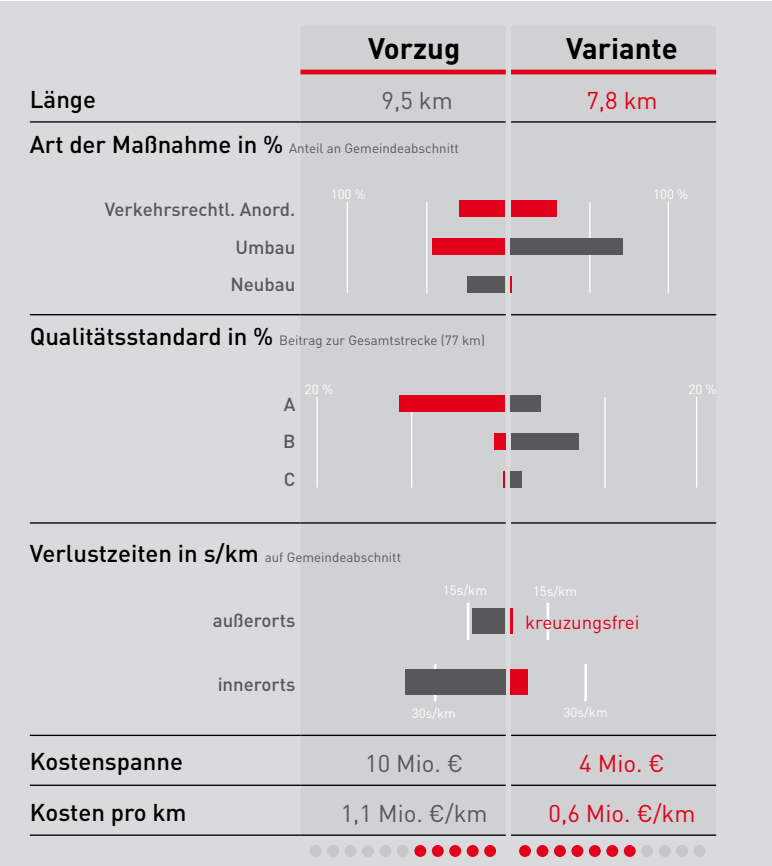
Die Variante knüpft an die von Renningen kommende Alternative an und erreicht das Stadtgebiet Leonbergs am Kreisverkehr zur Renninger Straße. Von hier aus führt ein langer Anstieg hoch zum Gewerbegebiet an der Brennerstraße.

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.

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.

LEO



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.

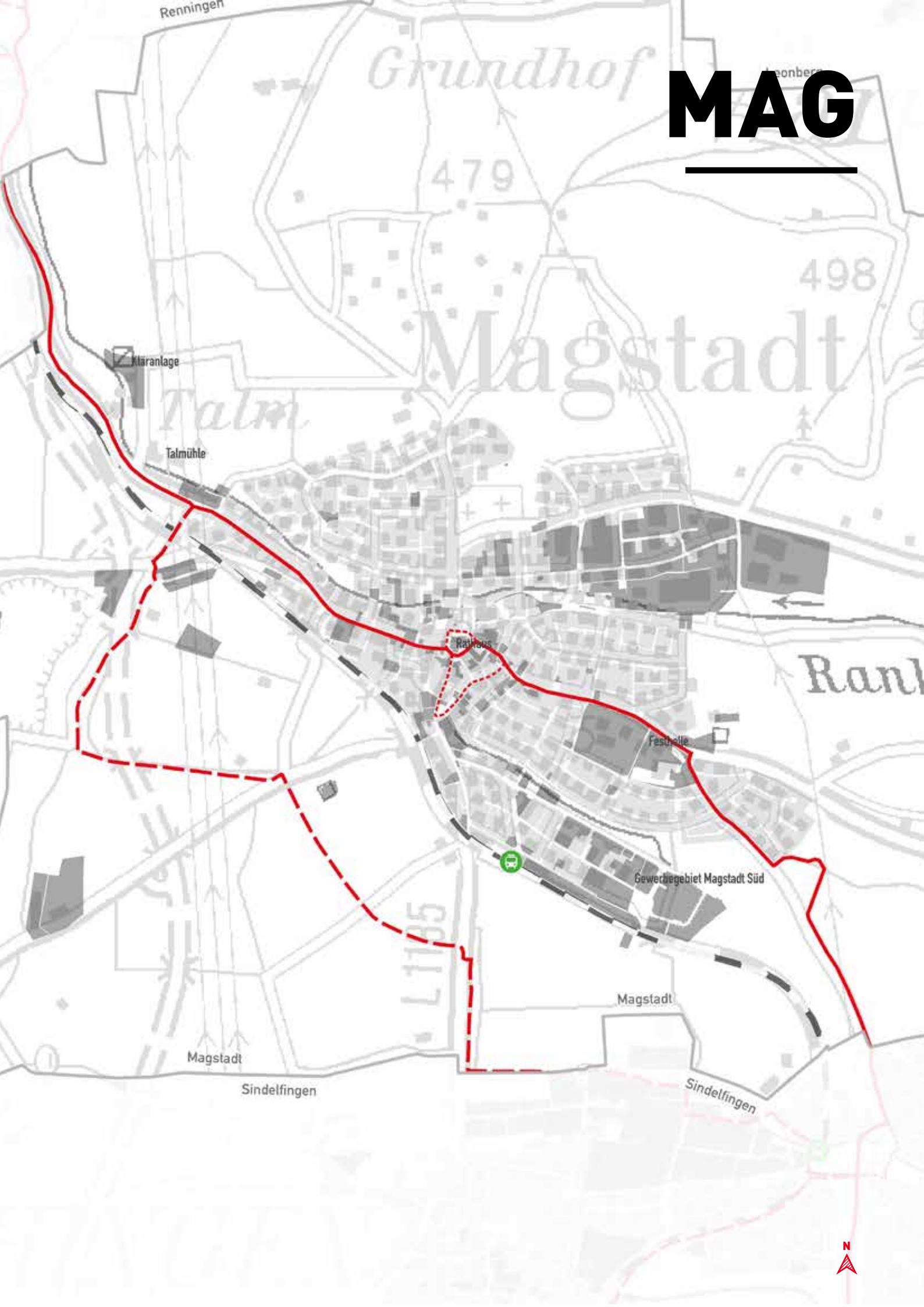
Durch das Siedlungsgebiet wird die Radschnellverbindung überwiegend auf der Fahrbahn geführt.

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.

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.



	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

Malmsheim (Renningen)

Vorzugsroute

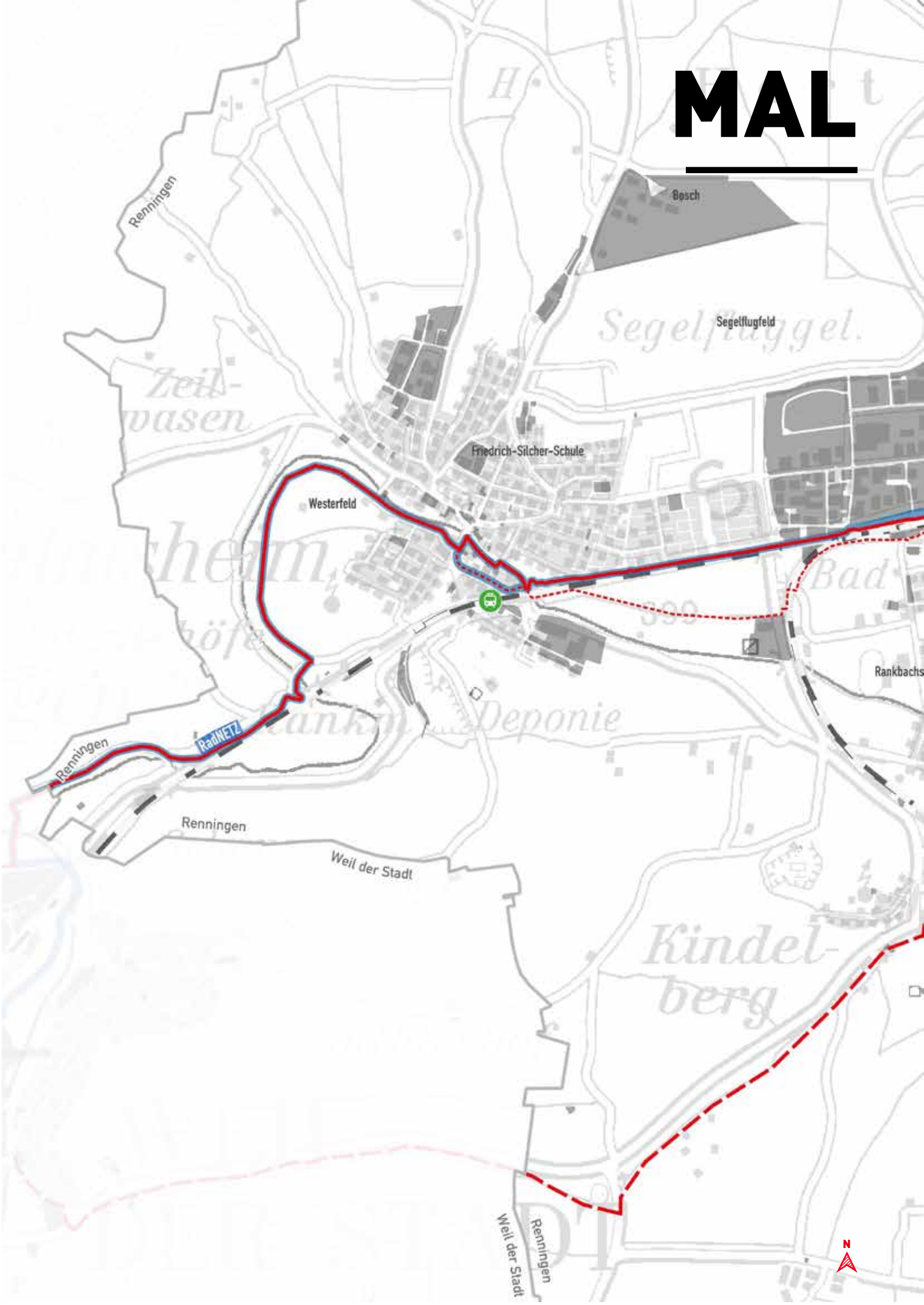
Die Stadt Malmsheim im Gemeindegebiet Renningen wird von Weil der Stadt über einen land- und forstwirtschaftlichen Weg angebunden, der für die Radschnellverbindungsstandards erweitert wird. Die Konzeption der Vorzugsvariante orientiert sich dabei am RadNETZ Baden-Württemberg und führt parallel entlang 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 Ergänzungsrouten verläuft südlich der Bahngleise – damit ist die Route von den Wohn- und Gewerbegebieten nördlich der Gleise weitestgehend abgeschnitten.



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 Gärtringer 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.

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 Malmsheim wird auf der jeweiligen Gemeindeübersicht beschrieben.

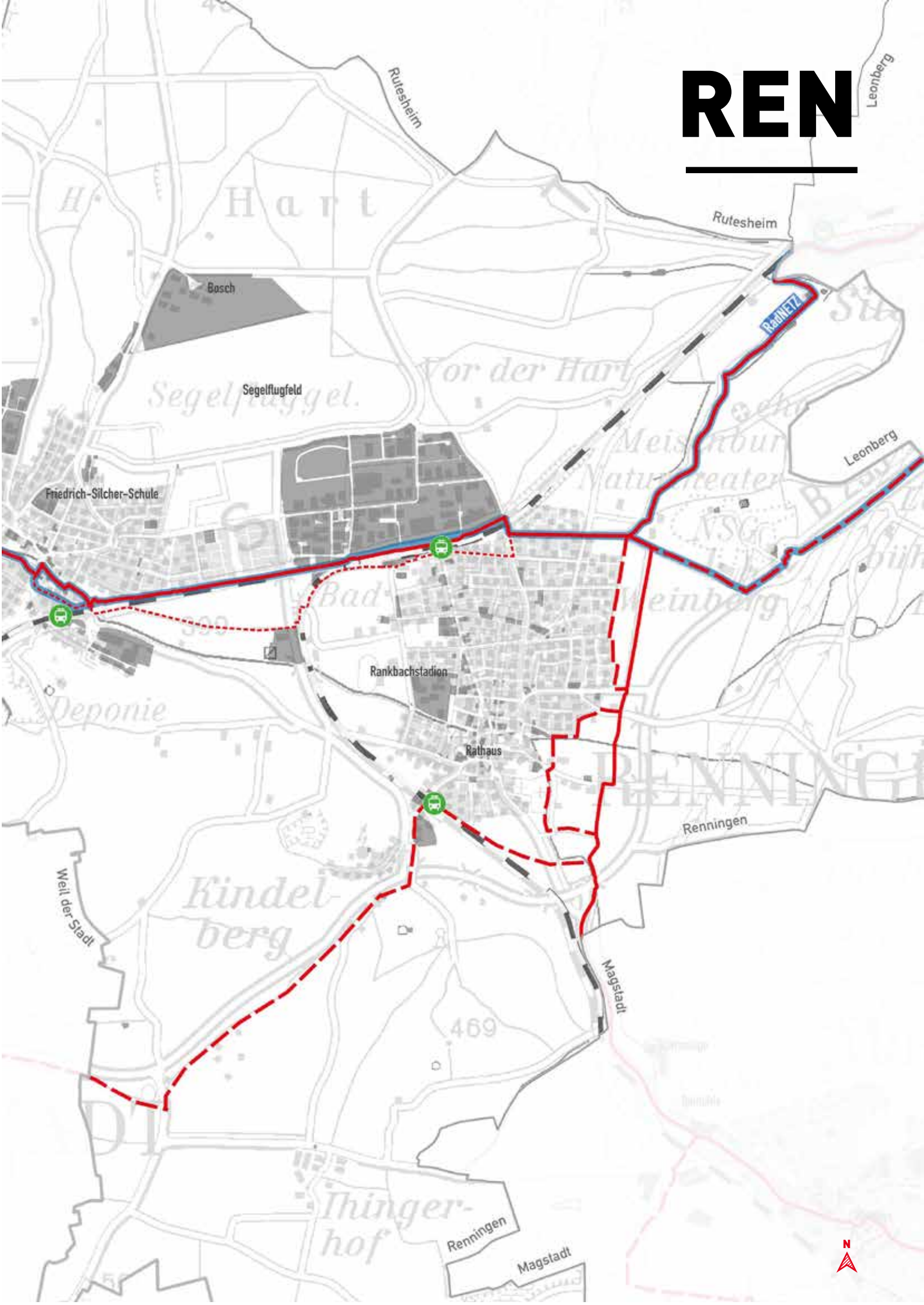
Routenvariante

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.

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 Punkteauswertung auch etwas besser dar.
- Die Integration der Radschnellverbindung in der Südumfahrung bei der Variante ist zu prüfen.



	Vorzug	Variante
Länge	6,3 km	8,6 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau	100 %	100 %
Neubau	100 %	100 %
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)		
A	20 %	20 %
B	20 %	20 %
C	20 %	20 %
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

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 Käsbrünlestraße 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.

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.

SIN

	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

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 Malsheim 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	100 %	100 %
Neubau	II	II
Qualitätsstandard in %	Beitrag zur Gesamtstrecke (77 km)	
A	20 %	20 %
B	II	II
C	II	II
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 Malsheim nach Renningen führt.
- Auch in der Punkteausswertung stellt sie sich etwas besser dar, auch wenn sie weniger zum A-Standard der Gesamttroute 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 Umlaufsperrern ist nur unter einer beträchtlichen Steigerung der Nutzerzahlen vorzusehen.



Anhang

Steckbriefe

Legende

Kenndaten des Bestandes*

Führungsform
<i>Bestehende Radverkehrsanlage</i>
Lage
<i>Lage des Streckenabschnitts</i>
Topografie
<i>Beurteilung nach Befahrung, Unterscheidung in flach, bewegt oder hügelig</i>
Belag
<i>Aktuelle Materialität der Deckschicht</i>
Verkehrsstärke
<i>Tägliches Kfz-Aufkommen</i>
Nutzerkonflikte
<i>Potenzielle Konflikte mit anderen Nutzern</i>
Eigentumsverhältnis
<i>Aktueller Eigentümer dieses Streckenabschnitts bzw. mehrheitlicher Eigentümer, wenn von den Gemeinden angegeben</i>

Maßnahmenvorschlag*

Führungsform
<i>Vorgeschlagene Radverkehrsanlage oder Führungsform</i>
Standard
<i>Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg</i>
<i>A: Standard „Radschnellverbindung“</i> <i>B: Reduzierter Standard „Radschnellverbindung reduziert“</i> <i>C: Zielnetz-Standard des RadNETZ Baden-Württemberg</i>
Art
<i>Art der Bestandsänderung, um dem Maßnahmenvorschlag zu entsprechen</i>
<i>verkehrsrechtliche Anordnung</i> <i>Umbau</i> <i>Neubau</i>
Flächenankauf
<i>So weit Angaben von den Gemeinden zu Eigentumsverhältnissen gemacht wurden, konnte auch abgeschätzt werden, ob ein Flächenankauf notwendig ist, um den Maßnahmenvorschlag umzusetzen</i>
Musterradverkehrsanlage
<i>Zeigt einen mustergültigen Schnitt mit etwaiger Angabe der Beschilderung und maximaler Fußverkehrsstärke in der Stunde</i>

Knotenpunktmaßnahmen

Bezeichnung des Knotenpunkts mit dem jeweiligen Knotenpunktorschlag

Gutachten (nur für die Vorzugsrouten)

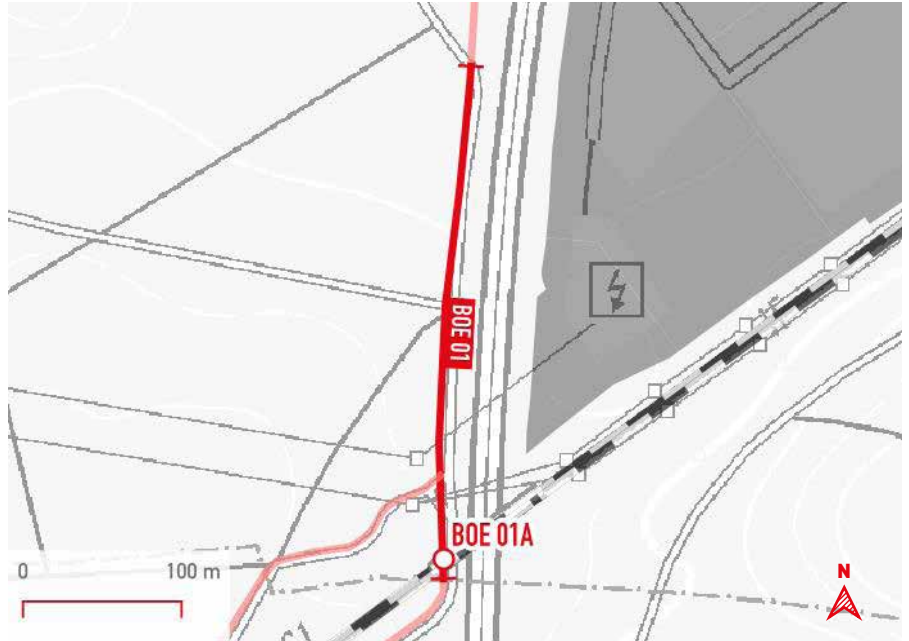
Radfahrten/Tag
<i>Zeigt das errechnete Nutzerpotenzial auf dem Streckenabschnitt</i>
Machbarkeit
<i>hoch: keine rechtlichen Hemmnisse, wie Eigentumsverhältnisse oder umweltrechtliche Belange</i> <i>gering: rechtliche Hemmnisse, wie Eigentumsverhältnisse oder umweltrechtliche Belange</i>
Benennung möglicher umweltrechtlicher Belange
Benennung möglicher, zu beachtender paralleler Planungen
Priorität
<i>sehr hohe Umsetzungspriorität – über 2.500 Radfahrten/Tag</i> <i>hohe Umsetzungspriorität – zw. 2.000 und 2.500 Radfahrten/Tag</i> <i>mittlere Umsetzungspriorität – parallele oder übergeordnete Planungen</i> <i>geringe Umsetzungspriorität – keine rechtlichen, bzw. rechtliche Hemmnisse</i>

* Kenndaten des Bestands, soweit sie vorlagen, sind für die Trassenvarianten dargestellt.

Böblingen

BOE 01 | Egelseeweg

Streckenabschnittsdistanz 322m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 01A	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

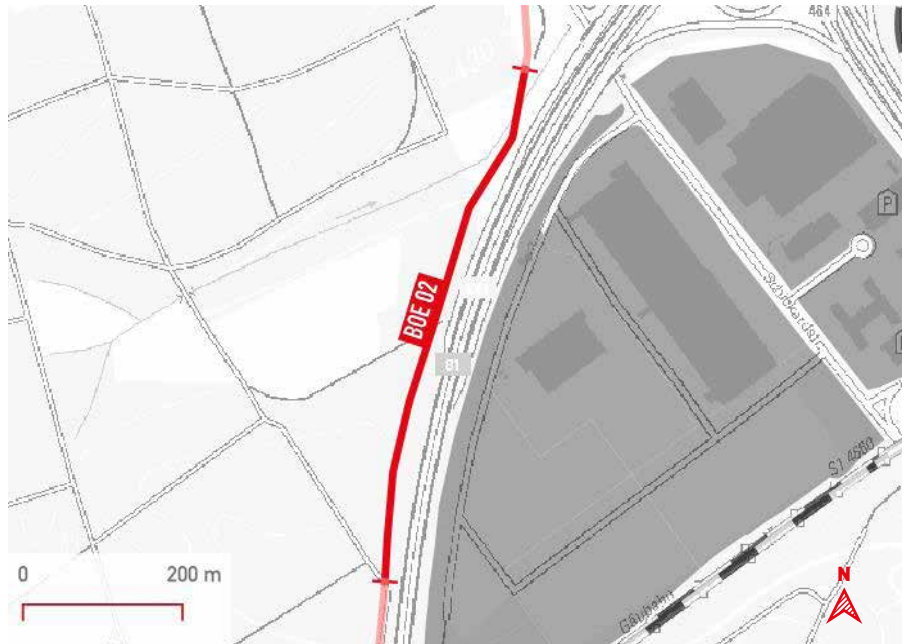
0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE 02 | A81

Streckenabschnittsdistanz 669m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 03 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 213m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 04 | Schickardstr.

Streckenabschnittsdistanz 349m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke  

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 05 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 395m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 05A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
BOE 05B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,9 Mio. €

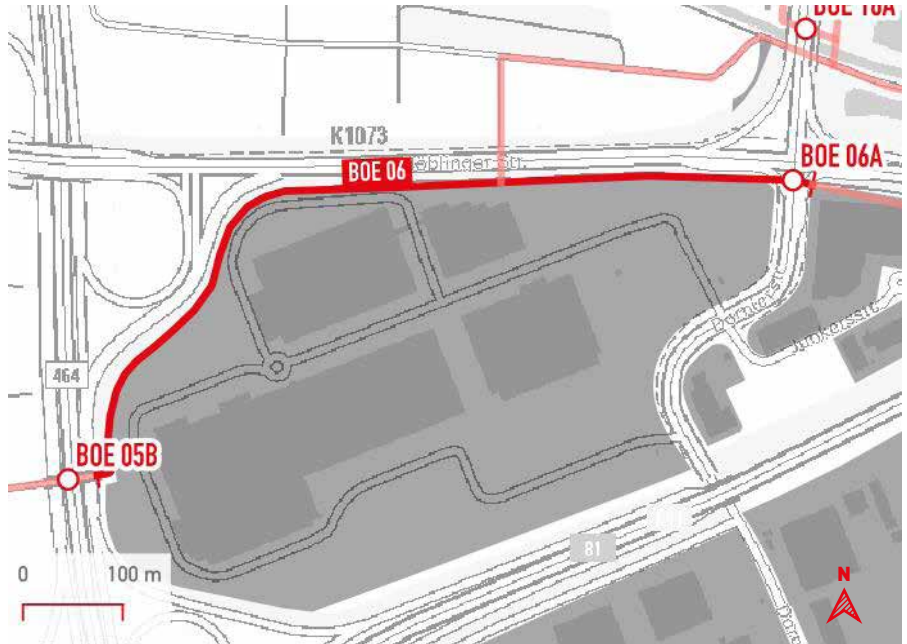
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 06 | Böblinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 898m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 06A	LSA Induktion + Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,7 - 1,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 07 | Böblinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 584m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Landkreis, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 07A	Neue RVA anhängen oder verbreitern	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 08 | Heinkelstrasse

Streckenabschnittsdistanz 330m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr + Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 08A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 - 0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 09 | Heinkelstrasse

Streckenabschnittsdistanz 127m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / C
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 09A	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 10 | Verlängerung Heinkelstr.
Streckenabschnittsdistanz 253m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 10A	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

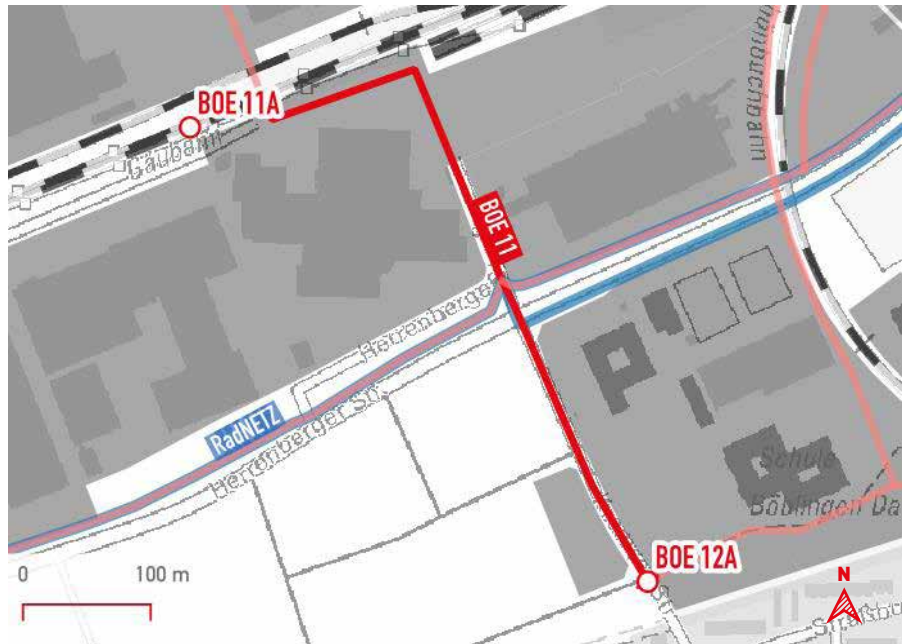
0,7 - 0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE 11 | Kremser Str.

Streckenabschnittsdistanz 576m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 11A	Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,4 - 6,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 12 | Theodor Heuss Schule
Streckenabschnittsdistanz 236m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 12A	Anpassung Wartepfl. Querung o. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 - 0,4 Mio. €

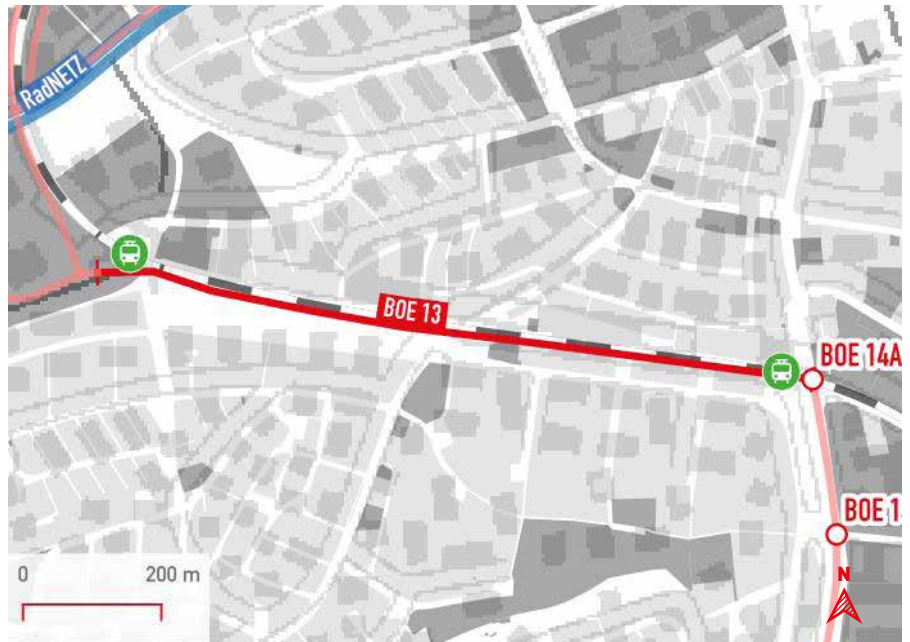
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 13 | Schönbuchbahn

Streckenabschnittsdistanz 1048m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Bestand
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	gering
k.A.	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 14 | Tübinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 1338m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Radfahrstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.350
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 14A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
BOE 14B	LSA Trennung Fuß und Rad	-	-
BOE 14C	Engstellenmark. Unterführung	-	-
BOE 14D	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 - 0,7 Mio. €

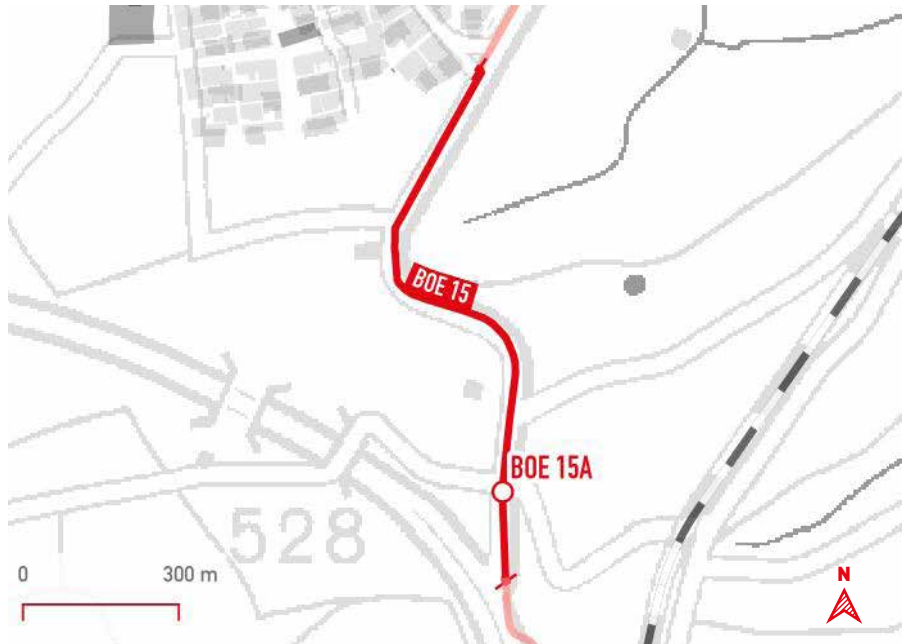
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 15 | Tübinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 1165m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / nein

Musterradverkehrsanlage
+ Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 15A	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,2 Mio. €

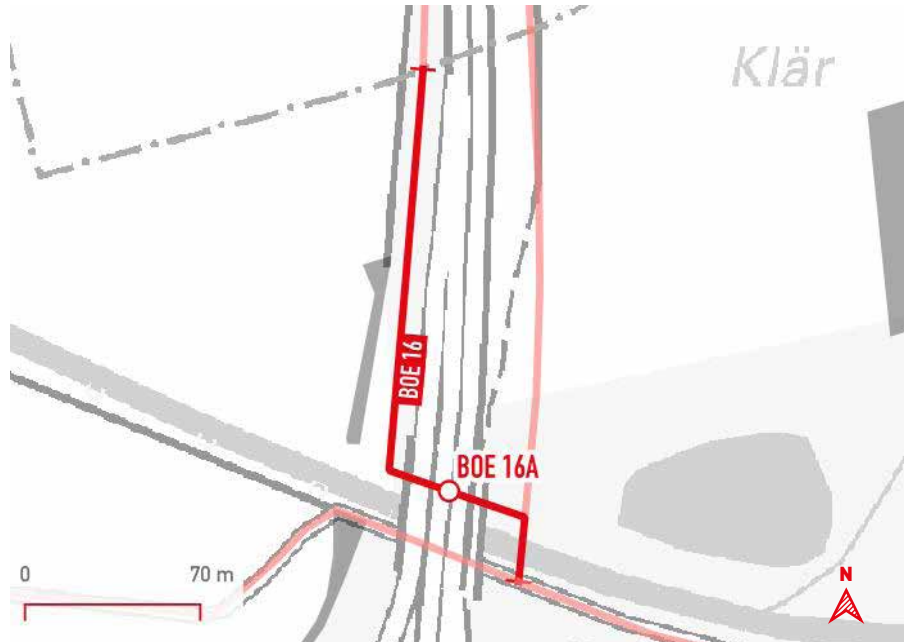
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 16 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 243m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

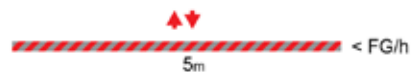
Führungsform / Lage	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	hoch
Hochwasserschutzgebiet	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 16A	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

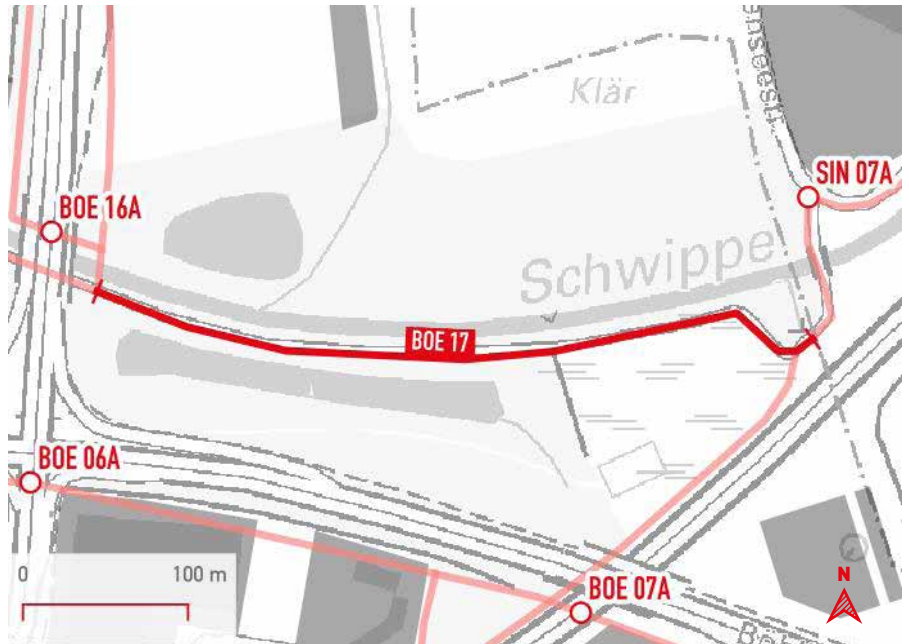
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 17 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 453m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	gering
Hochwasserschutzgebiet	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



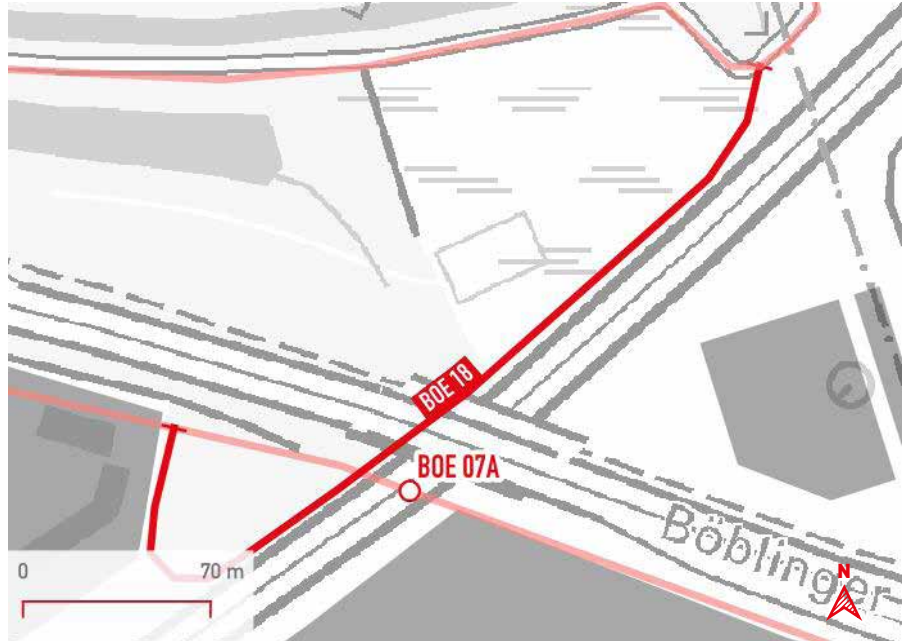
Zu erwartende Kosten

0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

B0E 18 | Am Diezenbrunnen
Streckenabschnittsdistanz 358m | 1 Min.



Anmerkung

Ausbauplanung A81

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

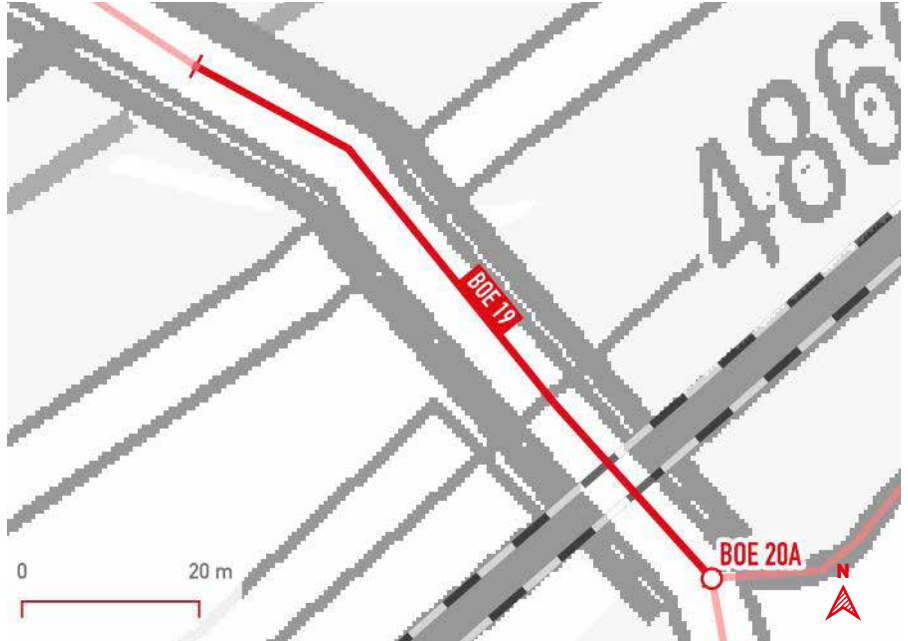
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 19 | Silberweg

Streckenabschnittsdistanz 83m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

-

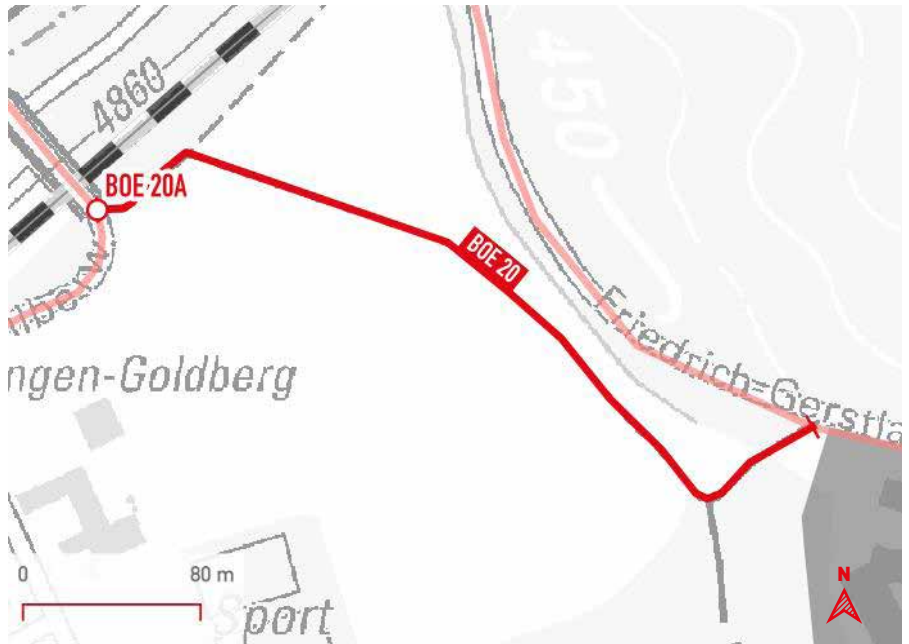
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 20 | Hämmerlewiese

Streckenabschnittsdistanz 397m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 20A	Anpassung Wartepfl. Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 21 | Friedrich-Gerstlacher-Str.
Streckenabschnittsdistanz 396m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,4 Mio. €

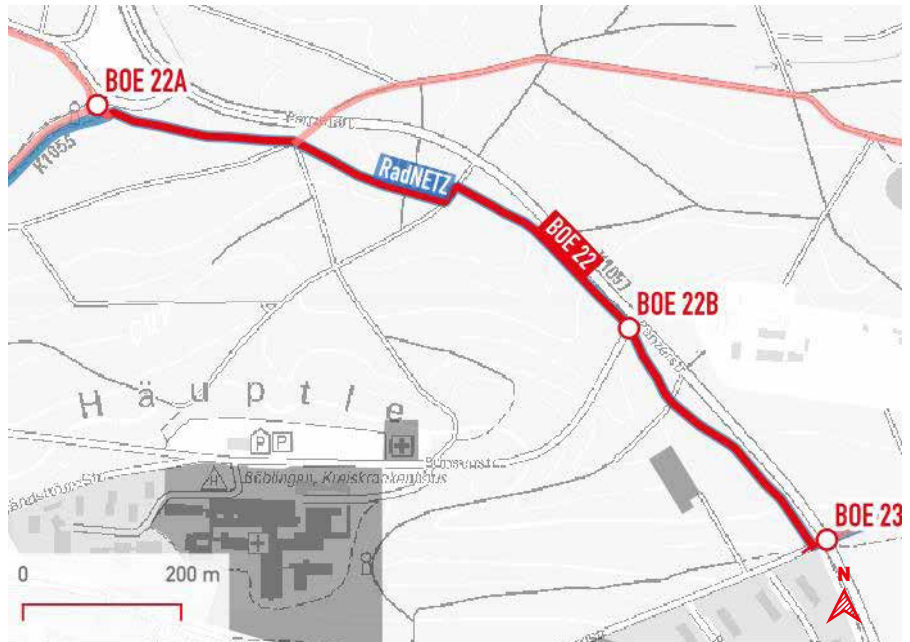
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 22 | Panzerstr.

Streckenabschnittsdistanz 1141m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 22A	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
BOE 22B	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,9 Mio. €

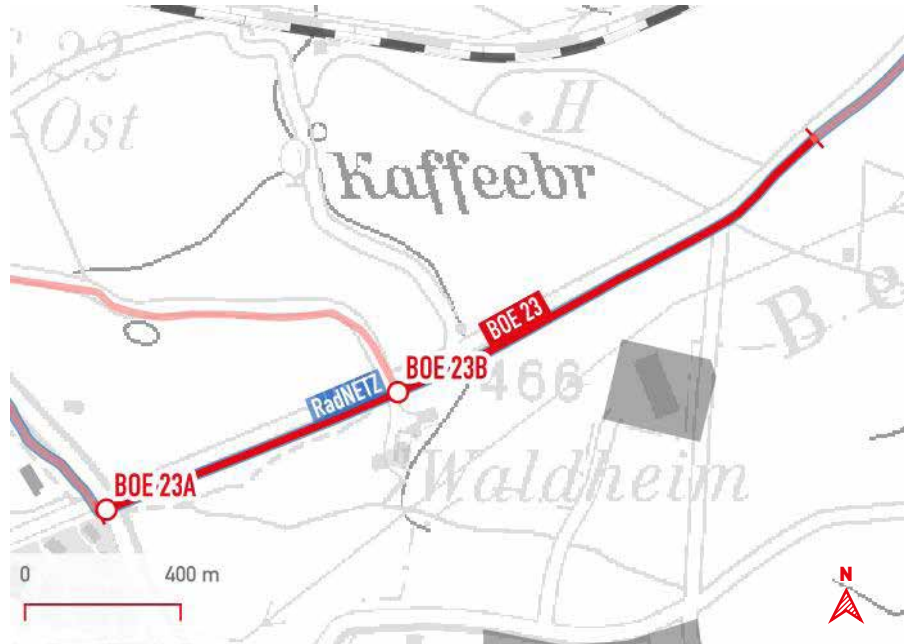
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE 23 | Römerstr.

Streckenabschnittsdistanz 2089m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE 23A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
BOE 23B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,8 Mio. €

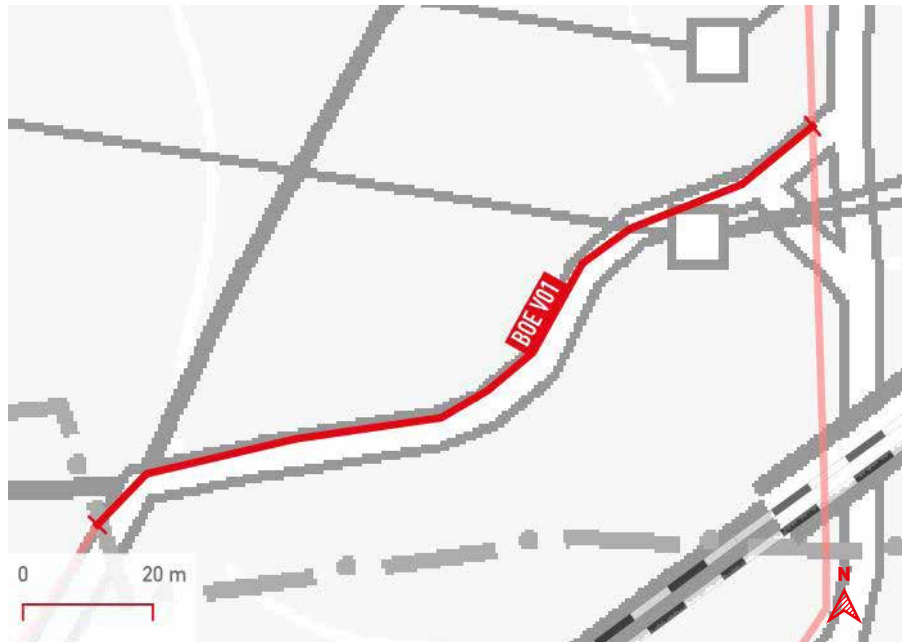
Brutto inkl. MwSt.



Böblingen

BOE V01 | Eschbachweg

Streckenabschnittsdistanz 132m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

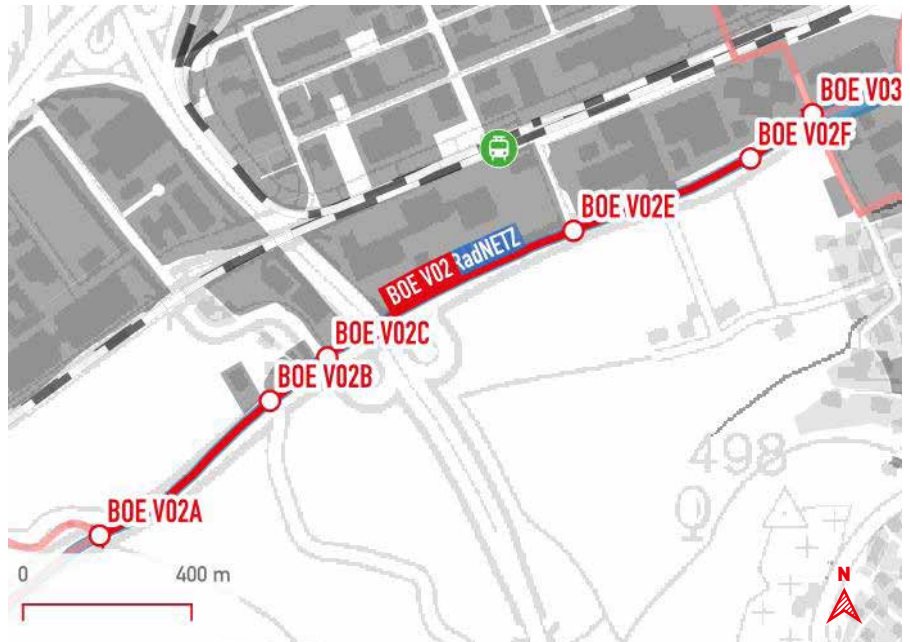
0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V02 | K 1077

Streckenabschnittsdistanz 1996m | 7 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Neuplanung gem. Zweiricht. / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V02A	Bevorrechtigte Führung	BOE V02E	LSA Trennung Fuss und Rad
BOE V02B	Anpassung Bevorrechtigte Führung	BOE V02F	LSA Trennung Fuss und Rad
BOE V02C	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
BOE V02D	angehaengte RVA	-	-

Kosten

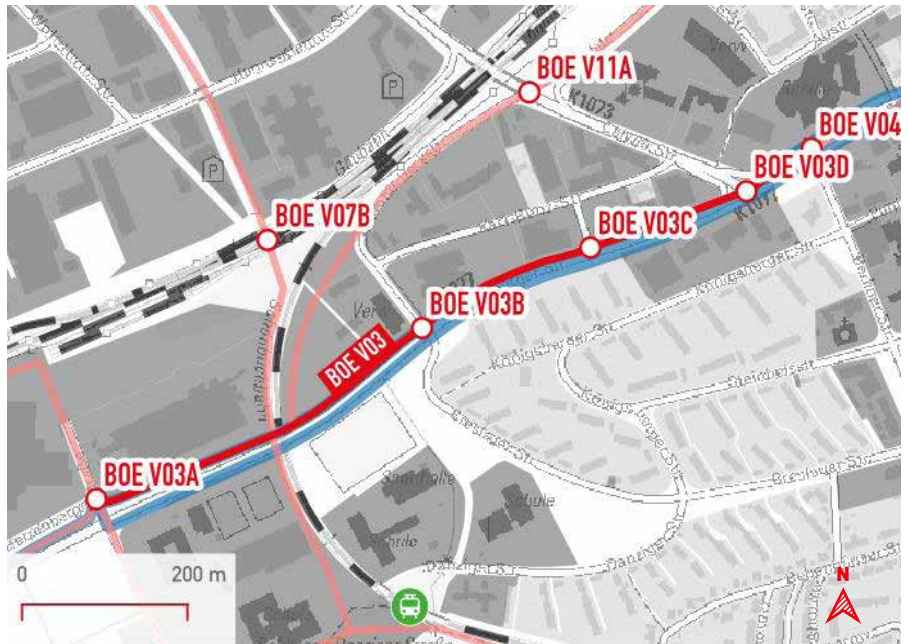
Zu erwartende Kosten

2,2 - 2,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V03 | Herrenberger Str.
Streckenabschnittsdistanz 974m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsrادweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V03A	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
BOE V03B	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
BOE V03C	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-
BOE V03D	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

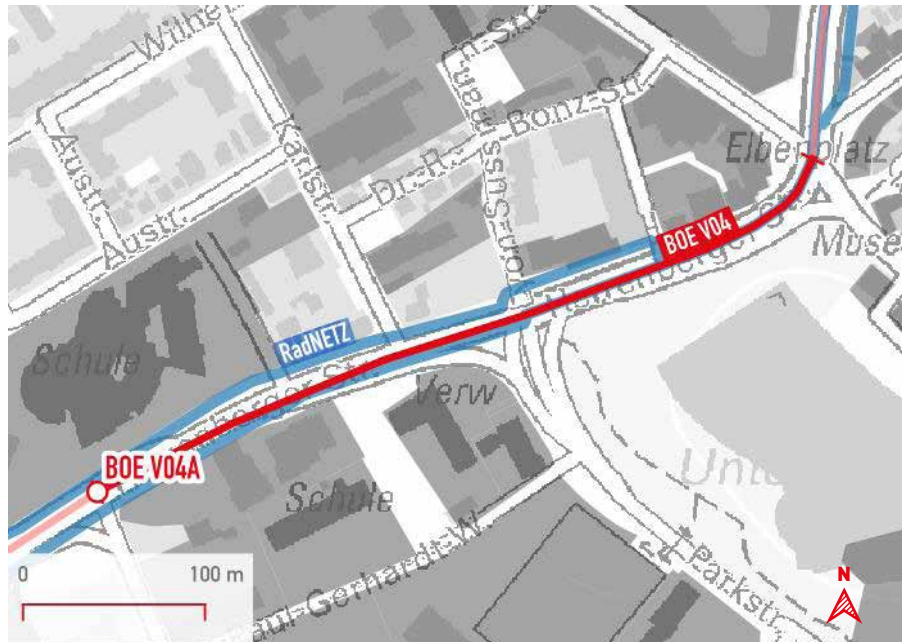
0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V04 | Herrenberger Str.

Streckenabschnittsdistanz 440m | 2 Min.



Anmerkung

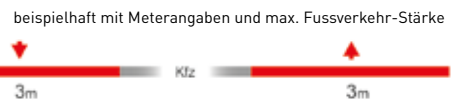
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V04A	LSA Trennung Fuß und Rad	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V05 | Wolfgang-Brumme-Allee
Streckenabschnittsdistanz 191m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V06 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 1763m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Radfahrstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	60 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V06A	angehangte RVA	BOE V06E	LSA Trennung Fuss und Rad
BOE V06B	LSA Trennung Fuss und Rad	BOE V06F	LSA Trennung Fuss und Rad
BOE V06C	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-
BOE V06D	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

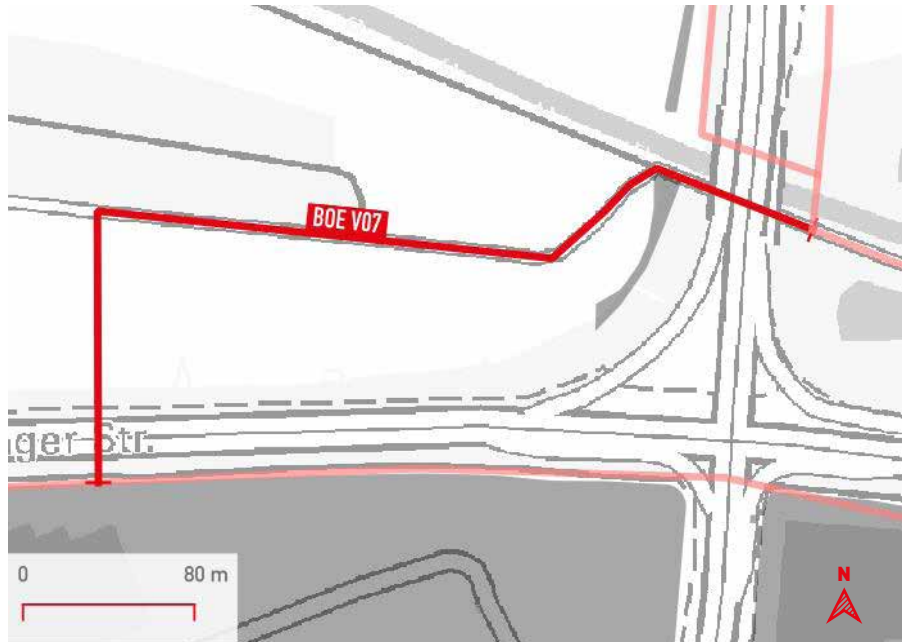
0,6 - 2,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V07 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 482m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
Hochwasserschutzgebiet	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V07A #NV	-	-
BOE V07B Untiefehrung	-	-
-	-	-
-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

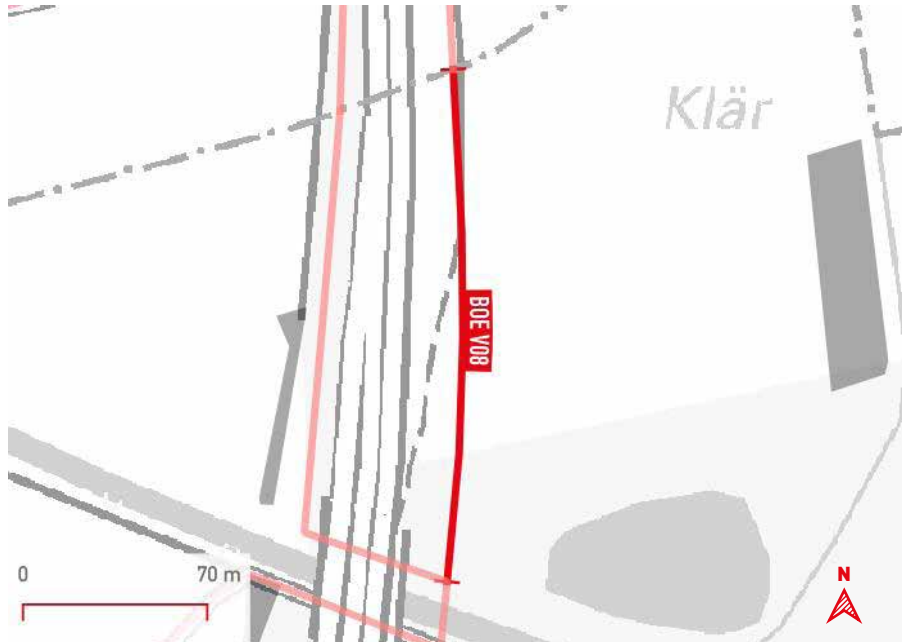
2,8 - 7,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V08 | Calwer Str.

Streckenabschnittsdistanz 194m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

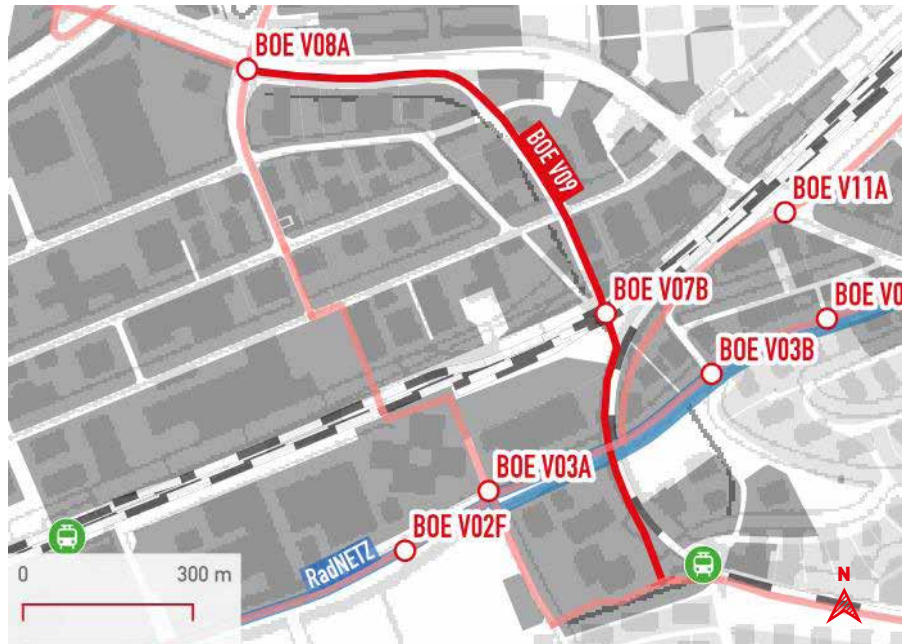
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V09 | Aischbach

Streckenabschnittsdistanz 1365m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
k.A.	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

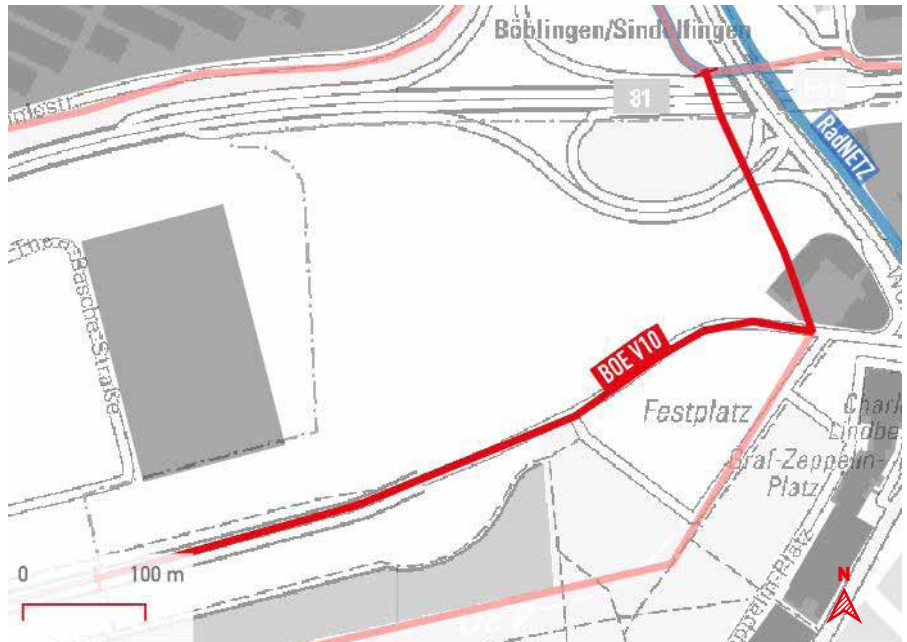
3,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

B0E V10 | Flugfeld-Allee

Streckenabschnittsdistanz 857m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

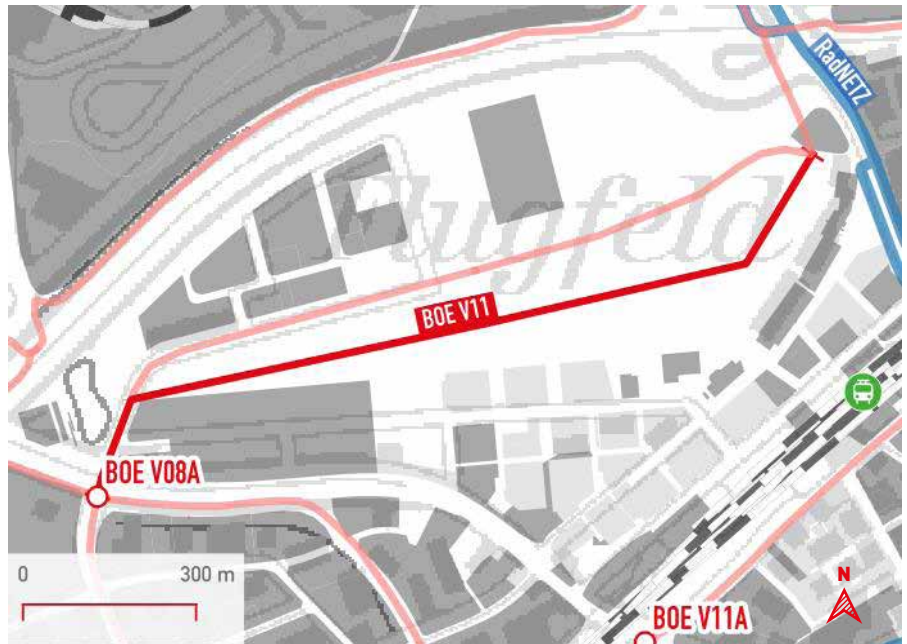
2,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V11 | Gehweg

Streckenabschnittsdistanz 1490m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Privat

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V11A	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

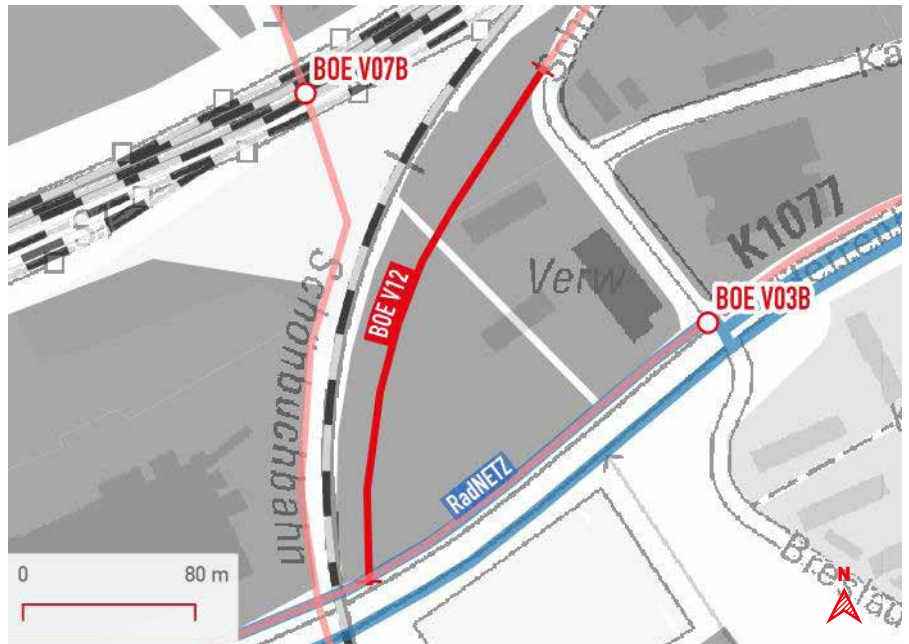
Zu erwartende Kosten

2,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V12 | Schlotterbeckstr.
Streckenabschnittsdistanz 256m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

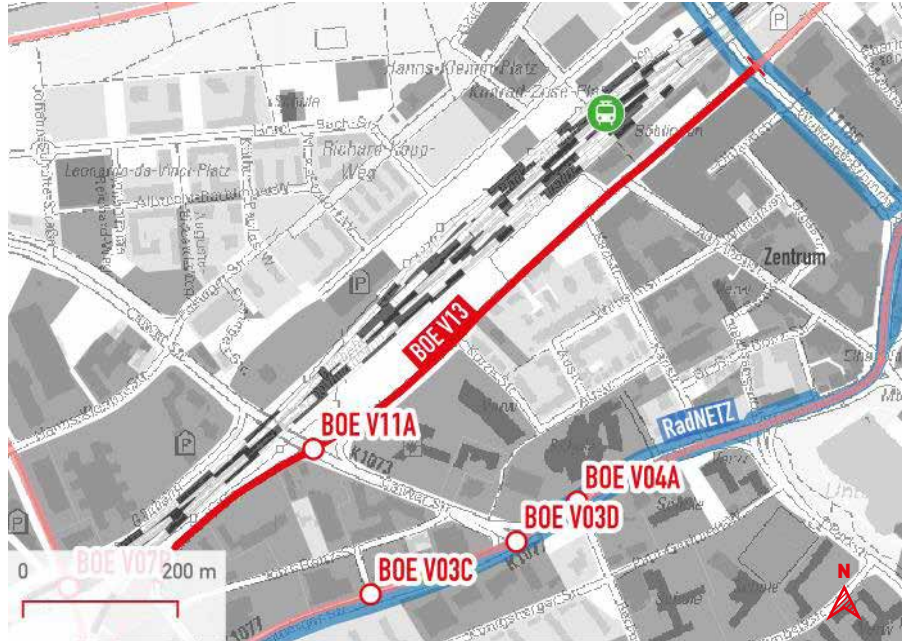
0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V13 | Talstr.

Streckenabschnittsdistanz 1025m | 3 Min.



Anmerkung

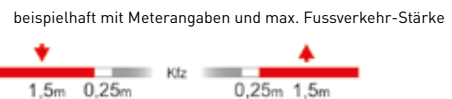
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	SchutzstreifenSchutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

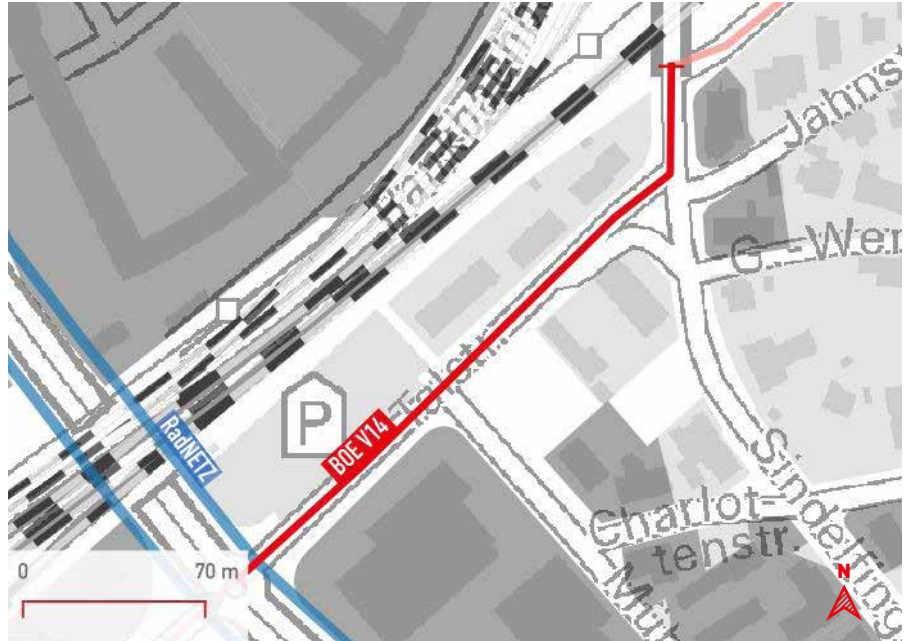
0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V14 | Talstr.

Streckenabschnittsdistanz 268m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Schutzstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	SchutzstreifenSchutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V15 | Vaihinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 1136m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	40 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
k.A.	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V15A	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
BOE V15B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

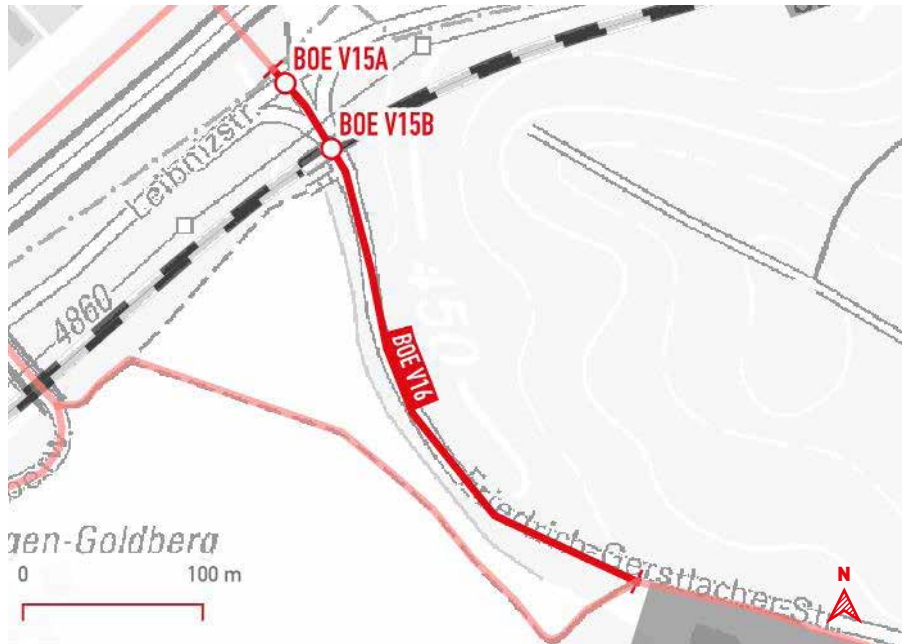
Zu erwartende Kosten

0,4 - 0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V16 | Friedrich-Gerstlacher-Str.
Streckenabschnittsdistanz 368m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Gemeinde, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

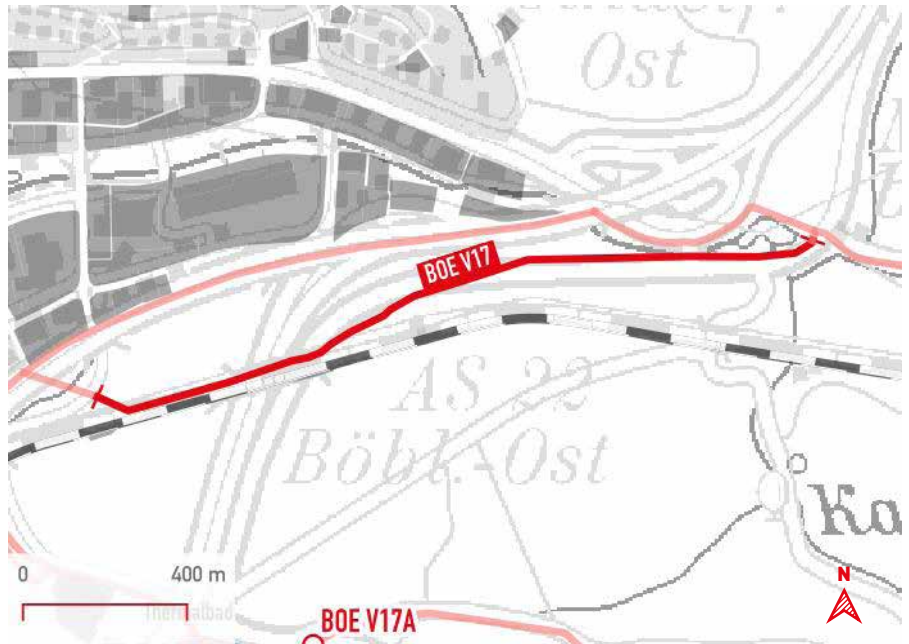
0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V17 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 1839m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

BOE V17A	LSA Neubau + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

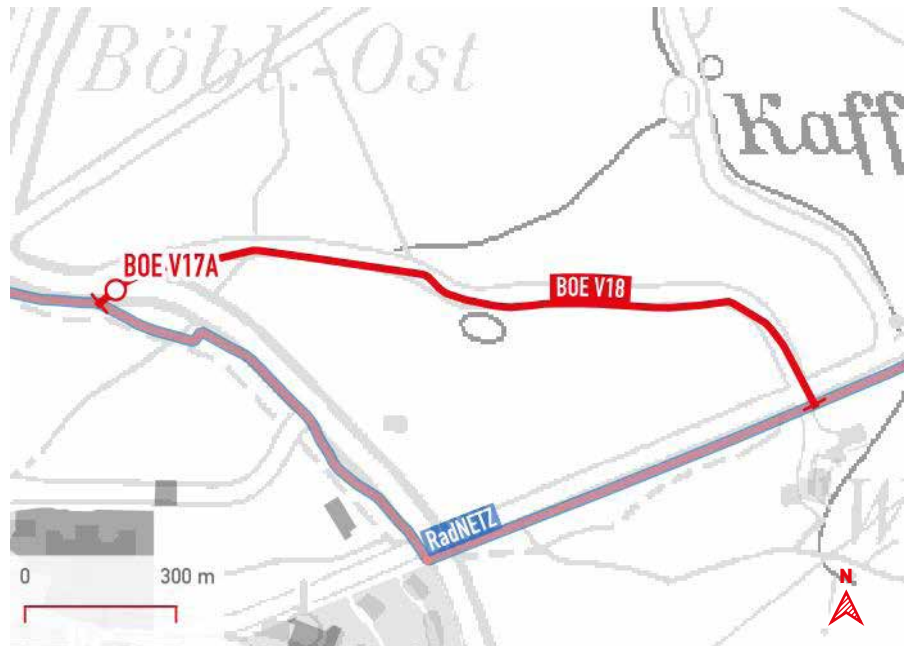
3,9 - 4,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Böblingen

BOE V18 | Sandweg

Streckenabschnittsdistanz 1569m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Land BaWü, Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

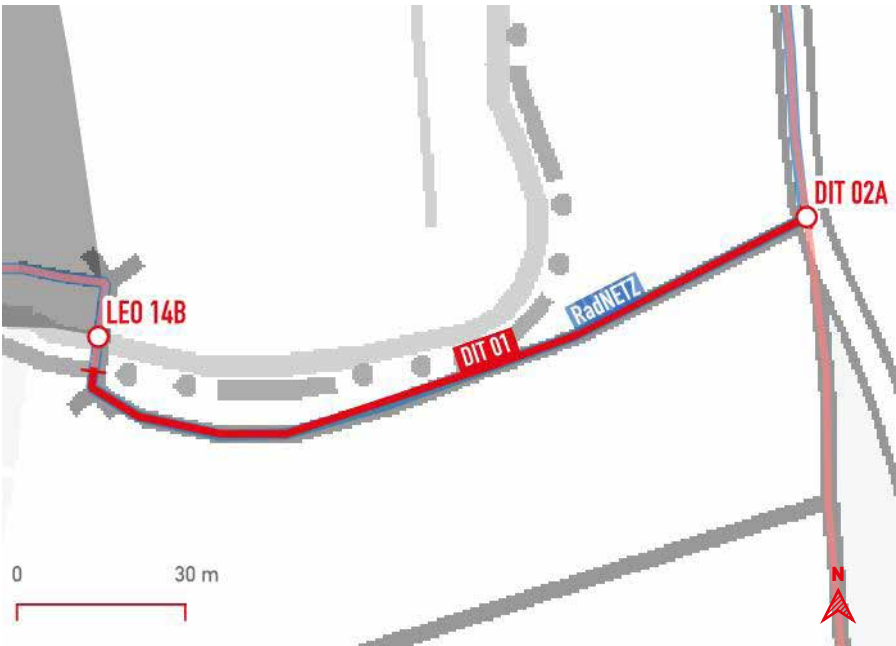
0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 01 | Kläranlage

Streckenabschnittsdistanz 140m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 Mio. €

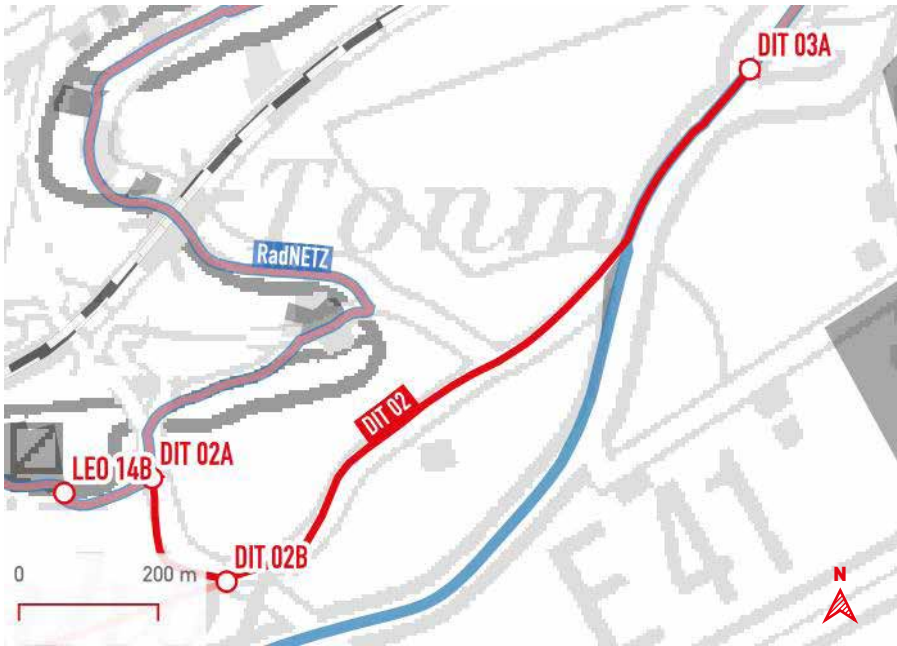
Brutto inkl. MwSt.



Ditzingen

DIT 02 | Tonmühle

Streckenabschnittsdistanz 1293m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT 02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
DIT 02B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

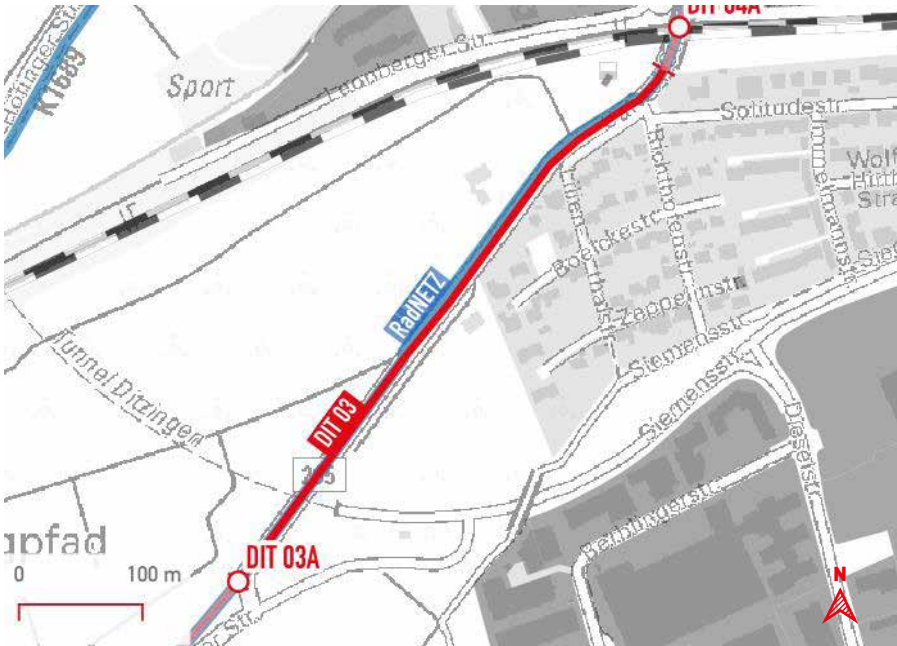
1,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 03 | Calwer Str.

Streckenabschnittsdistanz 541m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Stadt, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT 03A	Wartepfl. Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

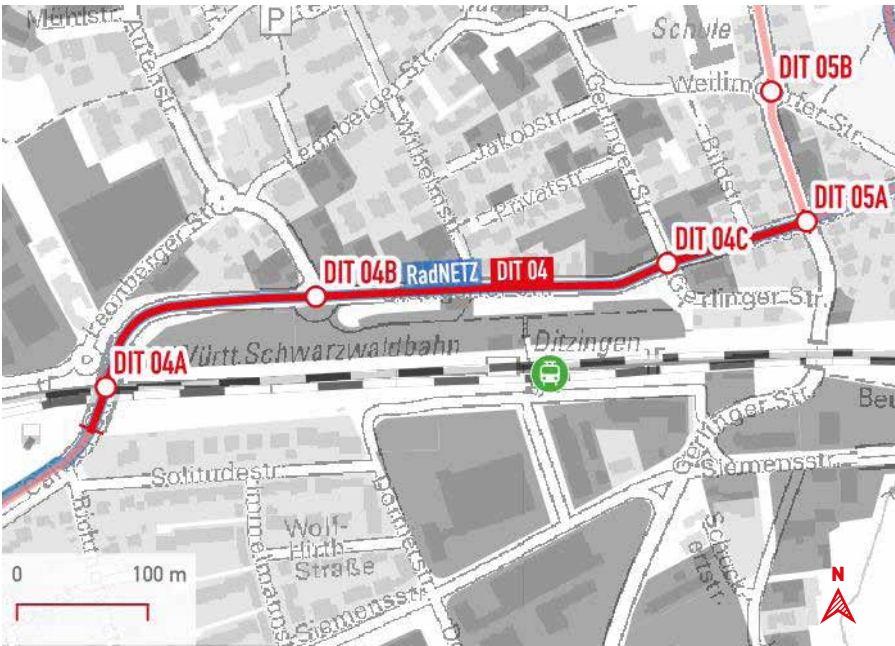
0,1 - 0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 04 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 614m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde, Land

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 
--	--

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT 04A	Engstellenmark. Brücke	-	-
DIT 04B	Anpassung Kreisverkehr	-	-
DIT 04C	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



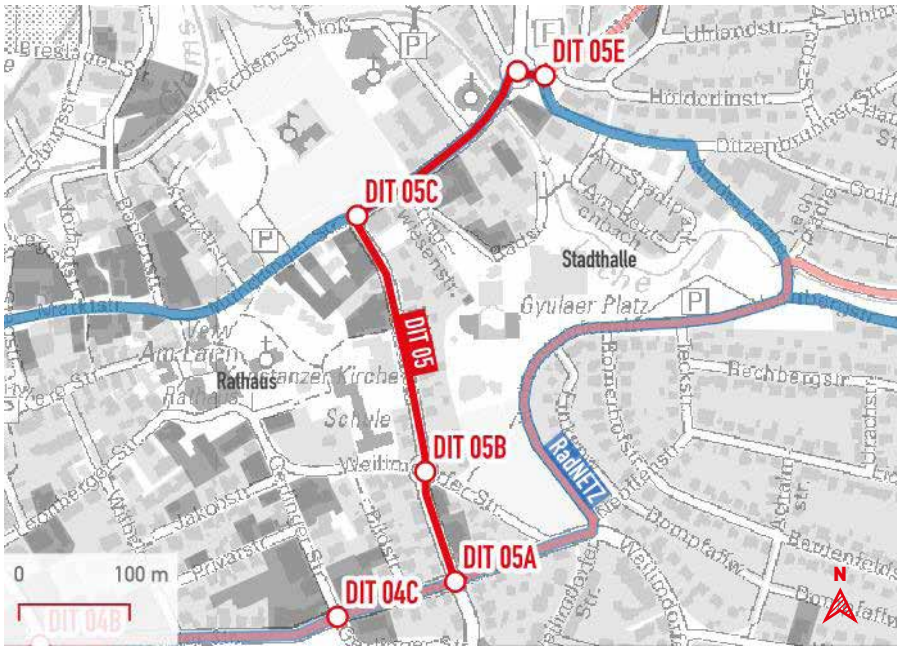
Zu erwartende Kosten

0,6 - 0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 05 | Münchinger Str./ Gartenstr.
Streckenabschnittsdistanz 570m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Knotenpunktmaßnahmen

DIT 05A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	DIT 05E	Bevorrechtigte Führung
DIT 05B	Anpassung Kreisverkehr	-	-
DIT 05C	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
DIT 05D	Anpassung Kreisverkehr	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

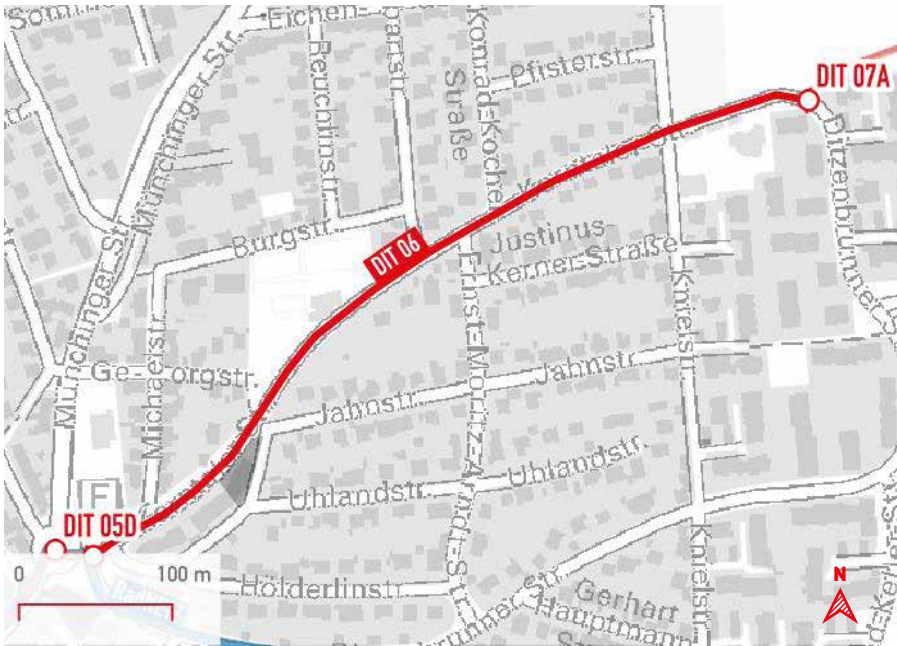
0,3 - 0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 06 | Korntaler Str.

Streckenabschnittsdistanz 569m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands	
Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag	
Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten



Zu erwartende Kosten

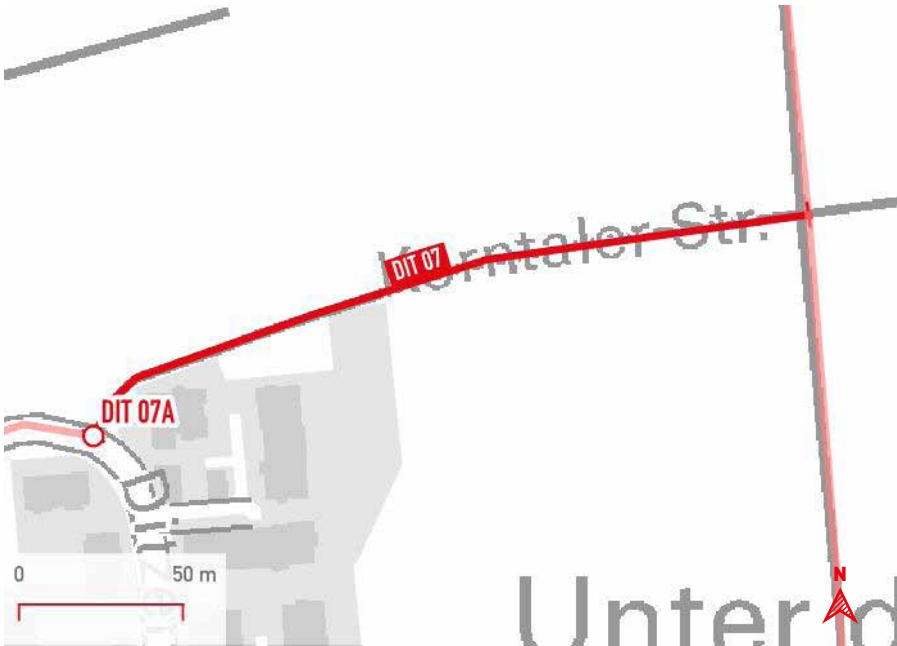
0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 07 | Korntaler Strasse

Streckenabschnittsdistanz 234m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  SVO 260 812  5m < FG/h

Knotenpunktmaßnahmen

DIT 07A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 08 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1105m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

1,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT 09 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 235m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V01 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 604m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,9 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V02 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 144m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Stadt, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	SchutzstreifenSchutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT V02A	Anpassung Abbiege-/Einbiegefüh-rung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

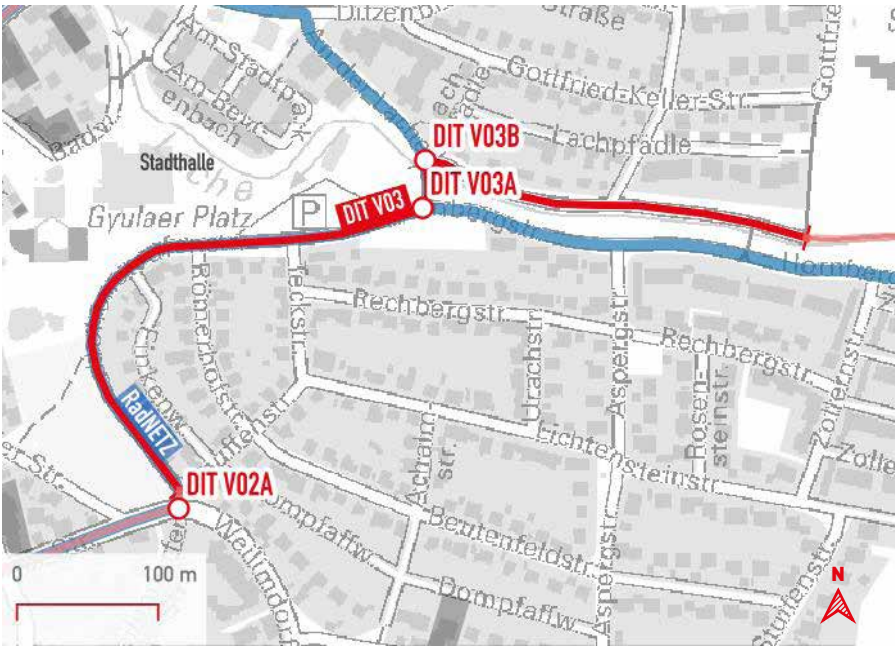
0,0 - 0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V03 | Hohenstaufenstr.

Streckenabschnittsdistanz 713m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Knotenpunktmaßnahmen

DIT V03A	Bevorrechtigte Führung	-	-
DIT V03B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

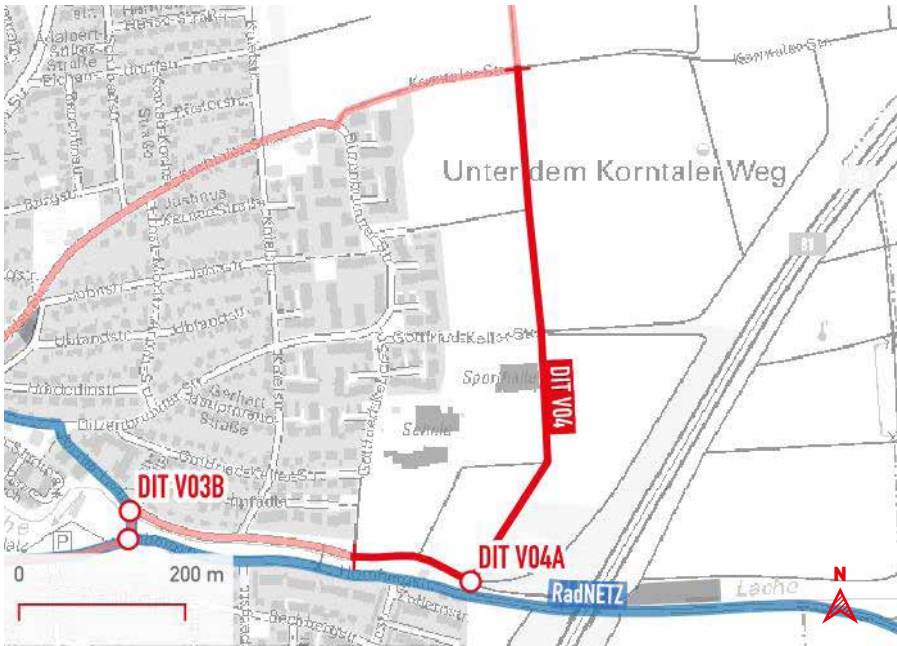
Kosten

Zu erwartende Kosten 0,2 - 0,3 Mio. € Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V04 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 788m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Knotenpunktmaßnahmen

DIT V04A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

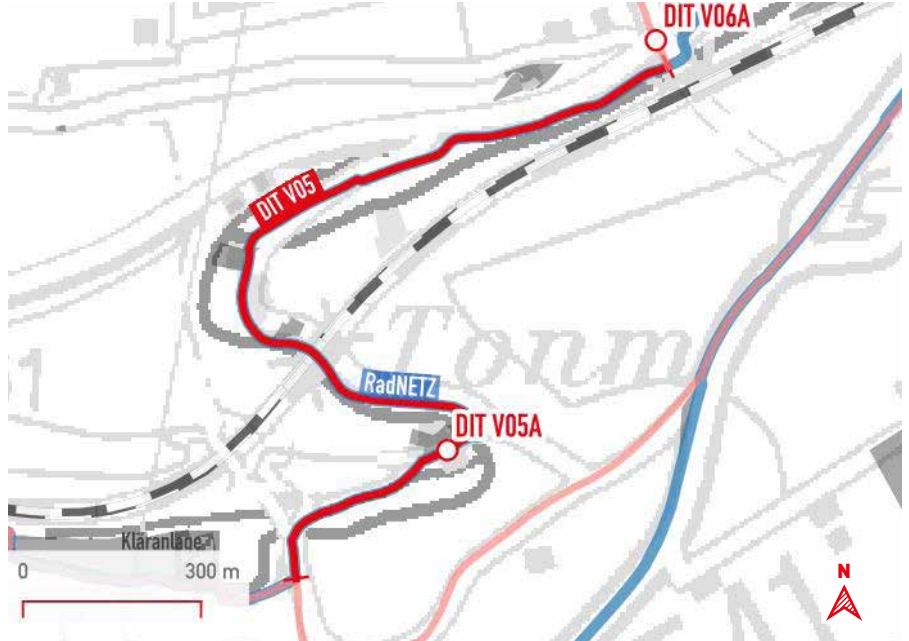
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V05 | Grünbaum

Streckenabschnittsdistanz 1829m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT V05A	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

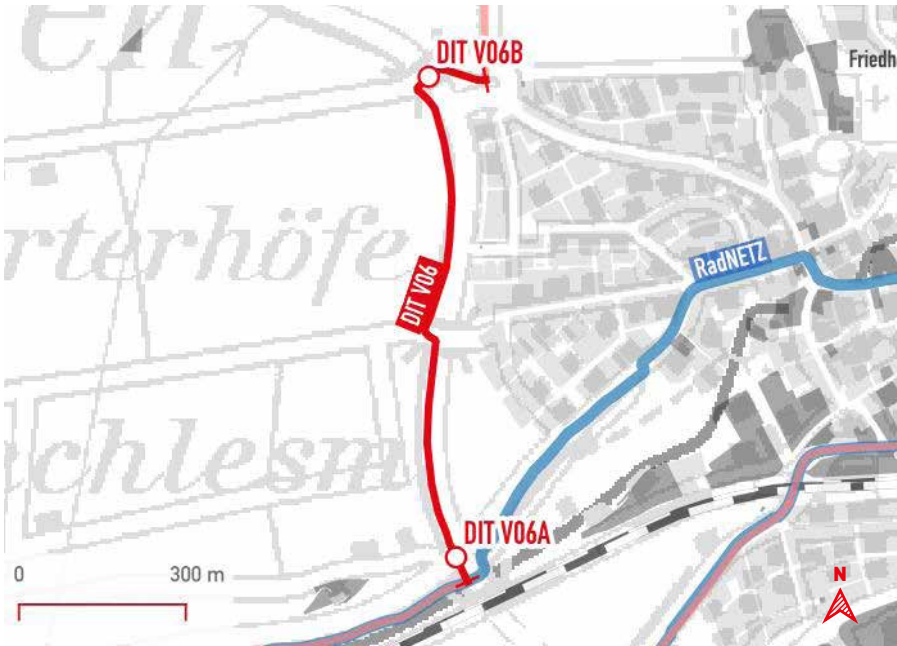
2,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V06 | L 1177

Streckenabschnittsdistanz 1070m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT V06A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
DIT V06B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

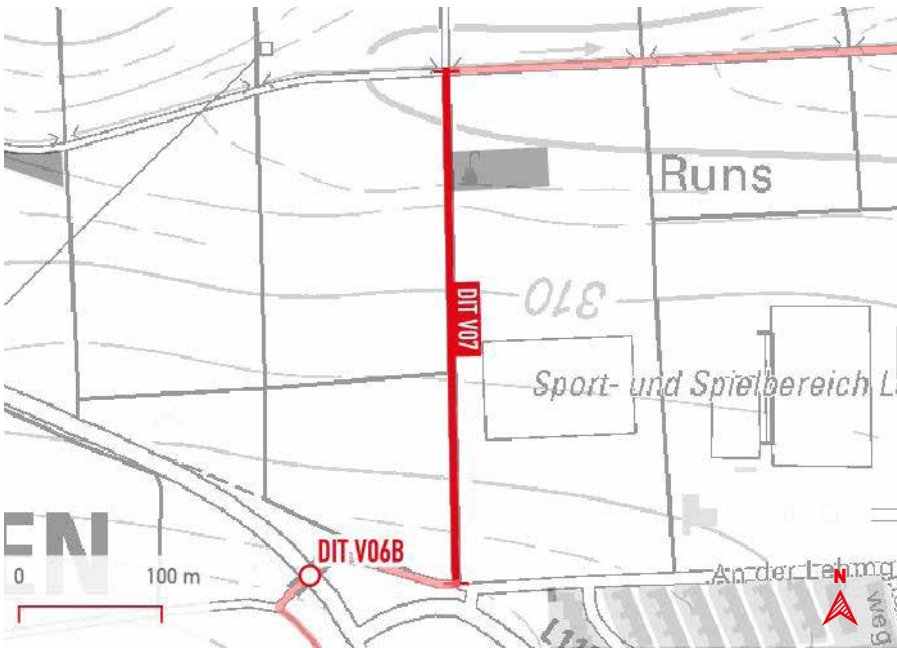
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,6 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V07 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 357m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

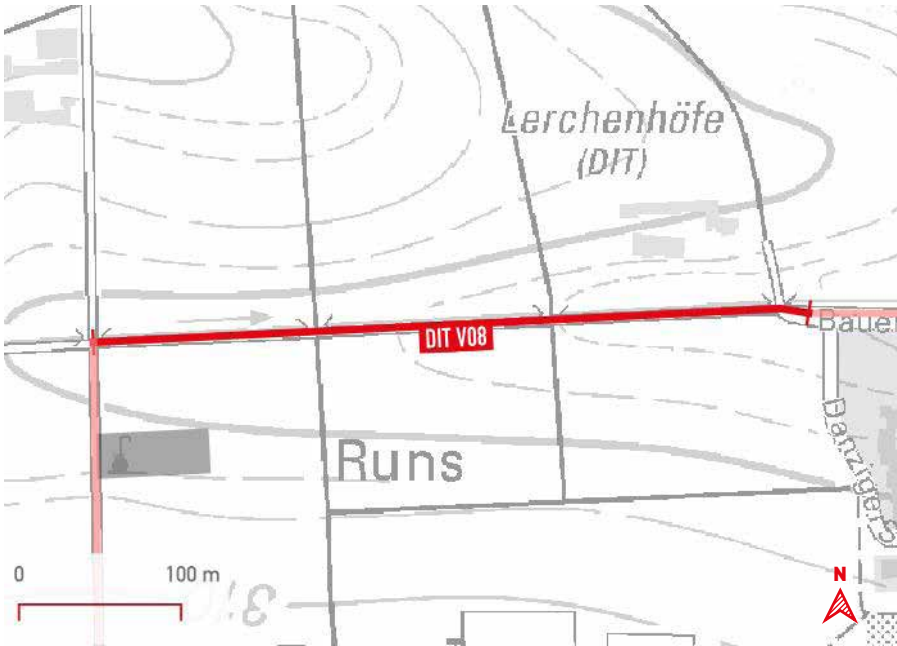
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V08 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 442m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

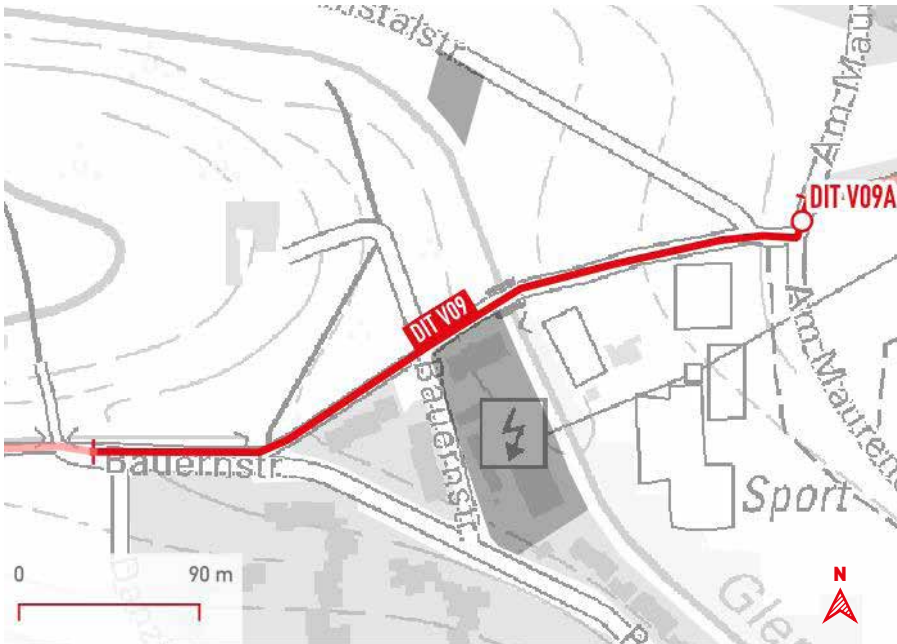
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,6 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V09 | Bauernstr.

Streckenabschnittsdistanz 398m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Knotenpunktmaßnahmen

DIT V09A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

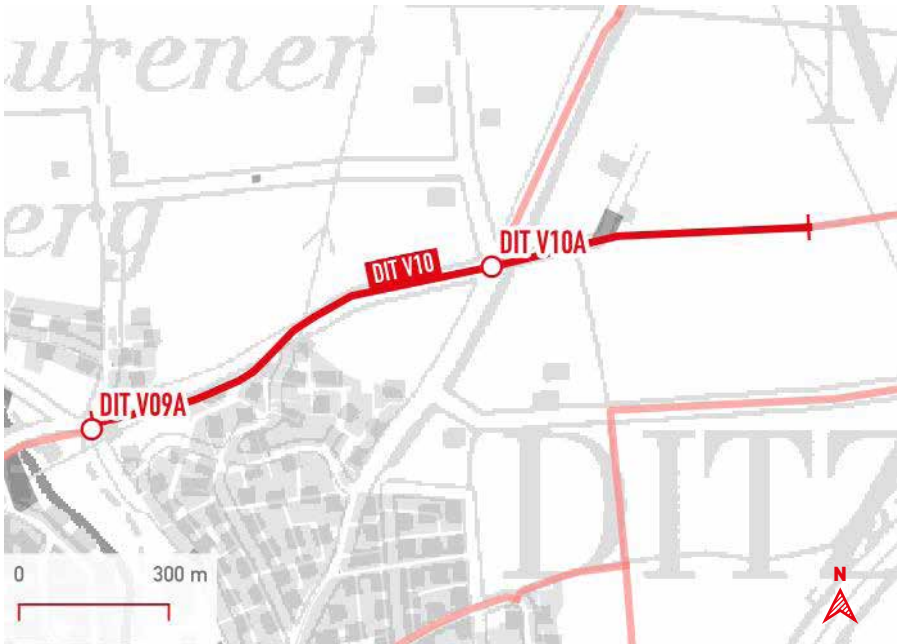
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V10 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1518m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

DIT V10A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

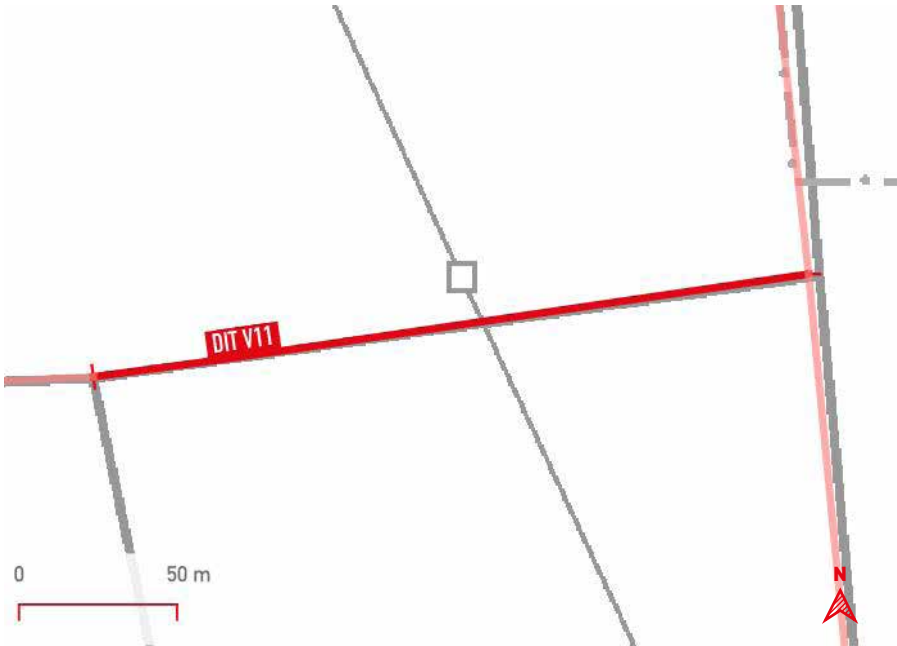
2,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V11 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 229m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ditzingen

DIT V12 | K 1704

Streckenabschnittsdistanz 556m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

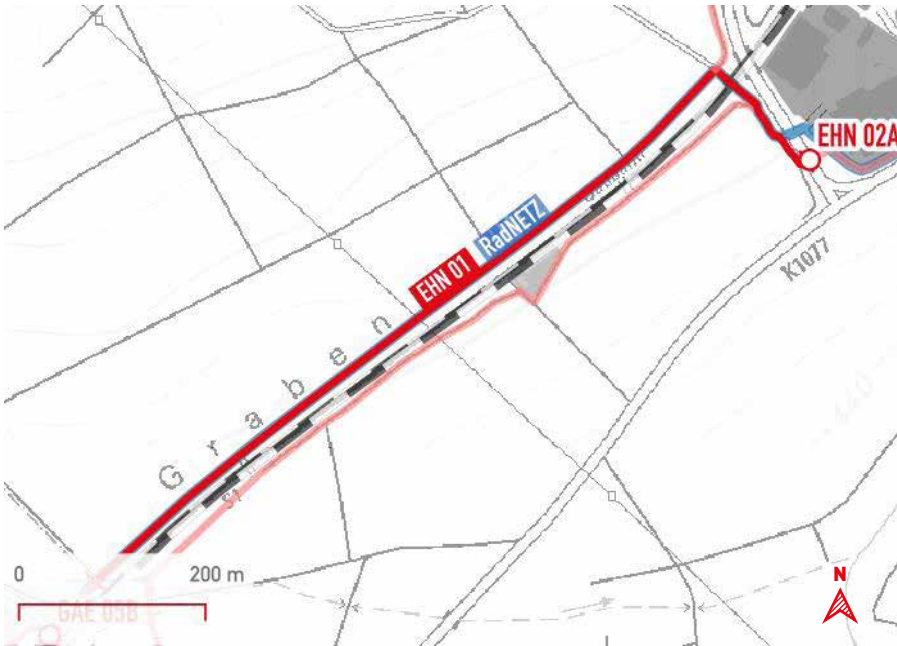
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,8 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN 01 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 1009m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

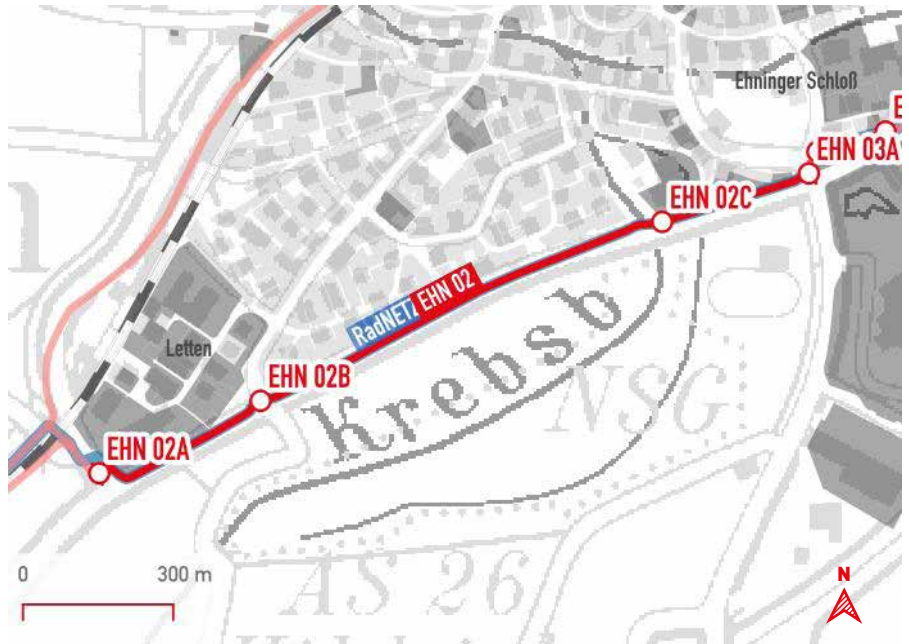
1,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN 02 | K1077

Streckenabschnittsdistanz 1578m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

EHN 02A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
EHN 02B	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
EHN 02C	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,1 Mio. €

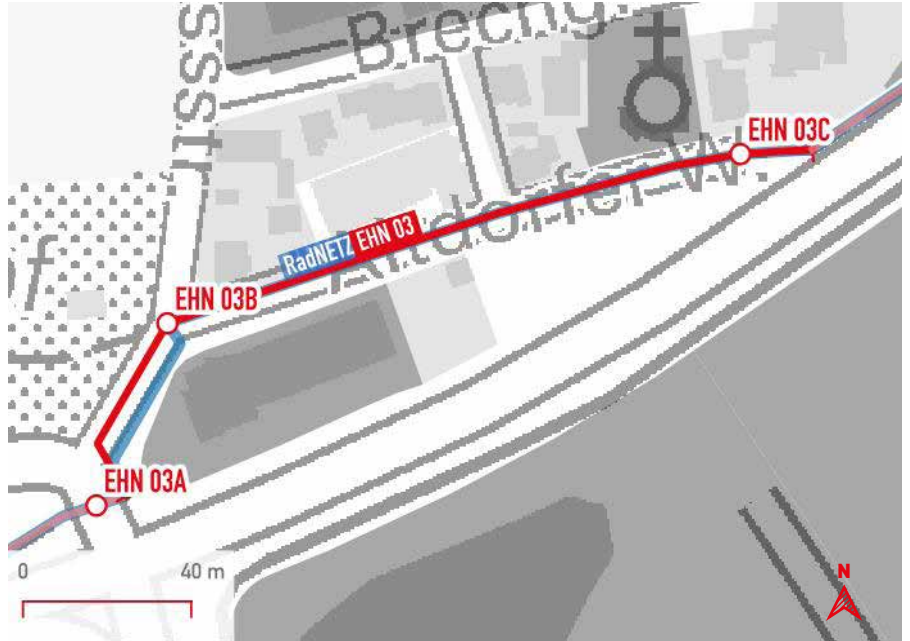
Brutto inkl. MwSt.



Ehningen

EHN 03 | Altdorfer Weg

Streckenabschnittsdistanz 206m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr + Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

EHN 03A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
EHN 03B	Bevorrechtigte Führung	-	-
EHN 03C	Poller sichern	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 - 0,3 Mio. €

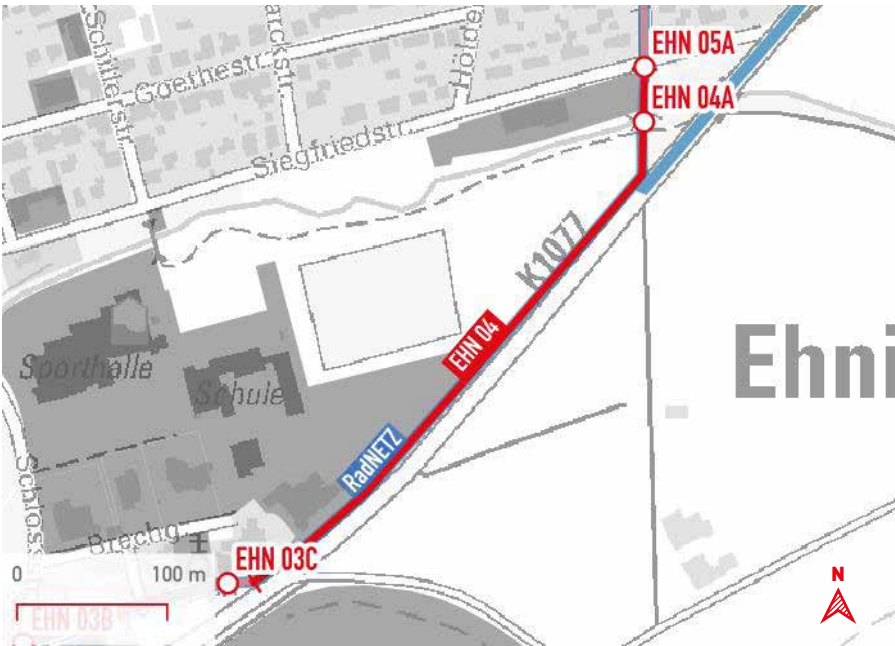
Brutto inkl. MwSt.



Ehningen

EHN 04 | K1077

Streckenabschnittsdistanz 444m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Knotenpunktmaßnahmen

EHN 04A	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

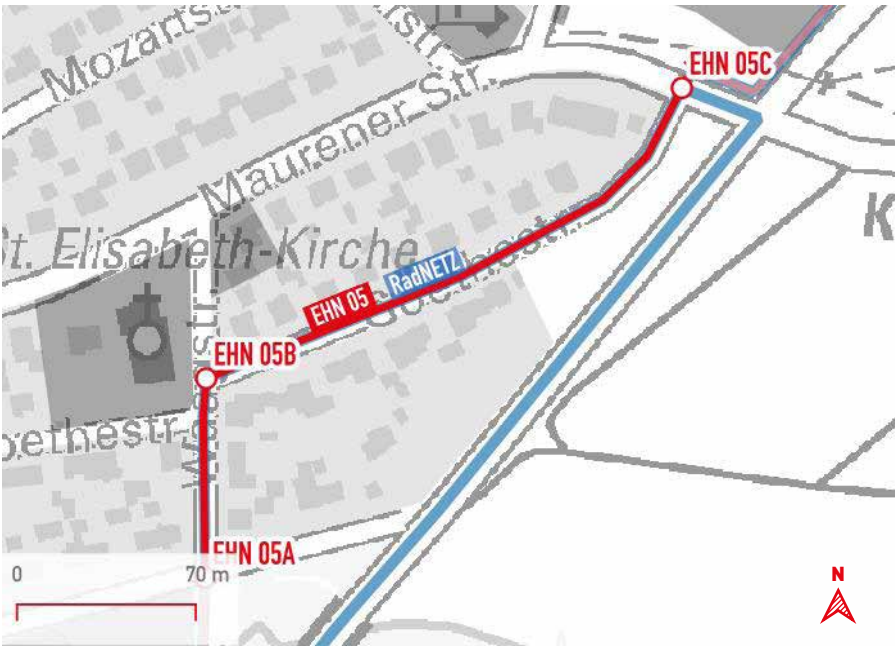
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,7 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN 05 | Goethestr.

Streckenabschnittsdistanz 312m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Knotenpunktmaßnahmen

EHN 05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
EHN 05B	Bevorrechtigte Führung	-	-
EHN 05C	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-

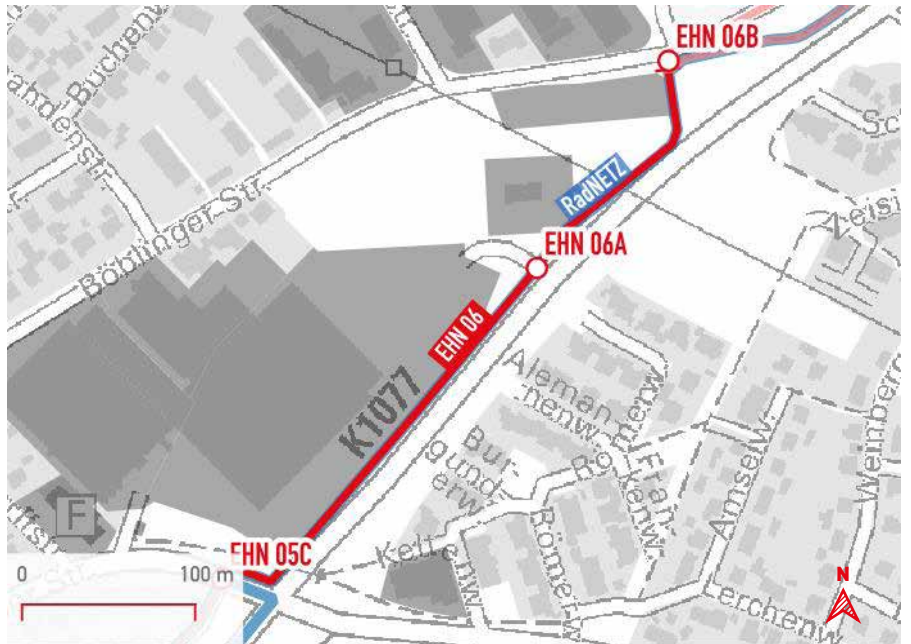
Kosten

Zu erwartende Kosten	0,2 Mio. €	Brutto inkl. MwSt.
----------------------	------------	--------------------

Ehningen

EHN 06 | K 1077

Streckenabschnittsdistanz 412m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Neuplanung gem. Zweiricht. / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Kreis

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

EHN 06A	LSA Neubau	-	-
EHN 06B	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,9 - 1,0 Mio. €

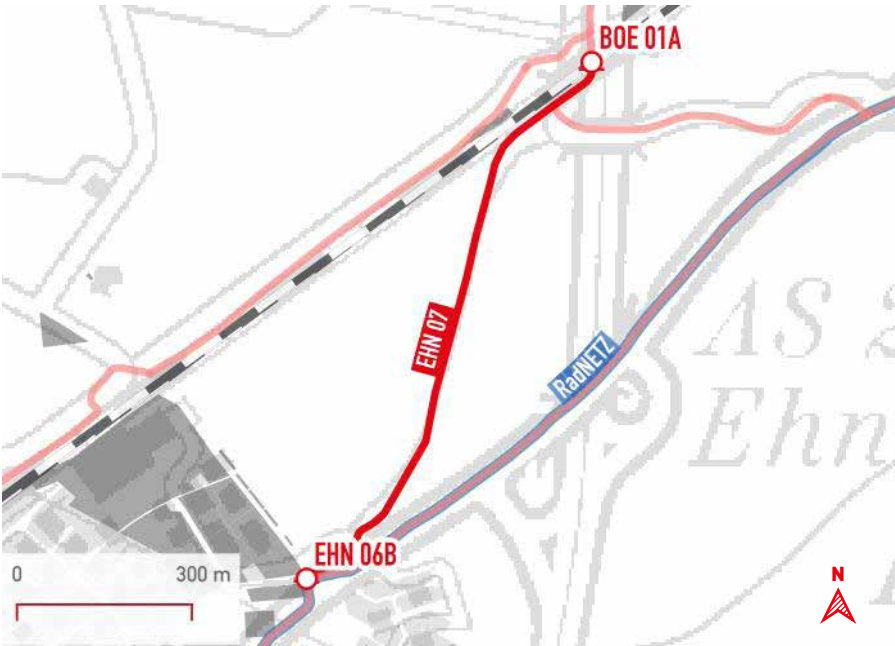
Brutto inkl. MwSt.



Ehningen

EHN 07 | Sindelfingerallee

Streckenabschnittsdistanz 1066m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.800
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

2,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V01 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 506m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V02 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 353m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

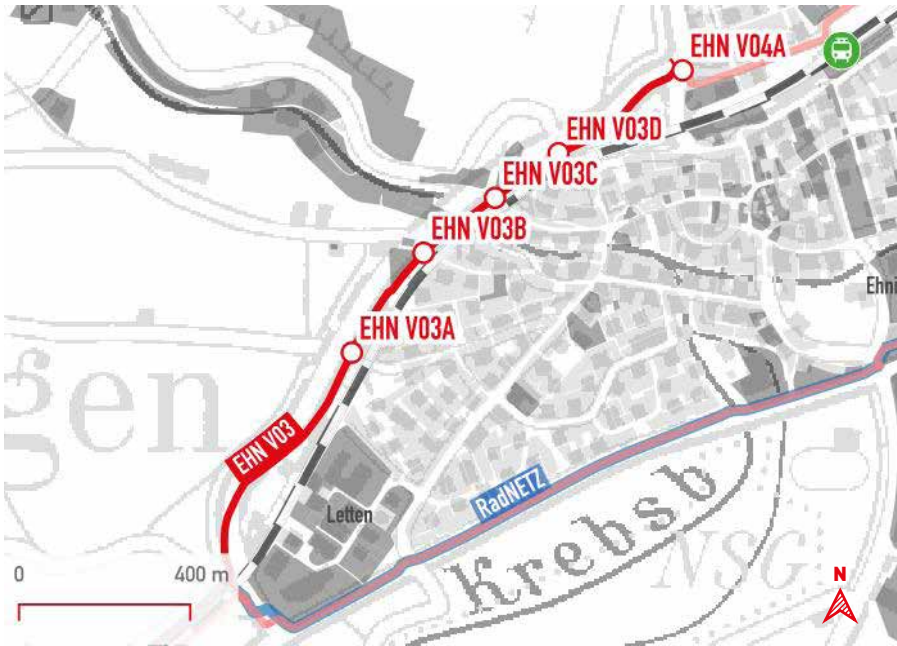
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V03 | K 1002

Streckenabschnittsdistanz 1677m | 5 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

EHN V03A	Bevorrechtigte Führung	-	-
EHN V03B	Bevorrechtigte Führung	-	-
EHN V03C	angehaengte RVA	-	-
EHN V03D	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten **1,9 - 3,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V04 | Bühllallee

Streckenabschnittsdistanz 1340m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr + Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

EHN V04A	Anpassung Kreisverkehr	-	-
EHN V04B	Anpassung Wartepfl. Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V05 | Eschbachweg

Streckenabschnittsdistanz 836m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

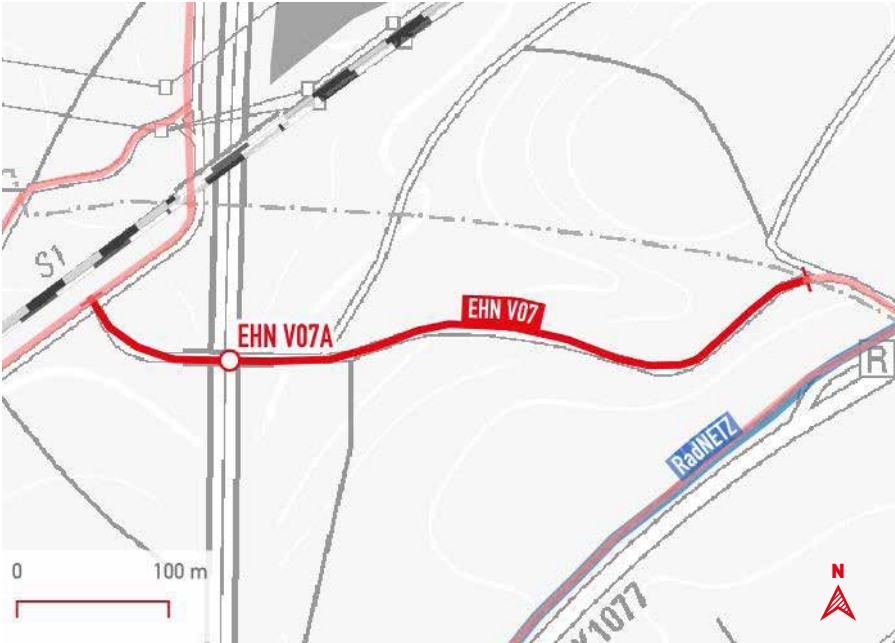
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V07 | Althäulerweg

Streckenabschnittsdistanz 513m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

EHN V07A	angehaengte RVA	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

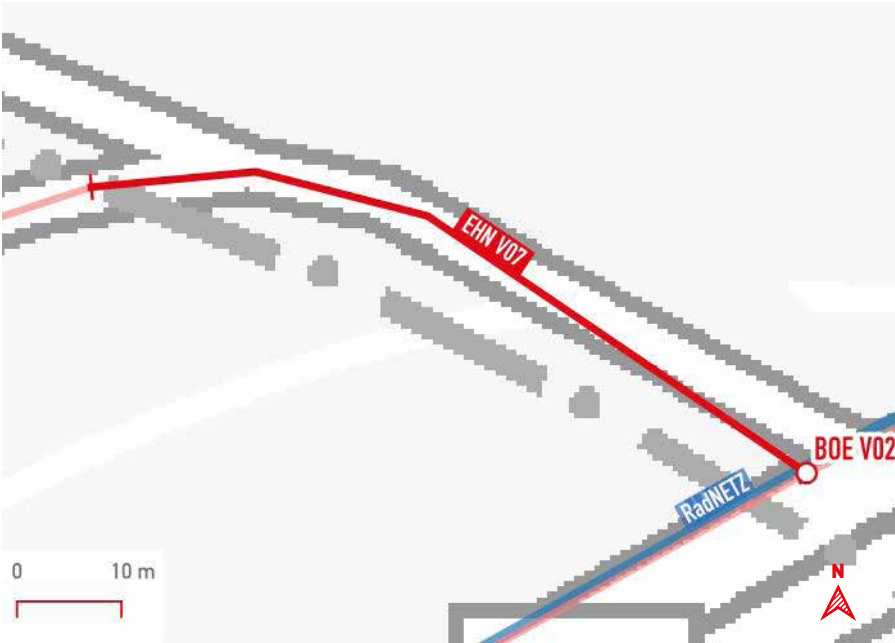
Kosten

Zu erwartende Kosten **2,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V07 | Althäulerweg

Streckenabschnittsdistanz 77m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

EHN V07A	angehaengte RVA	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **2,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Ehningen

EHN V08 | K 1077

Streckenabschnittsdistanz 1263m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Neuplanung gem. Zweiricht. / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

EHN V08A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
EHN V08B	angehaengte RVA	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

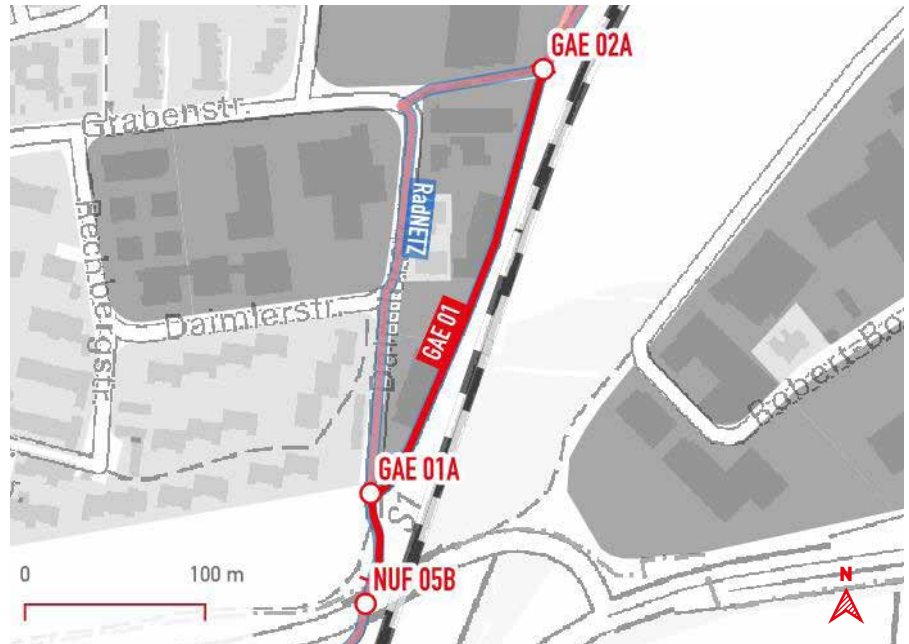
Kosten

Zu erwartende Kosten 2,5 - 4,1 Mio. € Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE 01 | Gäubahn

Streckenabschnittsdistanz 307m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE 01A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,4 Mio. €

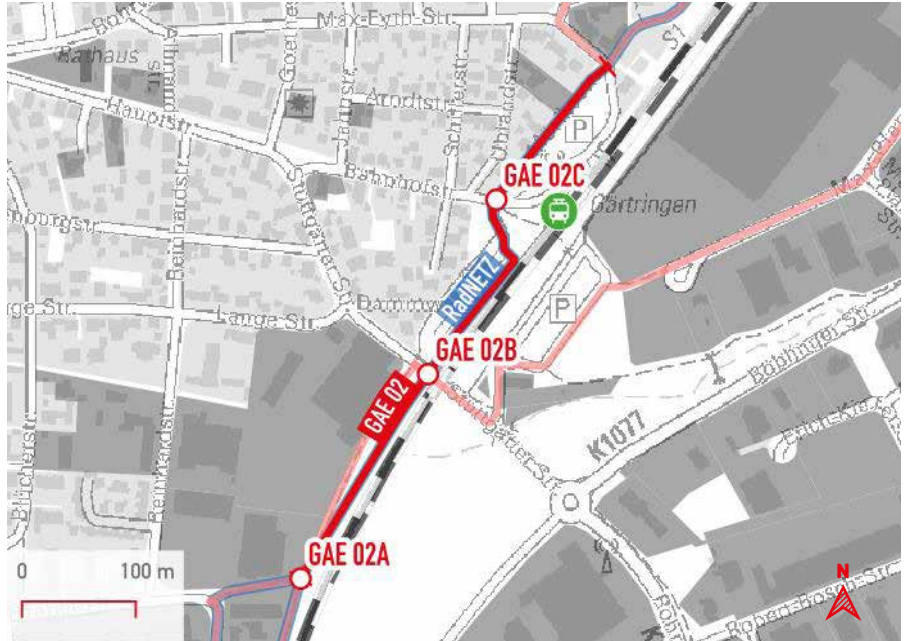
Brutto inkl. MwSt.



Gärtringen

GAE 02 | Gäubahn

Streckenabschnittsdistanz 550m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE 02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
GAE 02B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
GAE 02C	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 - 0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Gärtringen

GAE 03 | Rohrweg

Streckenabschnittsdistanz 239m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE 03A	Anpassung Wartepfl. Querung o. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

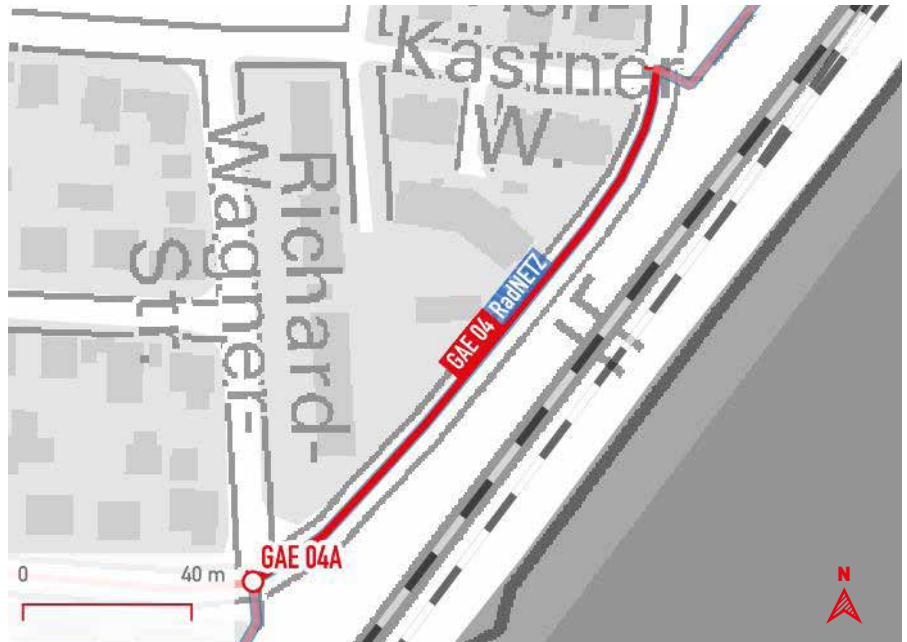
Brutto inkl. MwSt.



Gärtringen

GAE 04 | Rohrweg

Streckenabschnittsdistanz 157m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE 04A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

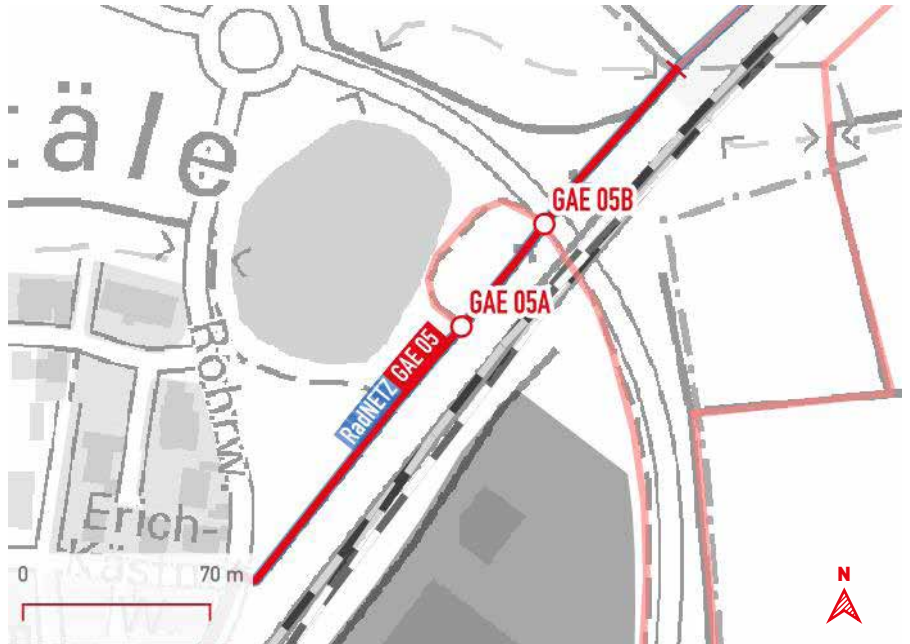
Brutto inkl. MwSt.



Gärtringen

GAE 05 | Gärtringer Weg

Streckenabschnittsdistanz 256m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstwirtschaftl. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE 05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
GAE 05B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Gärtringen

GAE V01 | Daimlerstr.

Streckenabschnittsdistanz 218m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V02 | Im Wiesengrund

Streckenabschnittsdistanz 82m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE V02A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V03 | Gäubahn

Streckenabschnittsdistanz 213m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < 40 FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

GAE V03A	LSA Neubau + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

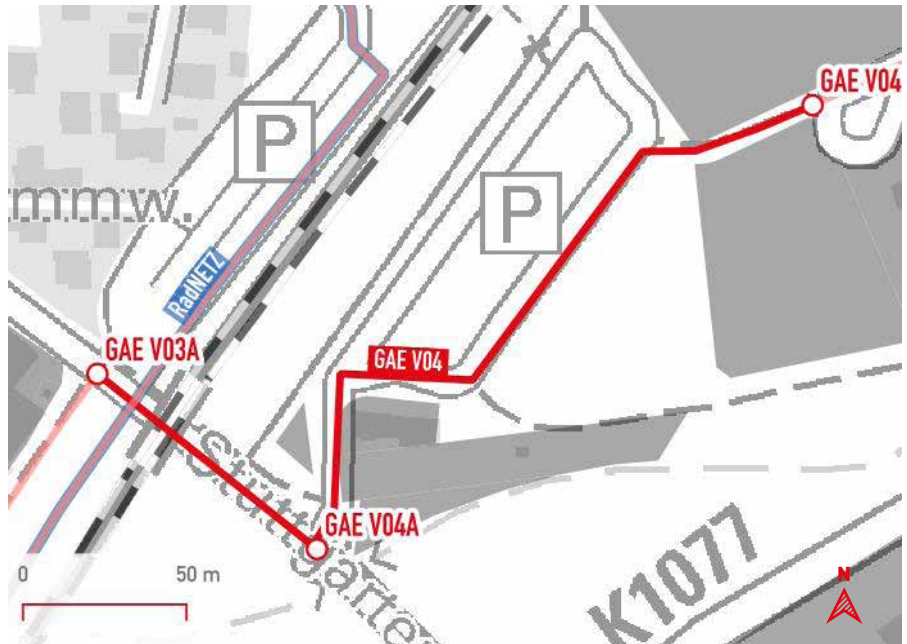
Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,3 - 0,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V04 | P+R-Anlage S-Bahn
Streckenabschnittsdistanz 320m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE V04A	LSA Neubau + Induktion und Taster	-	-
GAE V04B	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 - 0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V05 | Max-Planck-Str.

Streckenabschnittsdistanz 499m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE V05A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
GAE V05B	LSA Neubau + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

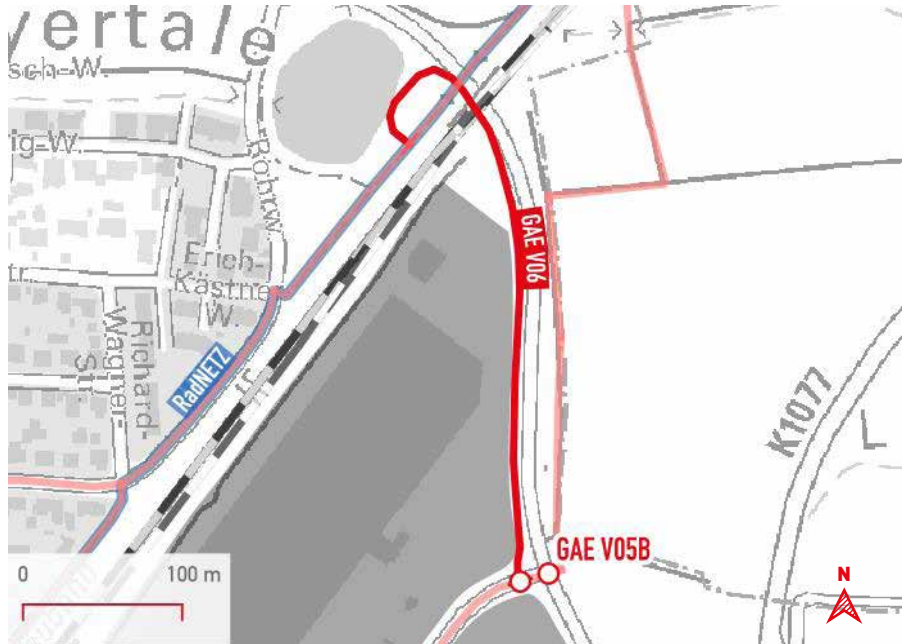
0,3 - 0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V06 | Nordrandstr.

Streckenabschnittsdistanz 402m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

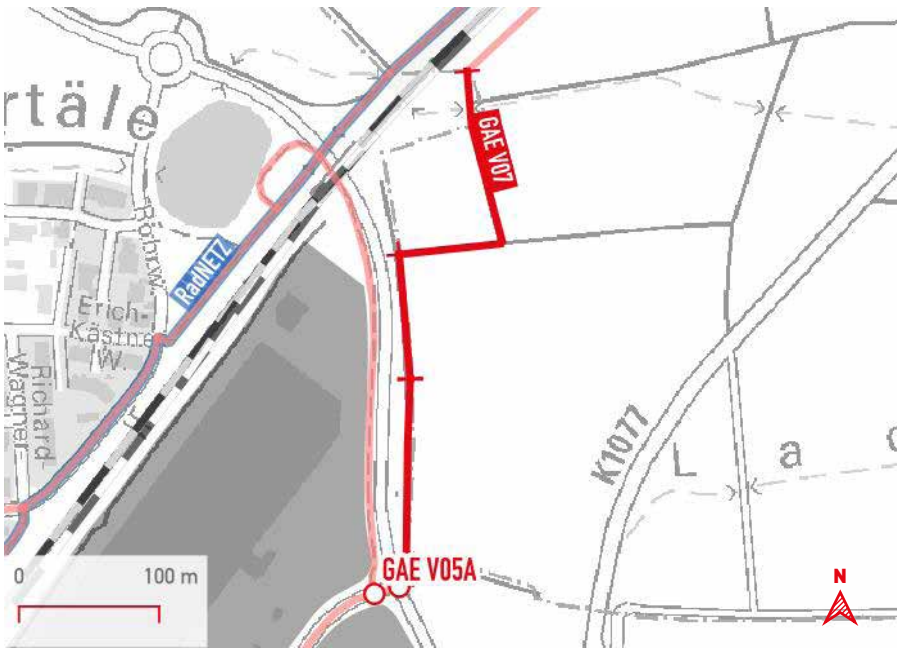
0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V07 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 433m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

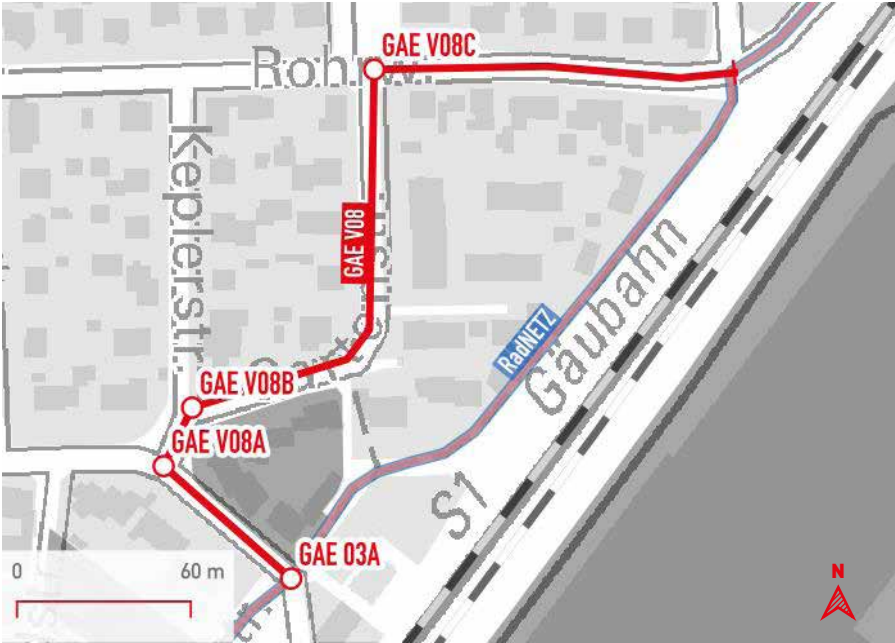
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,9 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Gärtringen

GAE V08 | Gartenstr.

Streckenabschnittsdistanz 363m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

GAE V08A	Bevorrechtigte Führung	-	-
GAE V08B	Bevorrechtigte Führung	-	-
GAE V08C	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-

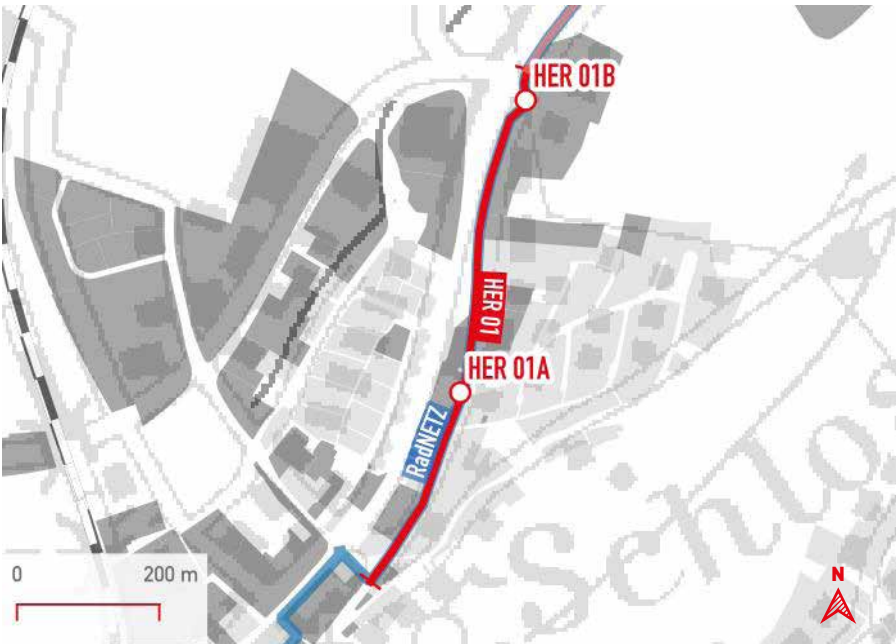
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 - 0,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Herrenberg

HER 01 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 766m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

HER 01A	Bevorrechtigte Führung	-	-
HER 01B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

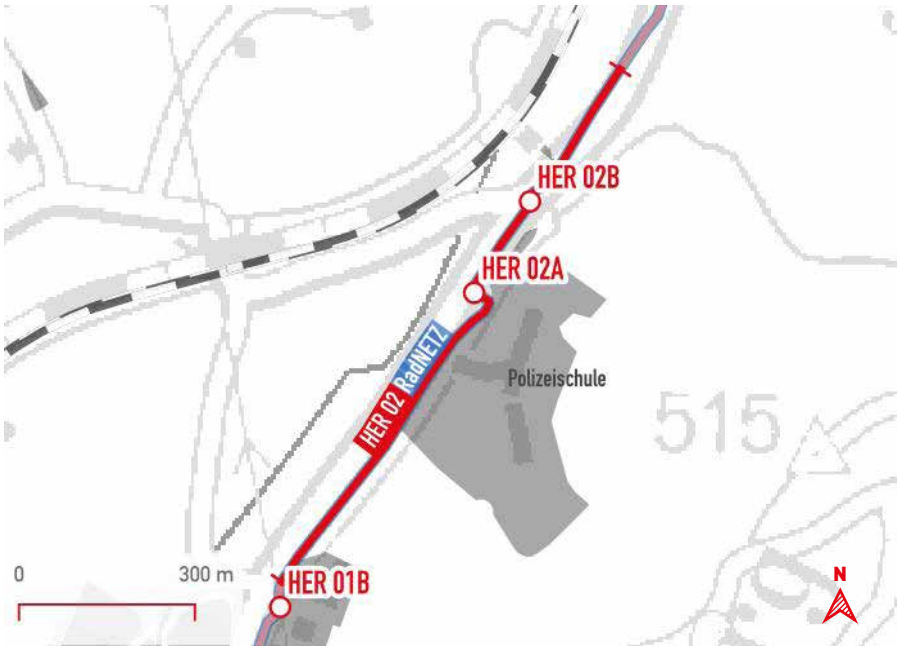
0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Herrenberg

HER 02 | Seestr.

Streckenabschnittsdistanz 1088m | 4 Min.



Anmerkung

Querungsbauwerk für Wildtierkorridor

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

HER 02A	LSA Umbau RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
HER 02B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,1 - 1,2 Mio. €

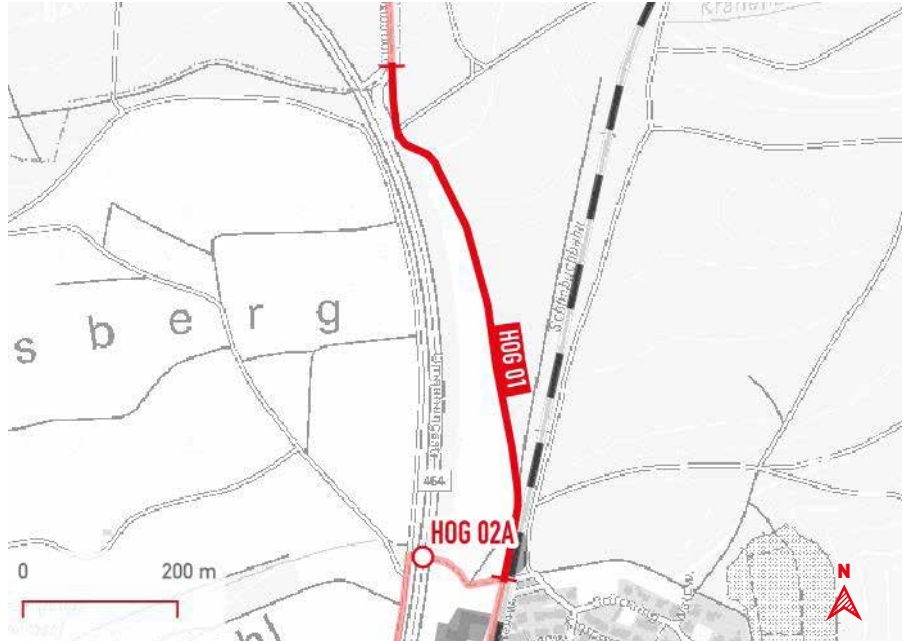
Brutto inkl. MwSt.



Holzgerlingen

HOG 01 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 703m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

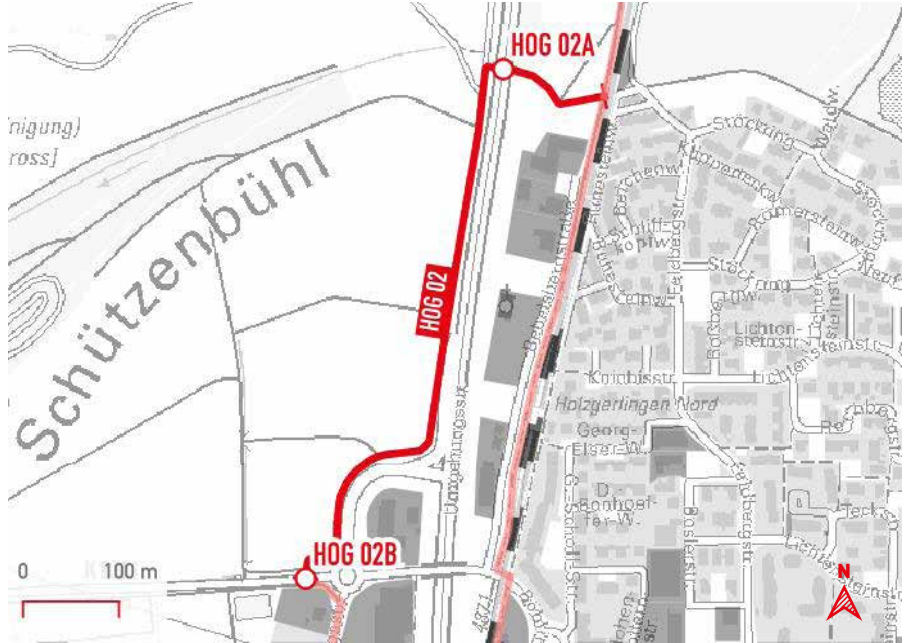
1,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Holzgerlingen

HOG 02 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 755m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstwirtschaftl. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

HOG 02A	Engstellenmark. Unterführung	-	-
HOG 02B	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Holzgerlingen

HOG 03 | Olgastr.

Streckenabschnittsdistanz 552m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

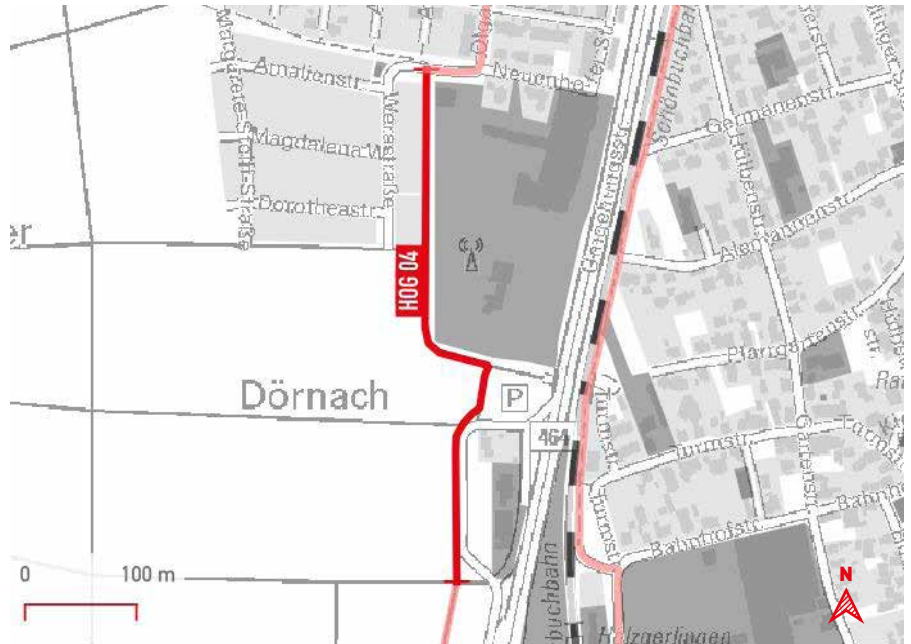
Brutto inkl. MwSt.



Holzgerlingen

HOG 04 | Olgastr.

Streckenabschnittsdistanz 505m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

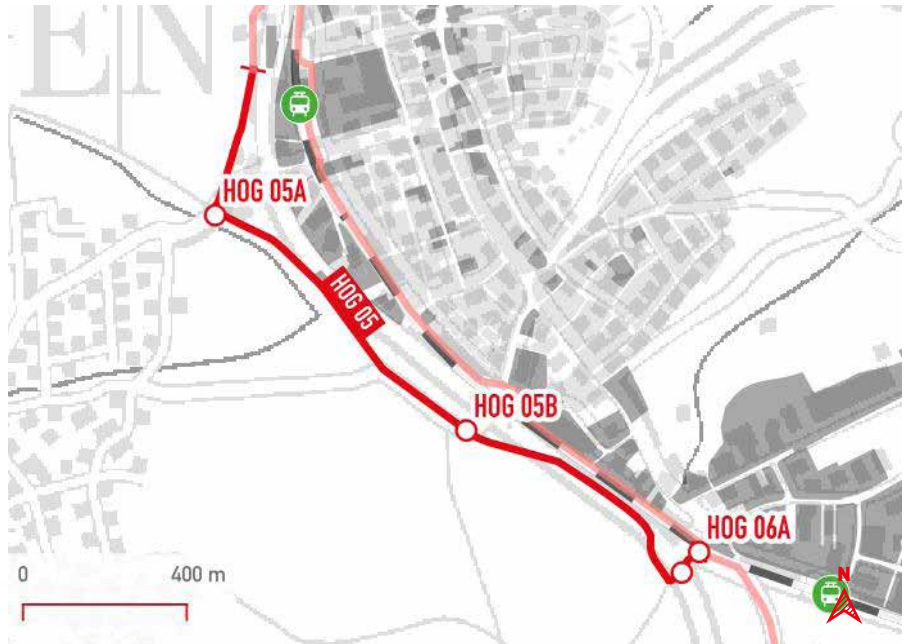
1,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Holzgerlingen

HOG 05 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1968m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.350
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

HOG 05A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
HOG 05B	Bevorrechtigte Führung	-	-
HOG 05C	LSA Induktion + Taster	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,8 - 2,9 Mio. €

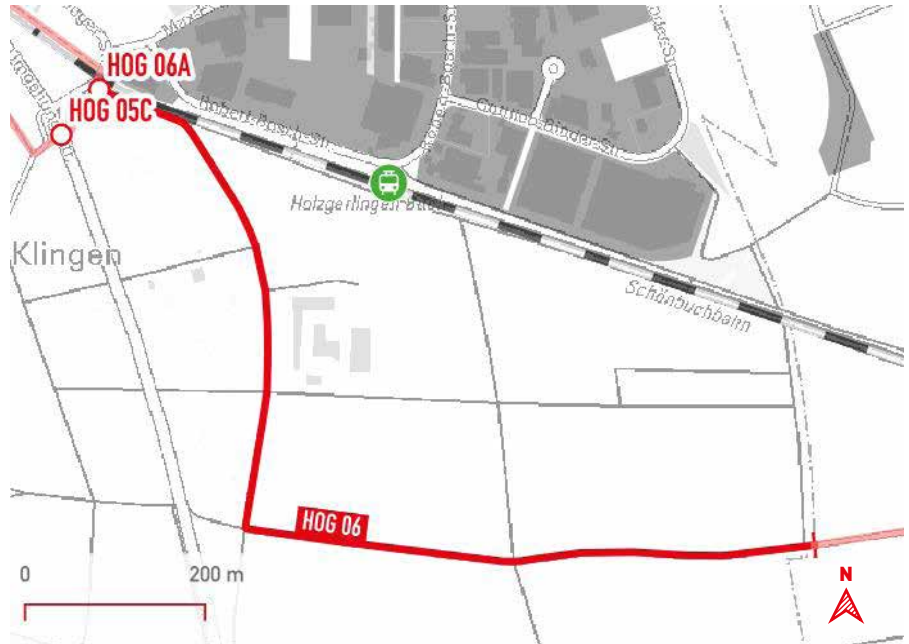
Brutto inkl. MwSt.



Holzgerlingen

HOG 06 | Tübinger Weg

Streckenabschnittsdistanz 1210m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	700
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

HOG 06A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,5 - 1,6 Mio. €

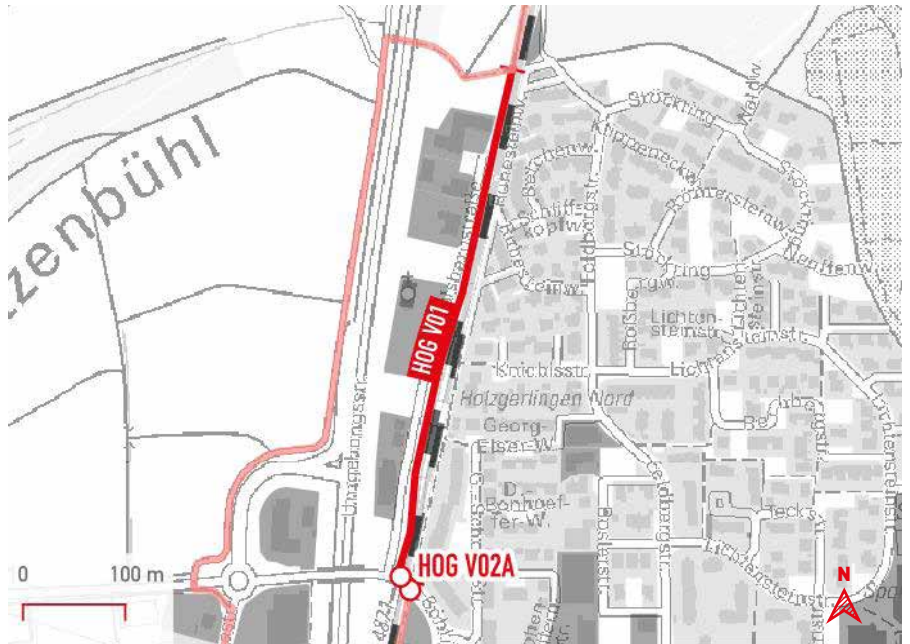
Brutto inkl. MwSt.



Holzgerlingen

HOG V01 | Ruhensteinweg

Streckenabschnittsdistanz 520m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

HOG V01A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

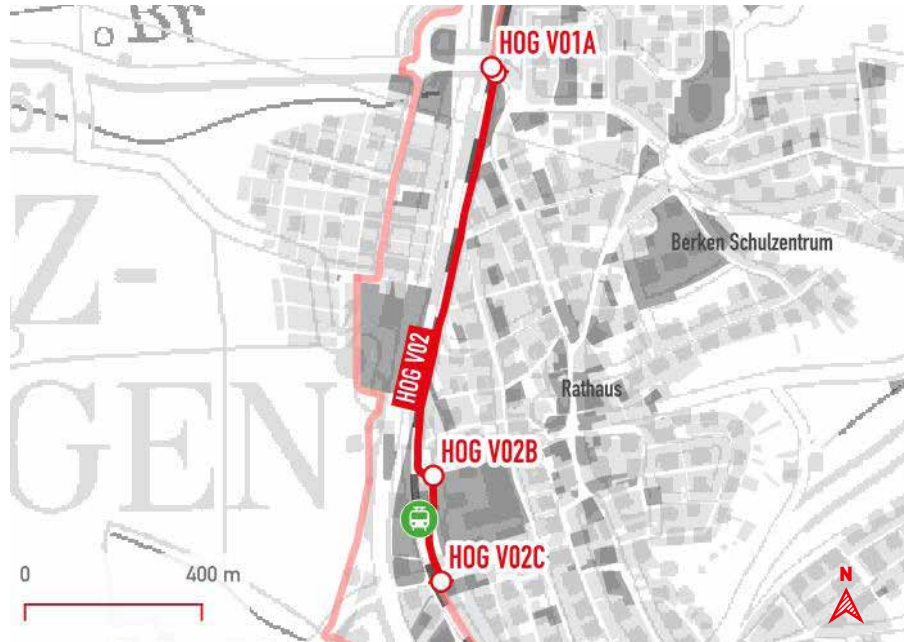
0,1 - 0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Holzgerlingen

HOG V02 | Schönbuchbahn

Streckenabschnittsdistanz 1202m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

HOG V02A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
HOG V02B	Anpassung Wartepfl. Uebergang	-	-
HOG V02C	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

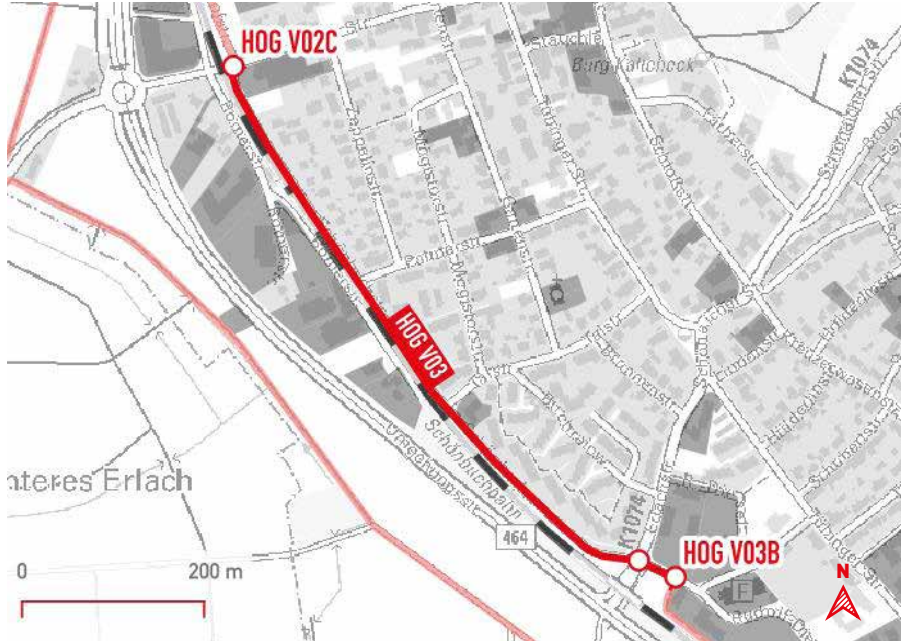
0,4 - 0,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Holzgerlingen

HOG V03 | Schönbuchstr.

Streckenabschnittsdistanz 765m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

HOG V03A	Anpassung Wartepfl. Querung o. Mittelinsel	-	-
HOG V03B	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

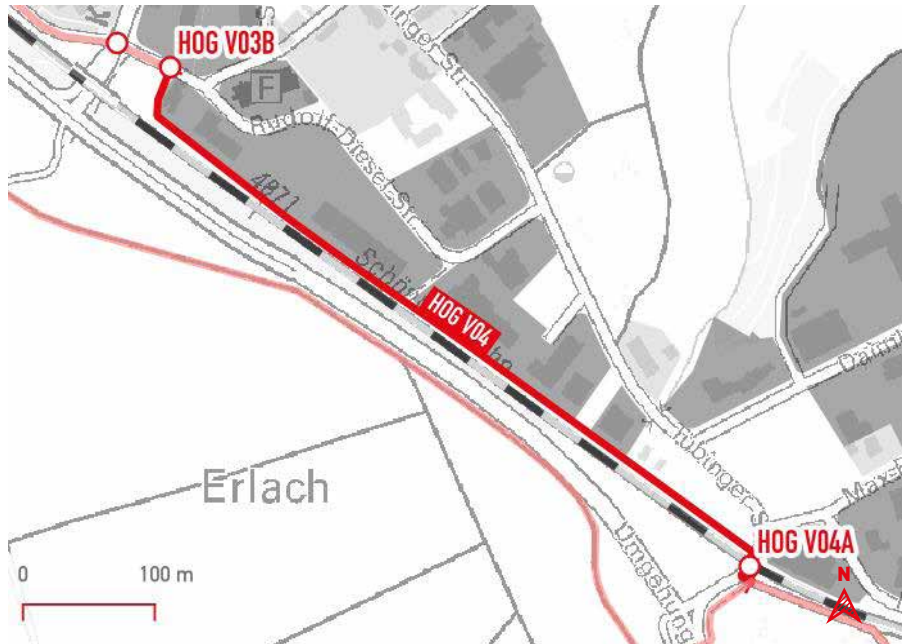
0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Holzgerlingen

HOG V04 | Schönbuchbahn

Streckenabschnittsdistanz 627m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

HOG V04A Umlaufsperr	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 - 0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Korntal-Münchingen

KOM 01 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 327m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Korntal-Münchingen

KOM 02 | Buschweg

Streckenabschnittsdistanz 622m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

KOM 02A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
KOM 02B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,9 Mio. €

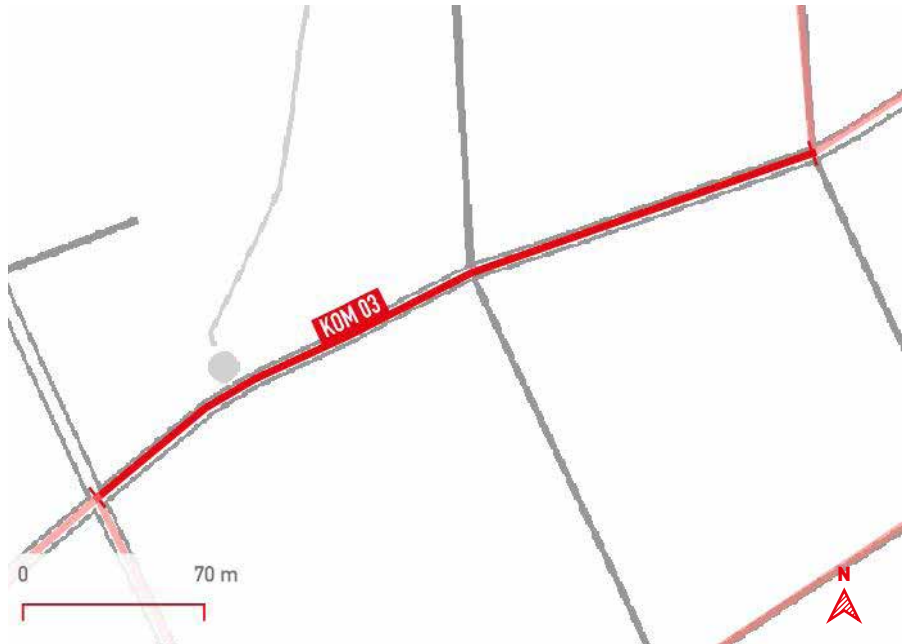
Brutto inkl. MwSt.



Korntal-Münchingen

KOM 03 | Buschweg

Streckenabschnittsdistanz 309m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Beton
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Korntal-Münchingen

KOM 04 | Verlängerung Korntaler Weg
Streckenabschnittsdistanz 462m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

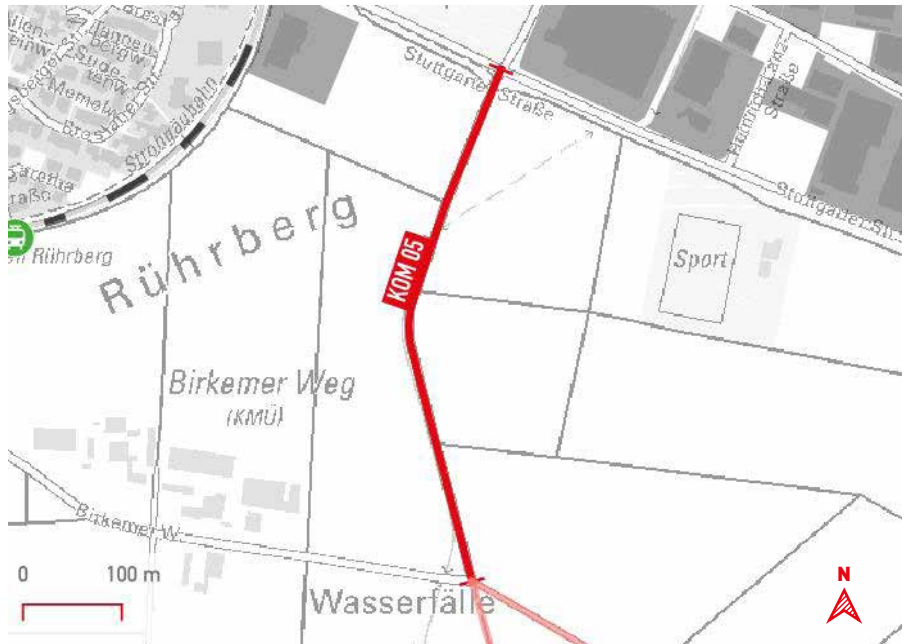
1,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Korntal-Münchingen

KOM 05 | Korntaler Weg

Streckenabschnittsdistanz 540m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.250
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

KOM 05A	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 Mio. €

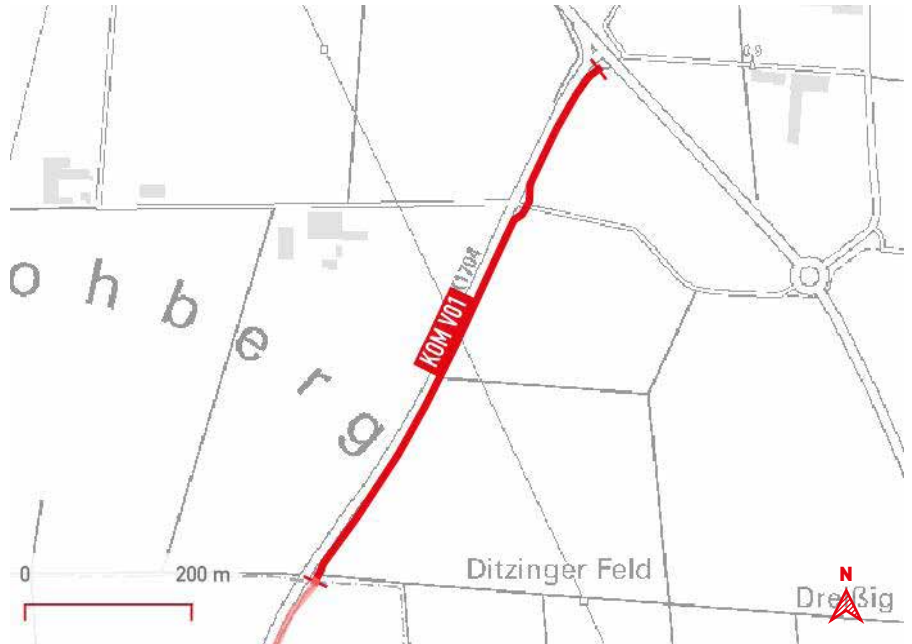
Brutto inkl. MwSt.



Korntal-Münchingen

KOM V01 | K 1704

Streckenabschnittsdistanz 706m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsrادweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

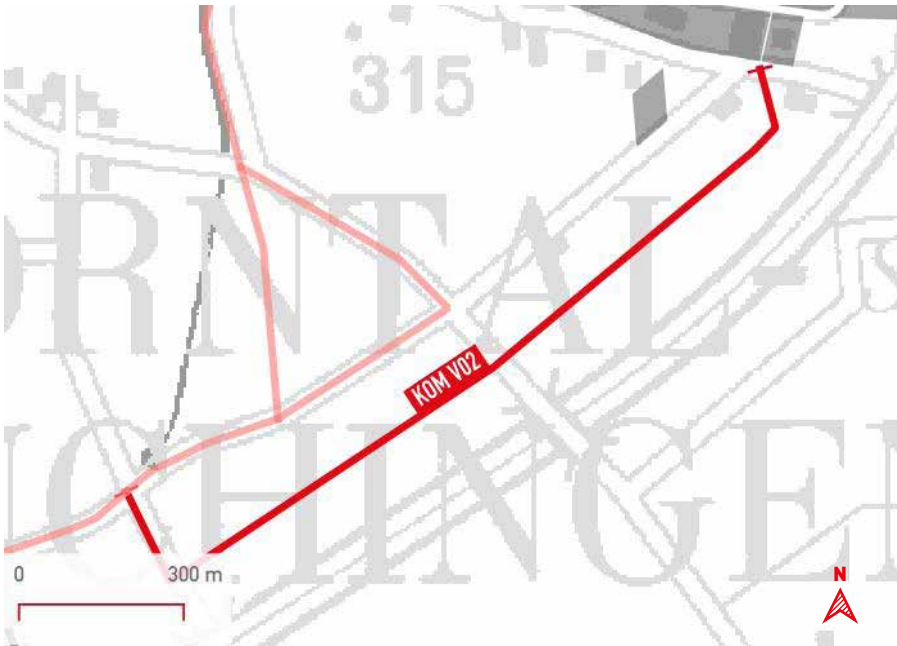
1,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Korntal-Münchingen

KOM V02 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1668m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **3,6 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Korntal-Münchingen

KOM V03 | Korntaler Weg

Streckenabschnittsdistanz 829m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

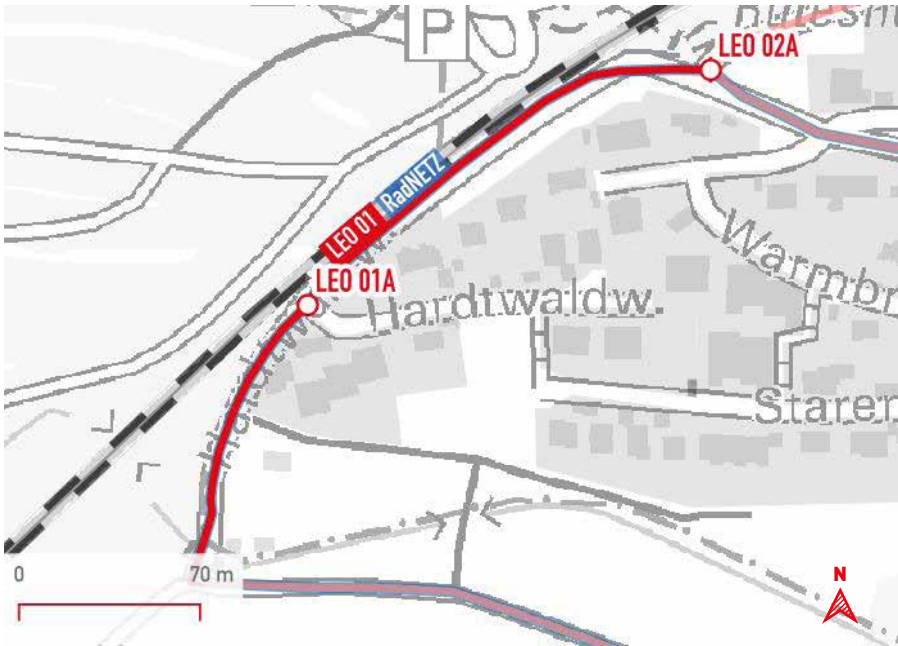
0,9 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 01 | Hardtwaldweg

Streckenabschnittsdistanz 306m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 01A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

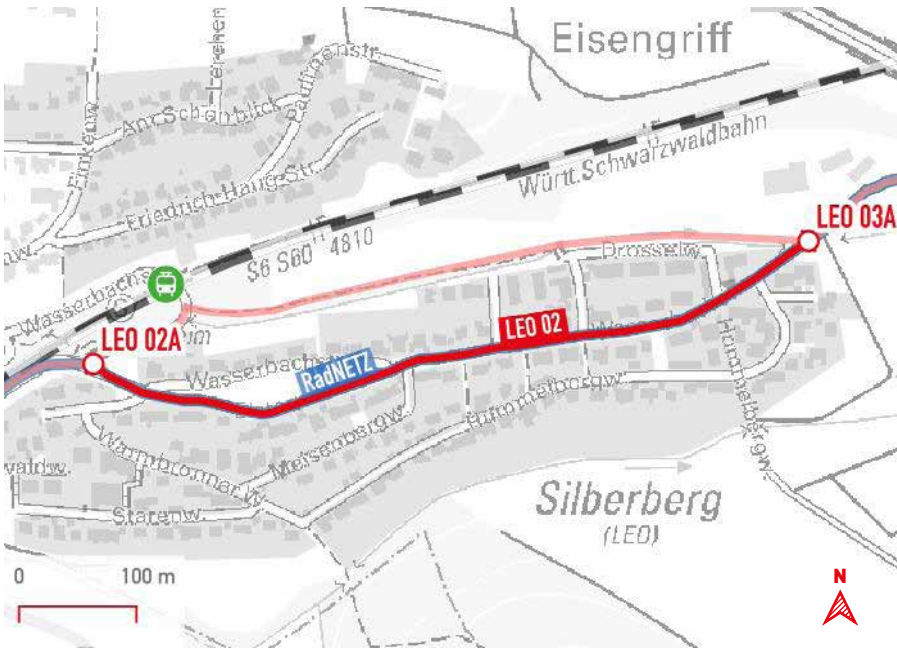
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 02 | Wasserbachstr./ Elsterweg
Streckenabschnittsdistanz 648m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	7 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr + KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

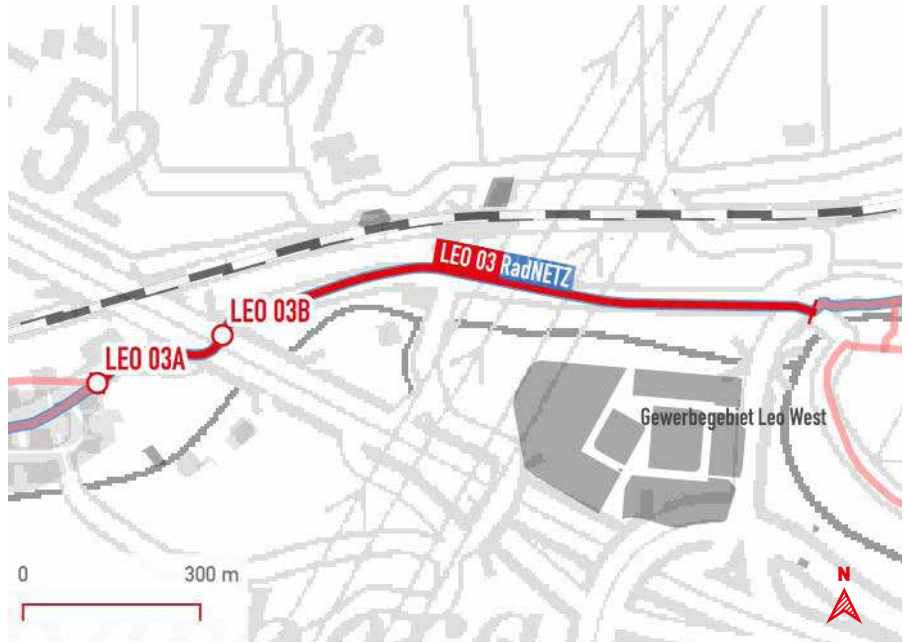


Zu erwartende Kosten **0,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 03 | Wasserbachstr.

Streckenabschnittsdistanz 1280m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 03A	Wartepfl. Uebergang	-	-
LEO 03B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

3,5 Mio. €

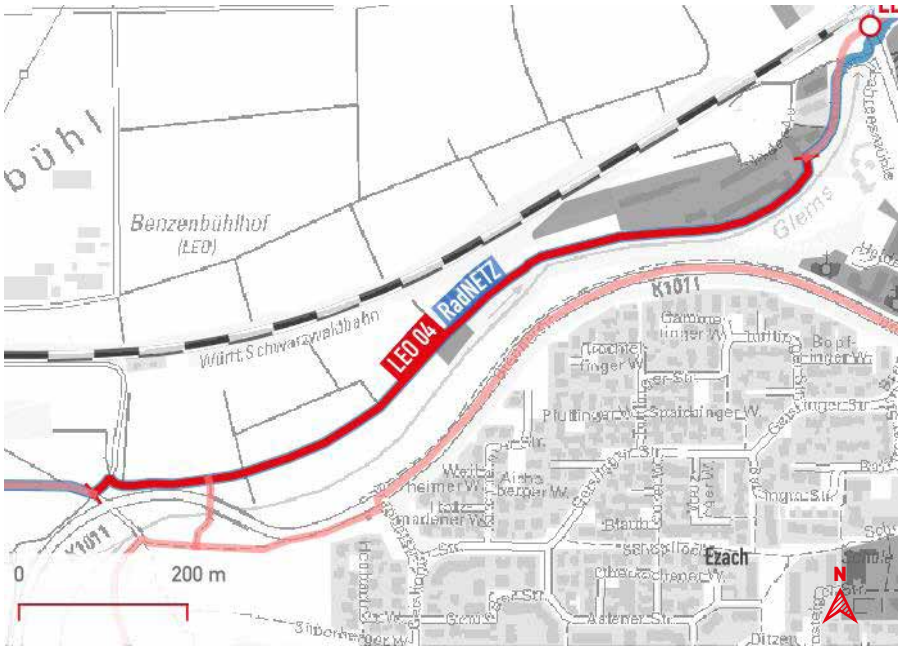
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 04 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 997m | 3 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Knotenpunktmaßnahmen

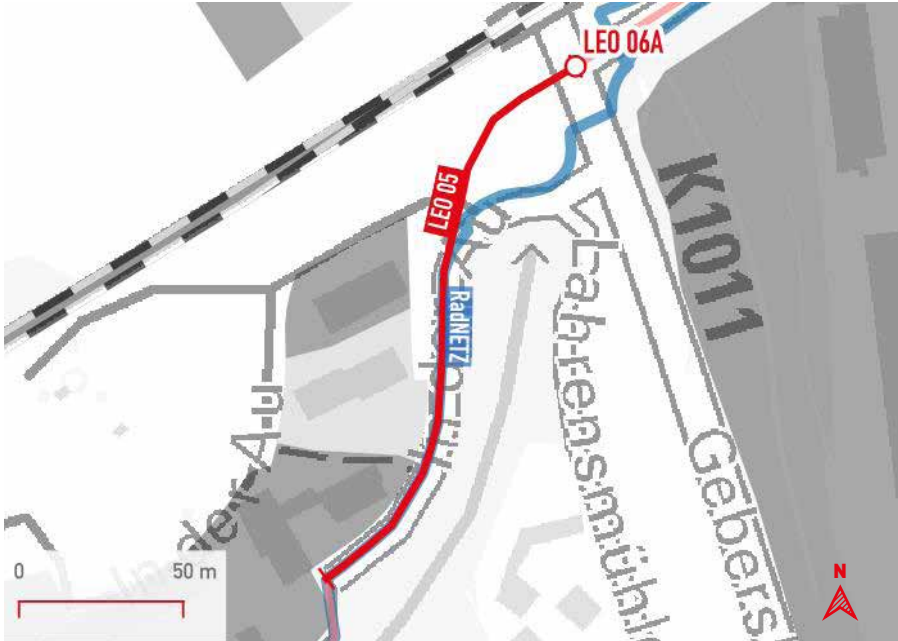
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten	0,4 Mio. €	Brutto inkl. MwSt.
----------------------	------------	--------------------

Leonberg

LEO 05 | In der Au
Streckenabschnittsdistanz 184m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

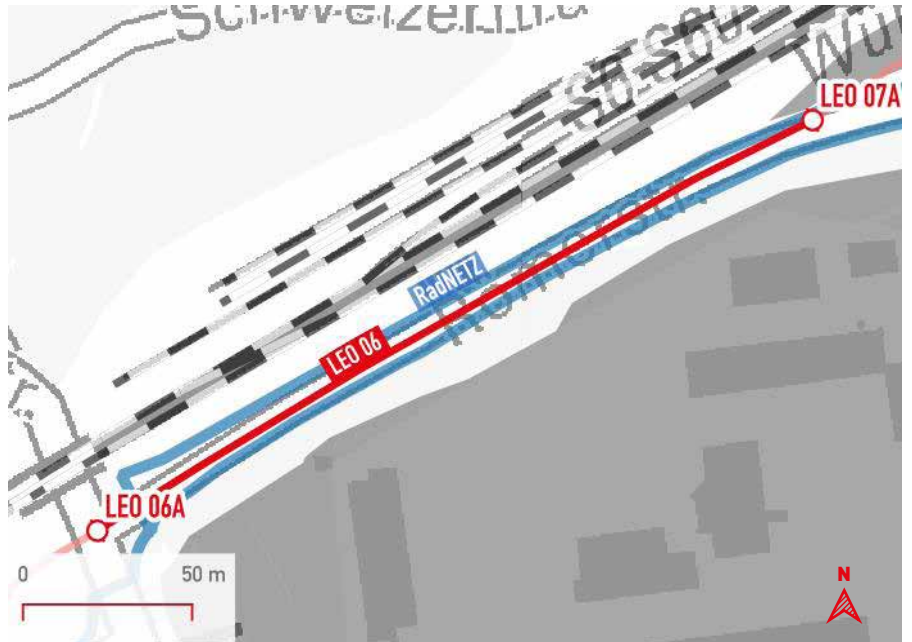


Zu erwartende Kosten **0,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 06 | Roemerstr.

Streckenabschnittsdistanz 244m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 06A	LSA Umbau + Induktions und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 - 0,3 Mio. €

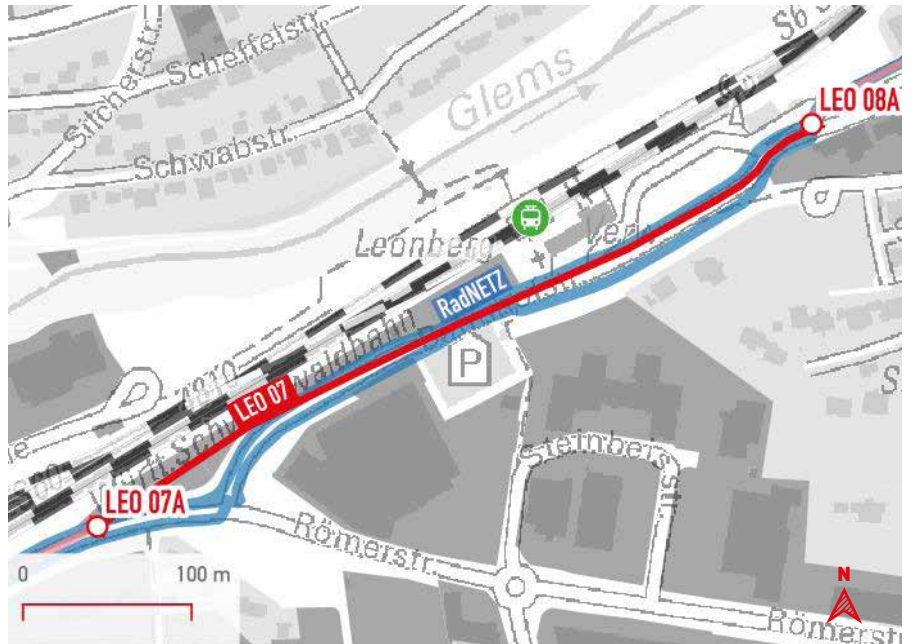
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 07 | Bahnhofstr.

Streckenabschnittsdistanz 489m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Schutzstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Knotenpunktmaßnahmen

LEO 07A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 - 0,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 08 | Mühlstr.

Streckenabschnittsdistanz 335m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 08A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 09 | Lindenberg

Streckenabschnittsdistanz 2325m | 7 Min.



Anmerkung

Naturerfahrungsraum Höfinger Täle

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr + KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
LSG beachten, Artenschutz	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 09A	LSA Neubau + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

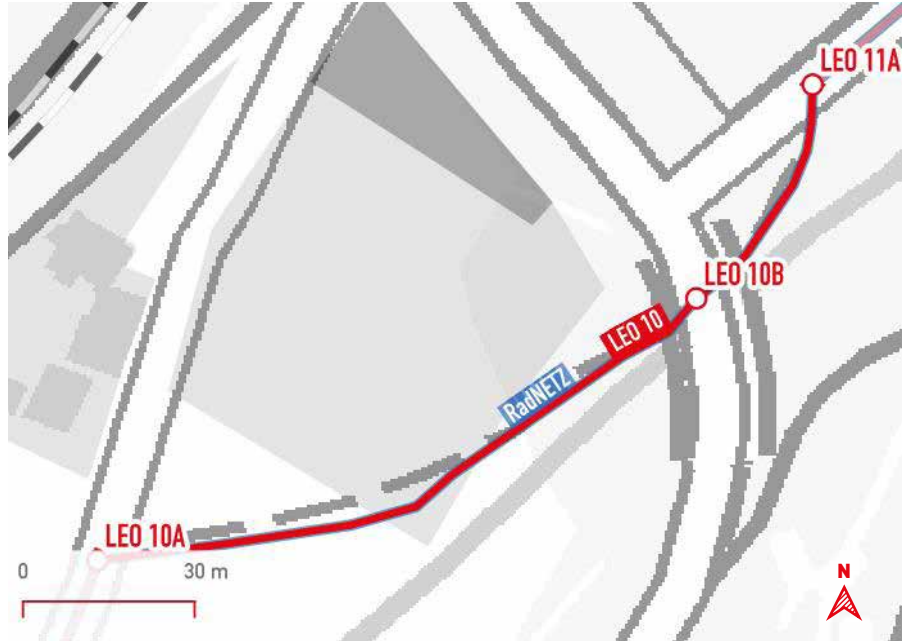
Zu erwartende Kosten **0,9 - 1,0 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 10 | Am Wäschbach

Streckenabschnittsdistanz 162m | 1 Min.



Anmerkung

Naturerfahrungsraum Höfinger Täle

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag 4.300

Machbarkeit hoch

LSG, Gewässerrandstreifen, Arten-
parallele Planung beachten

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 10A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
LEO 10B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 - 0,4 Mio. €

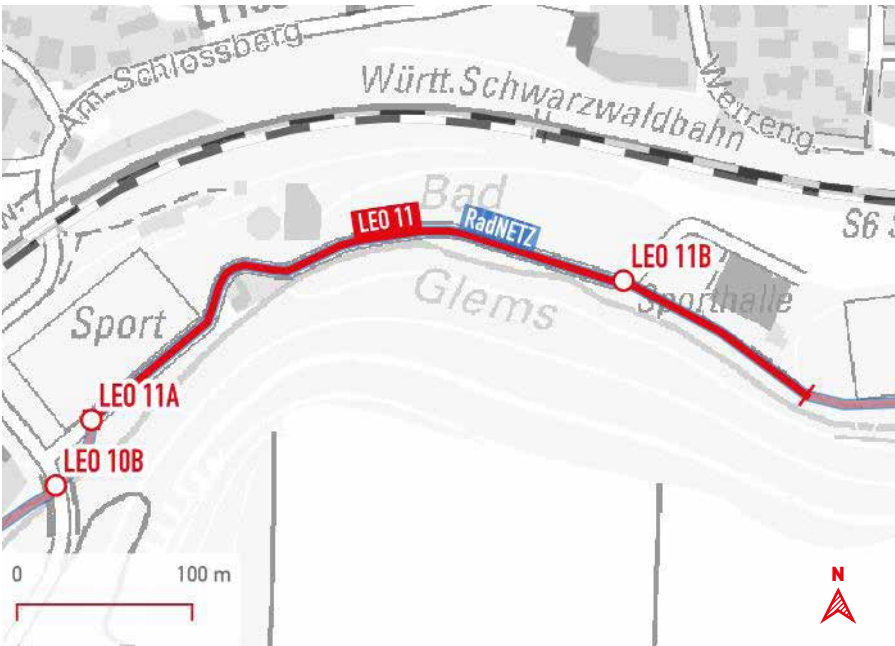
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 11 | Am Wäschbach

Streckenabschnittsdistanz 476m | 2 Min.



Anmerkung

Naturerfahrungsraum Höfinger Täle

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	20 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr + KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 11A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
LEO 11B	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

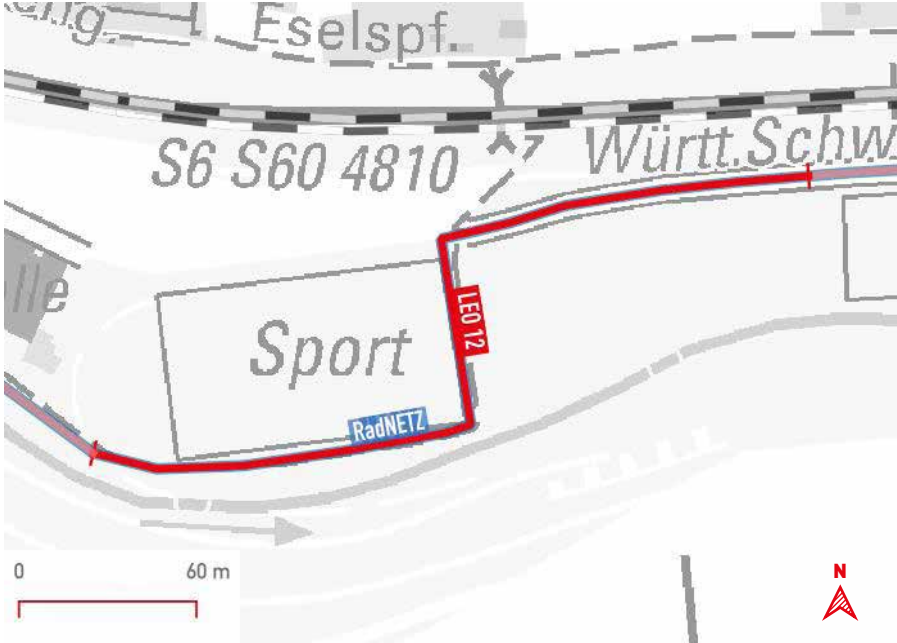
Zu erwartende Kosten **0,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 12 | Am Wäschbach

Streckenabschnittsdistanz 319m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	4.300
Machbarkeit	hoch
Gewässerrandstreifen beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten



Zu erwartende Kosten

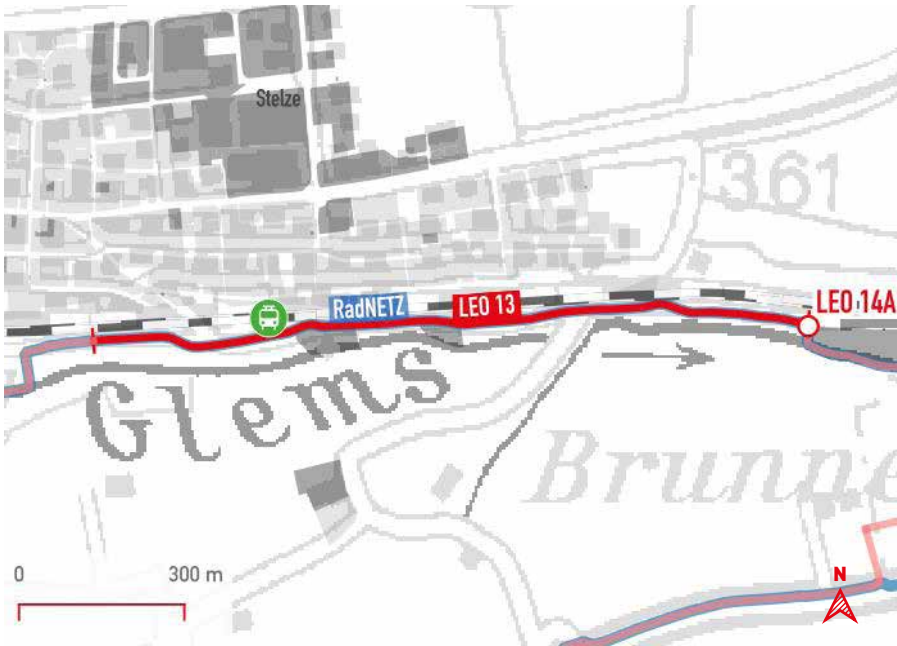
0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 13 | Felsgartenstr.

Streckenabschnittsdistanz 1314m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mschverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
LSG beachten, Artenschutz	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



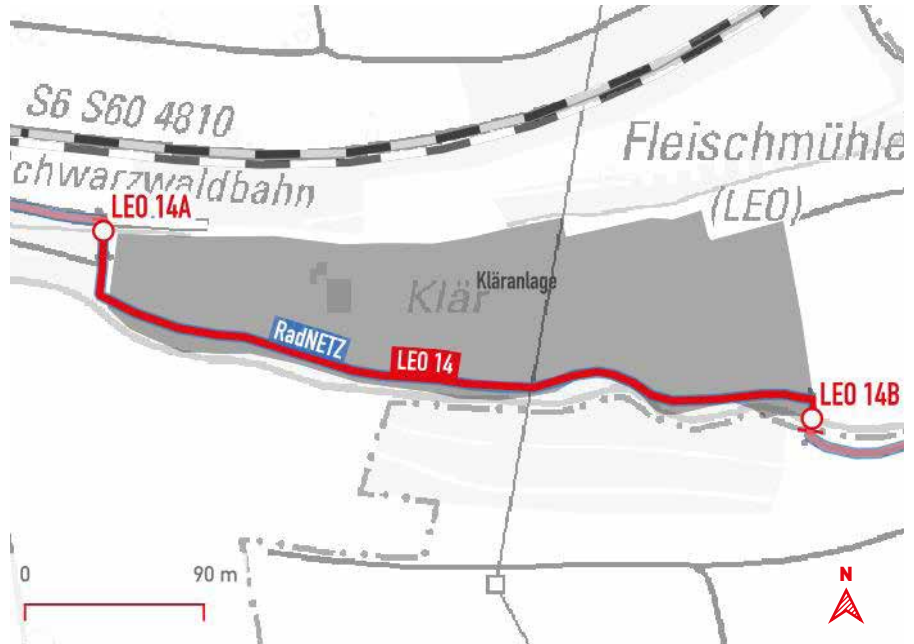
Zu erwartende Kosten

1,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 14 | Glemsmühlenweg Kläranlage
Streckenabschnittsdistanz 425m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.550
Machbarkeit	hoch
LSG beachten, Gewässerrandstreifen	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 14A	Brückenneubau	-	-
LEO 14B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,2 - 1,3 Mio. €

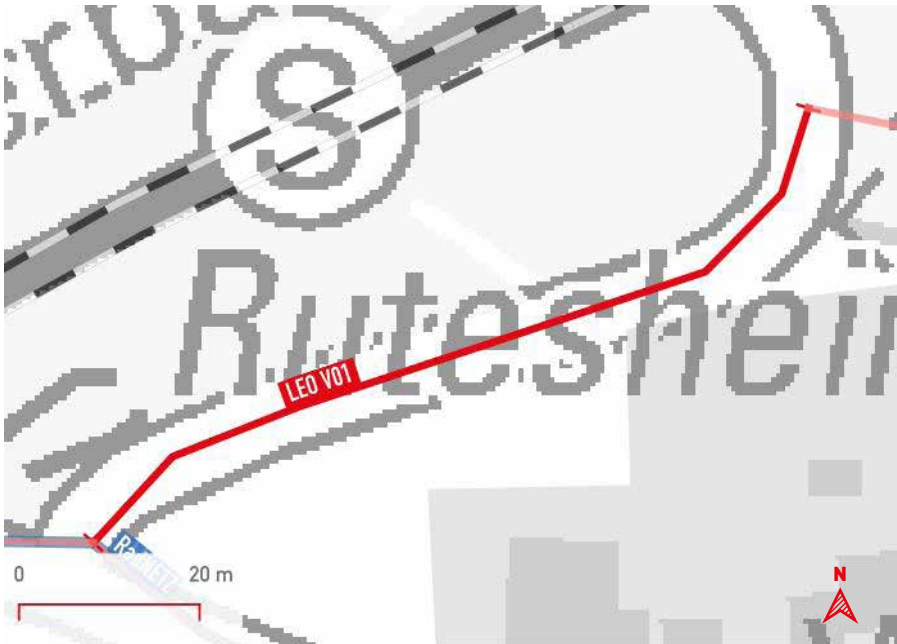
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO V01 | Bahnhofstraße

Streckenabschnittsdistanz 97m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten - Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V02 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 325m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
Gewässerrandstreifen beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

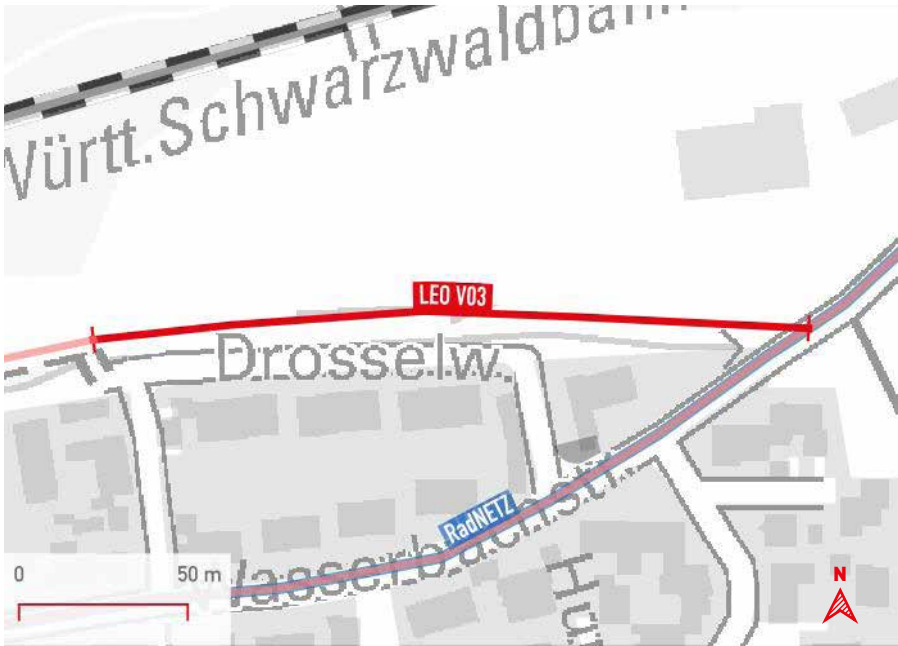
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V03 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 212m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

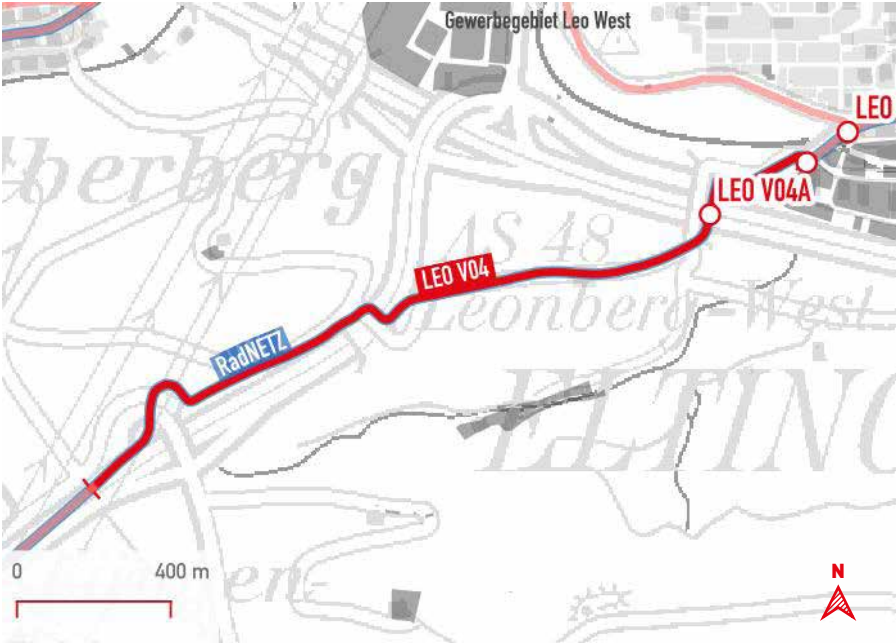
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V04 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 2294m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
Wildtierkorridor/ Grünbrücke	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO V04A	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

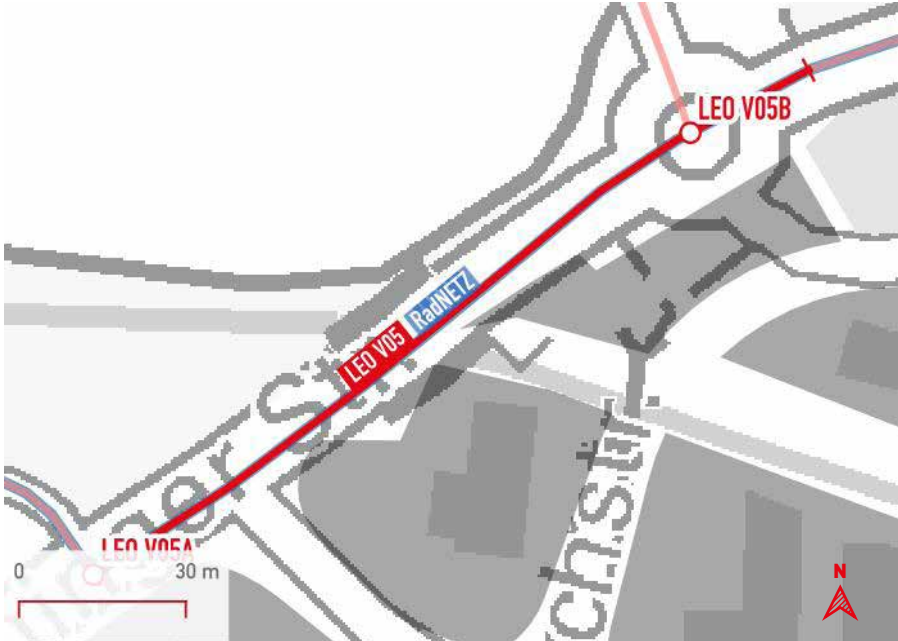
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V05 | Renninger Str.

Streckenabschnittsdistanz 157m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Schutzstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 
--	--

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

LEO V05A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
LEO V05B	Anpassung Kreisverkehr	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

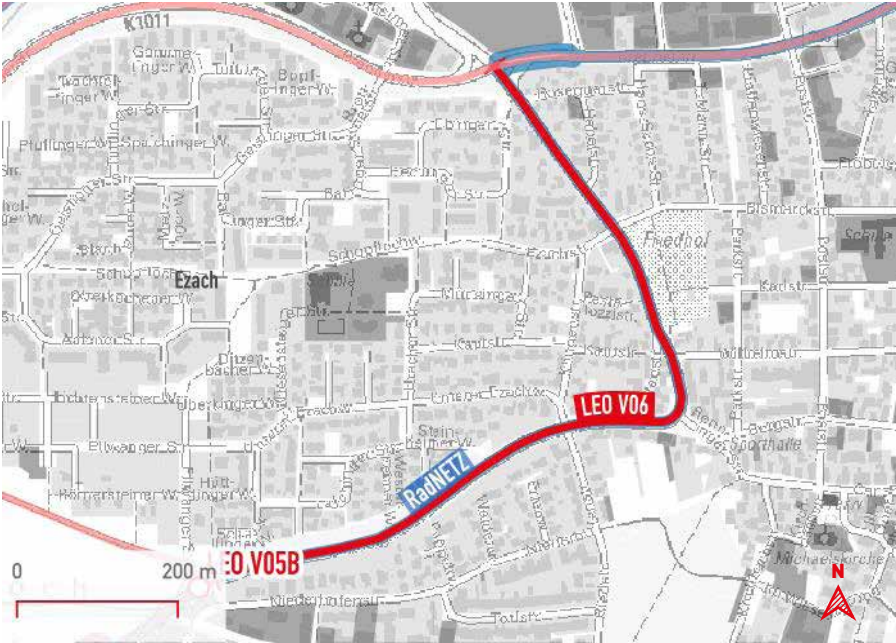
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V06 | Renninger Str.

Streckenabschnittsdistanz 1121m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

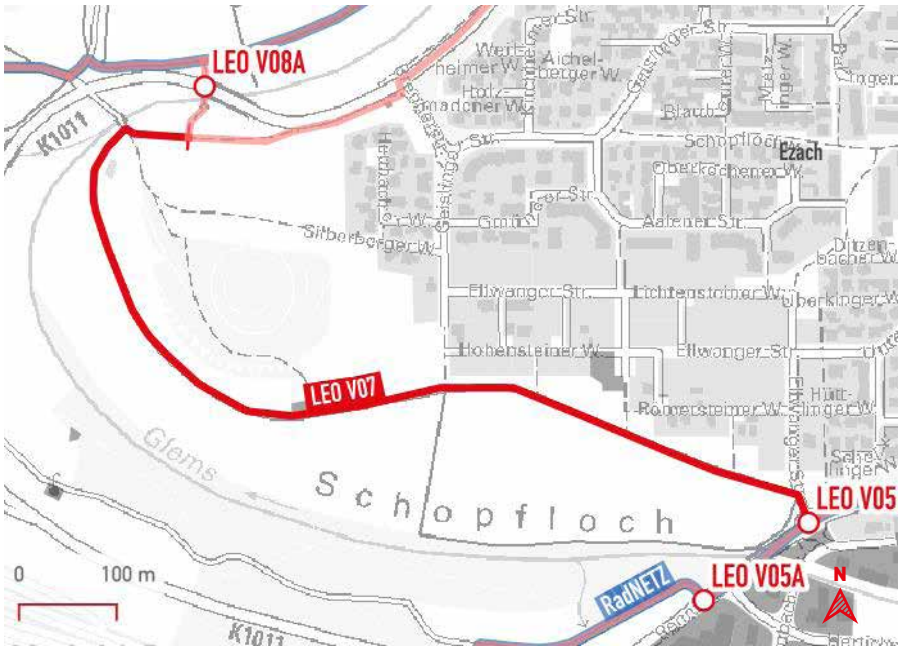
0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V07 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1046m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehrsstärke  < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

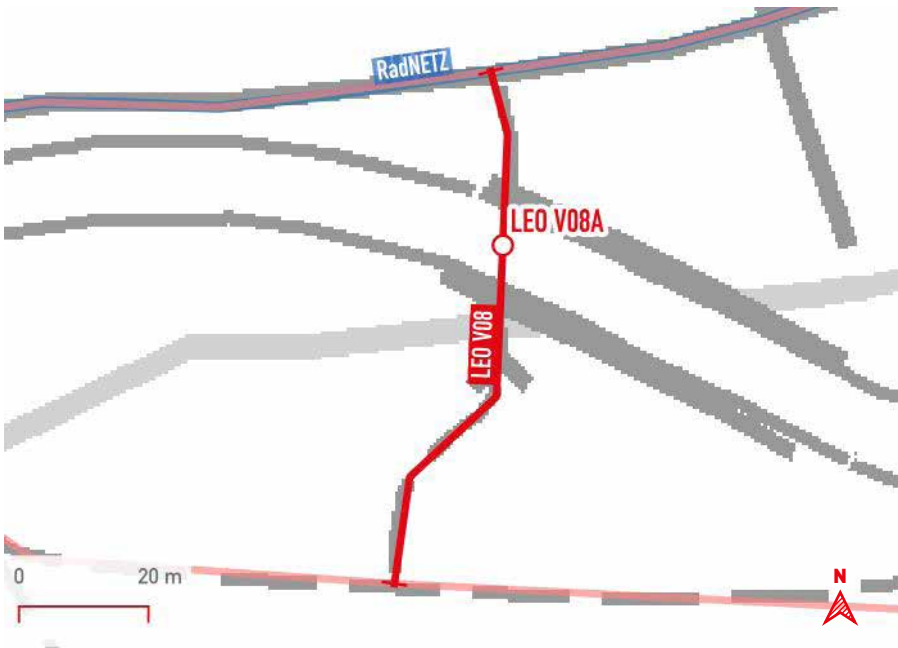
Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **1,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V08 | Feldweg
Streckenabschnittsdistanz 85m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO V08A	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V09 | K 1012

Streckenabschnittsdistanz 3367m | 9 Min.



Anmerkung

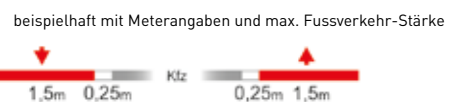
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	LK Böblingen

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,9 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V10 | L 1137

Streckenabschnittsdistanz 553m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	80 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

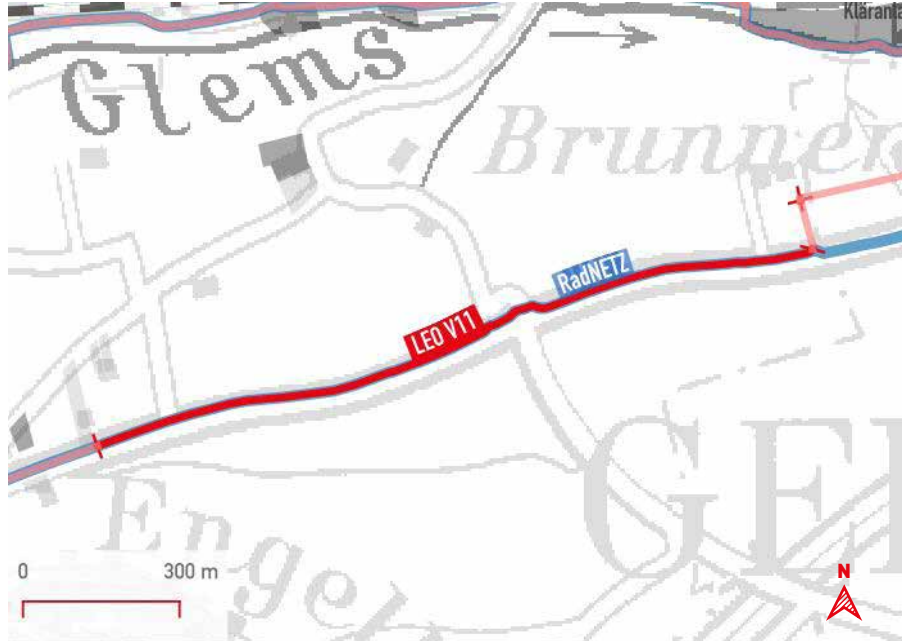
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO V11 | L 1137

Streckenabschnittsdistanz 1446m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	80 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

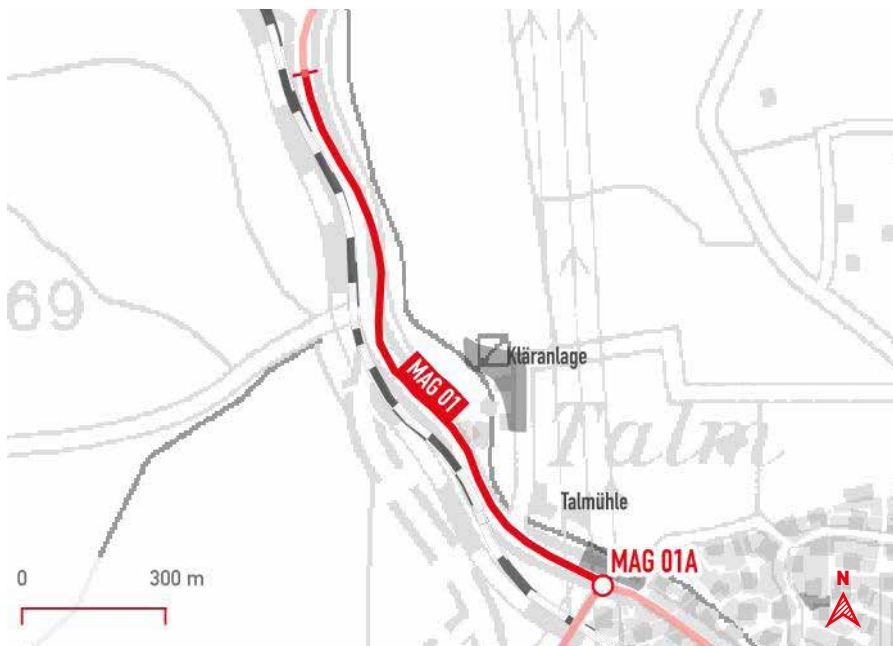
1,9 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG 01 | Wirtschaftsweg B464

Streckenabschnittsdistanz 1302m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forswirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

MAG 01A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,5 Mio. €

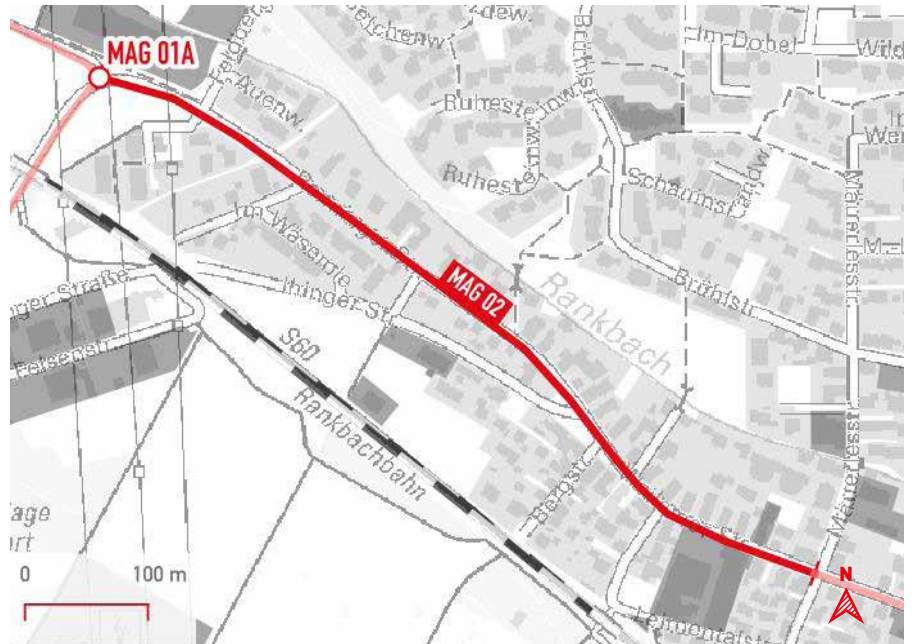
Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 02 | Renninger Str.

Streckenabschnittsdistanz 719m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	8
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / C
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 03 | Weilemer Str.

Streckenabschnittsdistanz 257m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

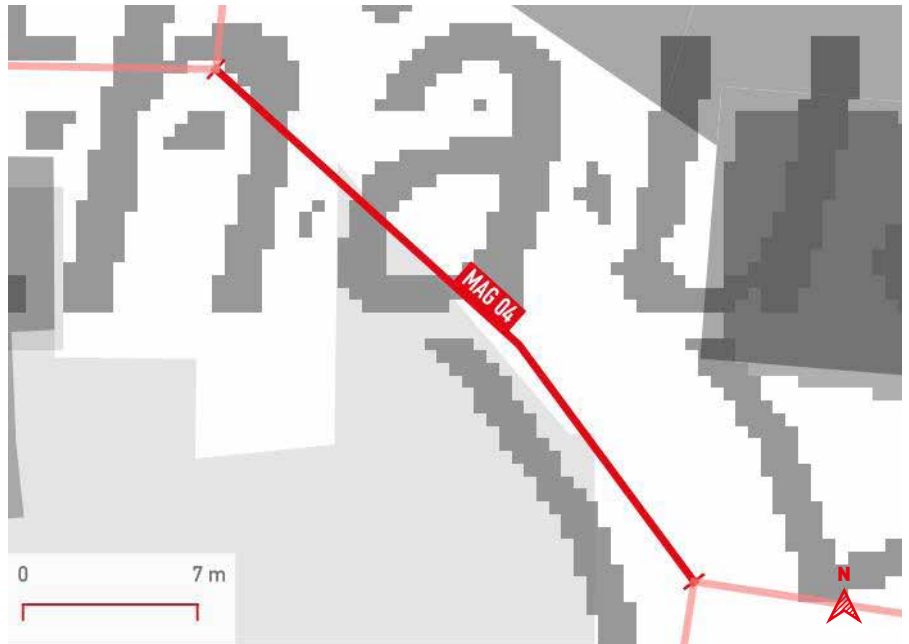
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG 04 | Maichinger Str.

Streckenabschnittsdistanz 28m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

-

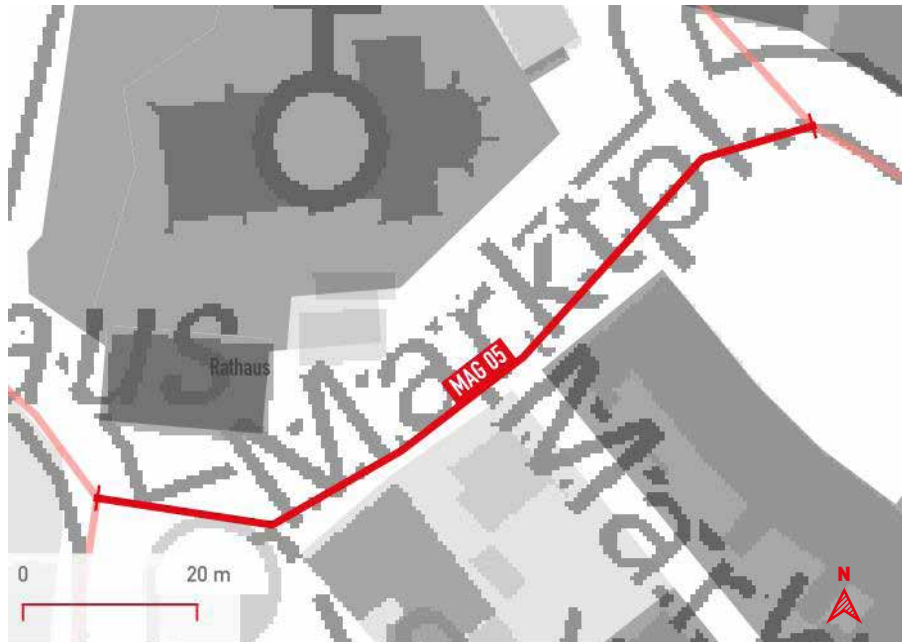
Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 05 | Marktplatz

Streckenabschnittsdistanz 99m | 1 Min.

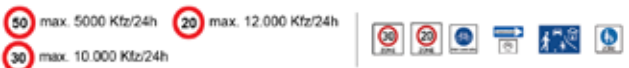


Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Pflaster
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

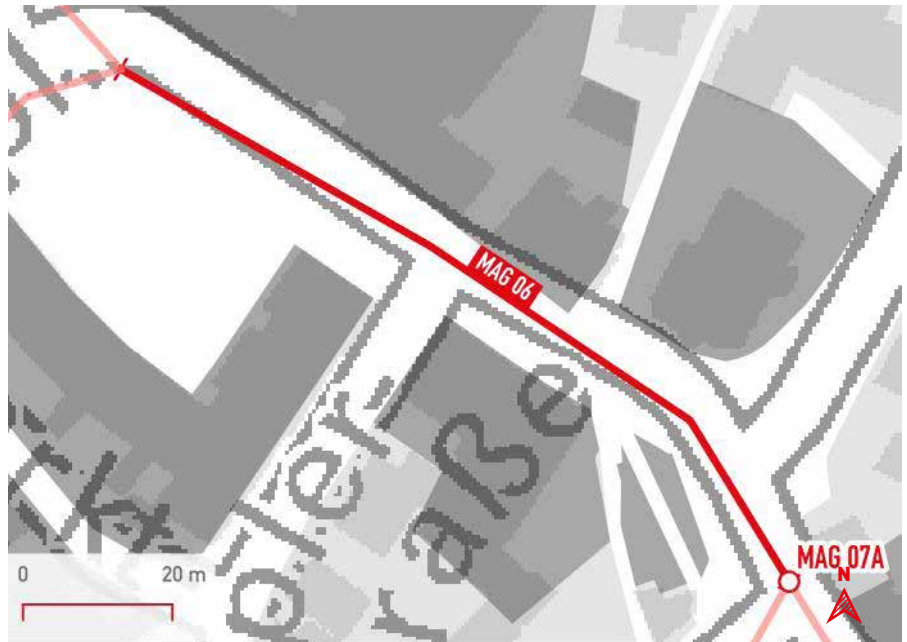
-

Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 06 | Alte Stuttgarter Str.
Streckenabschnittsdistanz 115m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Pflaster
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

-

Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 07 | Alte Stuttgarter Str.
Streckenabschnittsdistanz 325m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

MAG 07A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG 08 | Alte Stuttgarter Str.
Streckenabschnittsdistanz 367m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / C
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



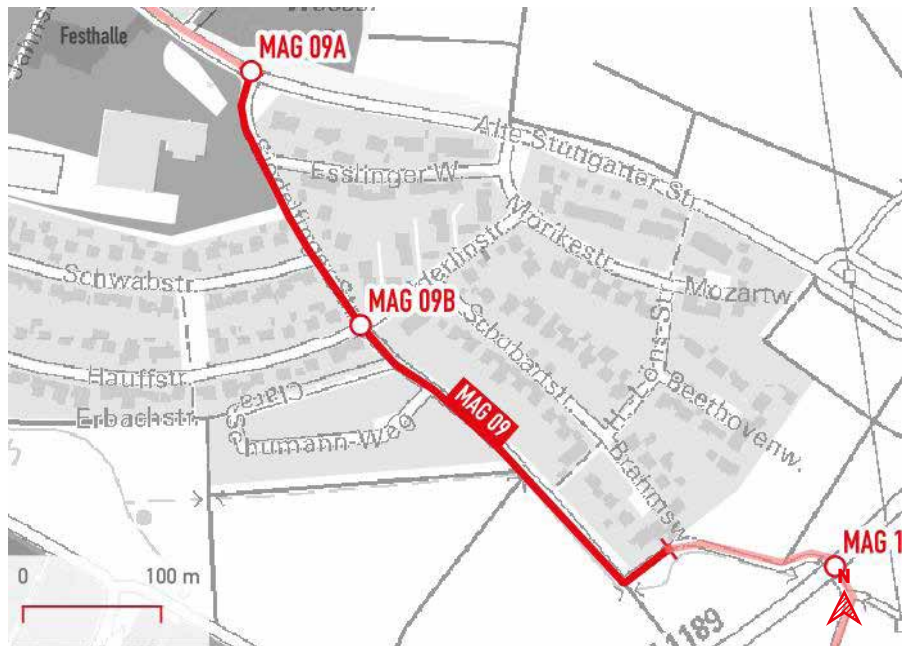
Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG 09 | Sindelfinger Str.
Streckenabschnittsdistanz 515m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

MAG 09A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
MAG 09B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

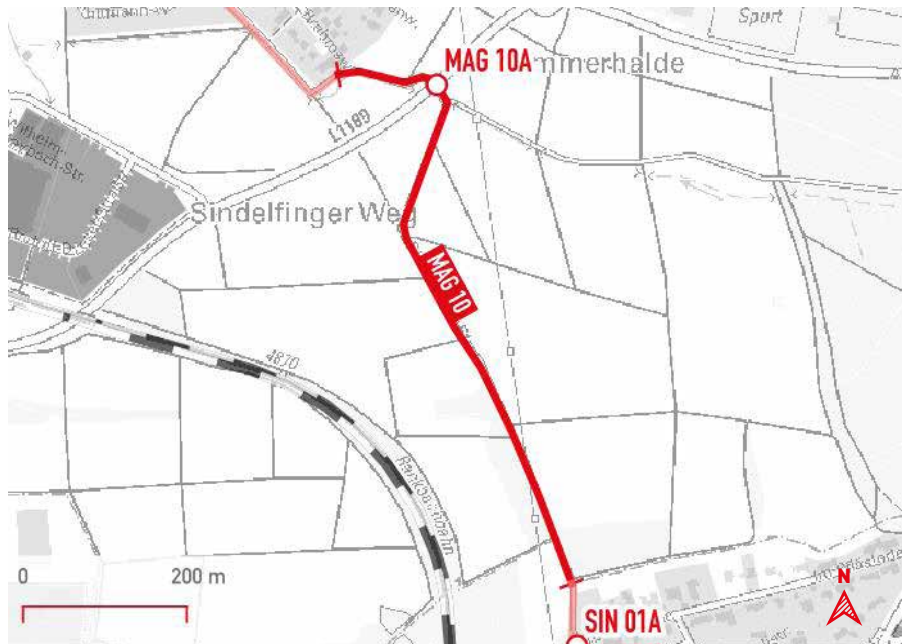
0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG 10 | Sindelfinger Weg
Streckenabschnittsdistanz 793m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

MAG 10A	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Magstadt

MAG V01 | Renninger Str.

Streckenabschnittsdistanz 223m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

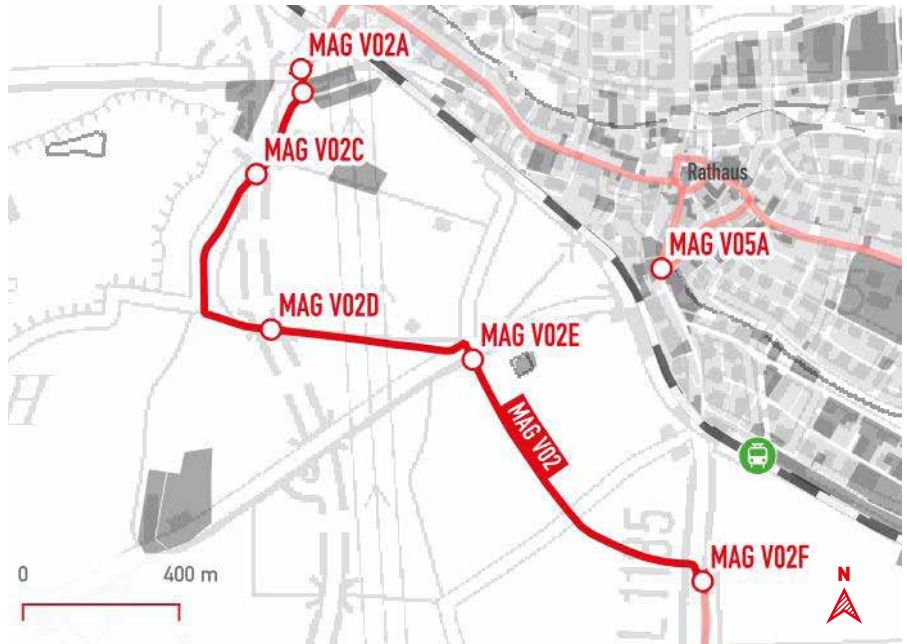
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG V02 | südtangente

Streckenabschnittsdistanz 2313m | 7 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

MAG V02A Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	MAG V02E Wartepfl. Querung m. Mittelinsel
MAG V02B Bevorrechtigte Führung	MAG V02F Wartepfl. Querung m. Mittelinsel
MAG V02C Engstellenmark. Unterführung	- -
MAG V02D Engstellenmark. Unterführung	- -

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,6 - 2,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG V03 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 640m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

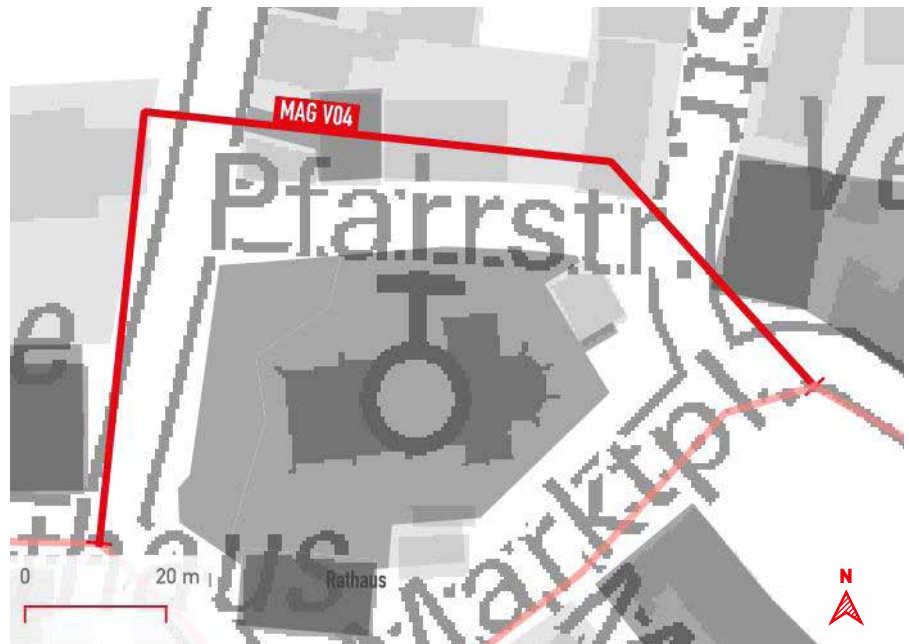
0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG V04 | Pfarrstr.

Streckenabschnittsdistanz 170m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

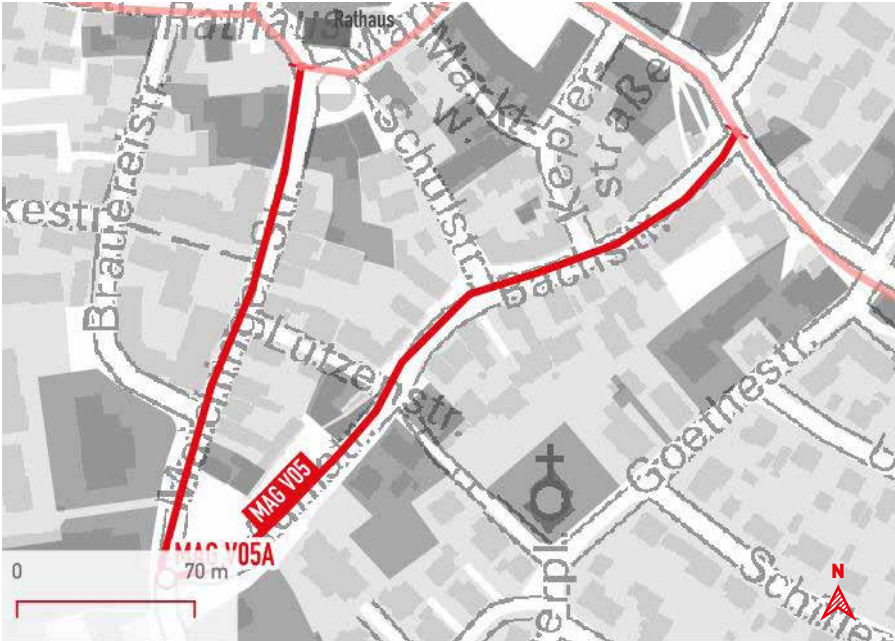
-

Brutto inkl. MwSt.

Magstadt

MAG V05 | Bachstr.

Streckenabschnittsdistanz 504m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

MAG V05A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

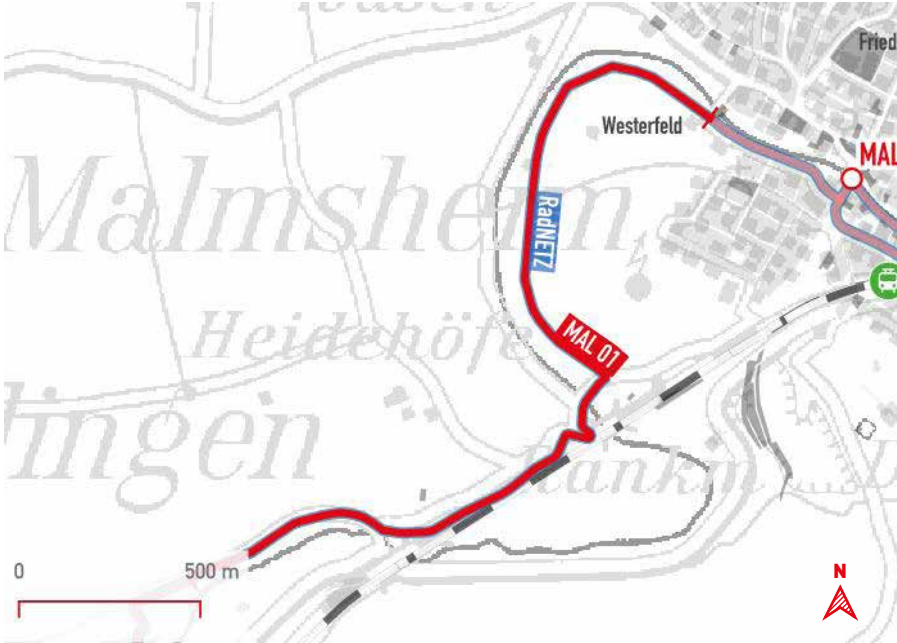
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL 01 | Fedlweg

Streckenabschnittsdistanz 2815m | 7 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

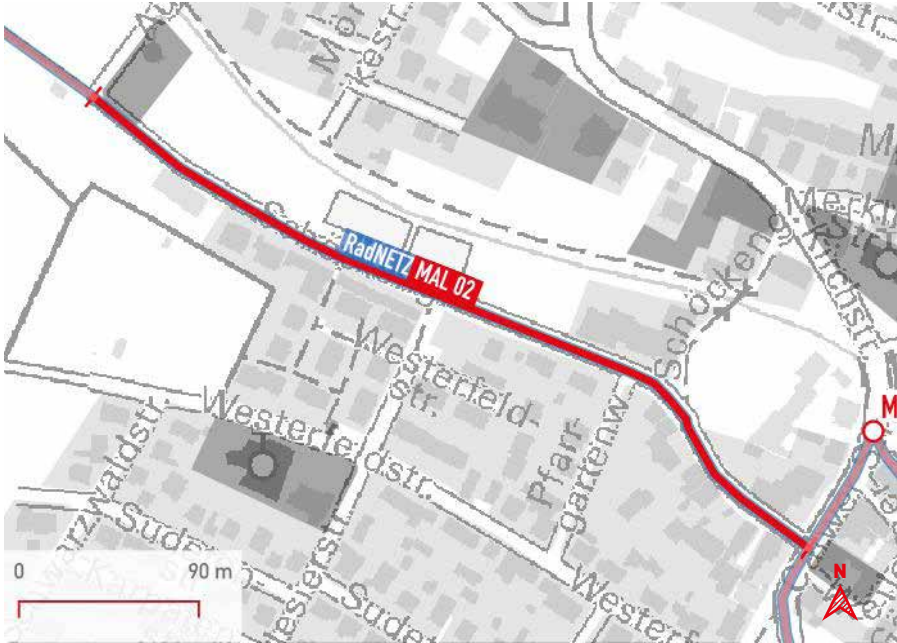
4,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL 02 | Schöckengasse

Streckenabschnittsdistanz 432m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

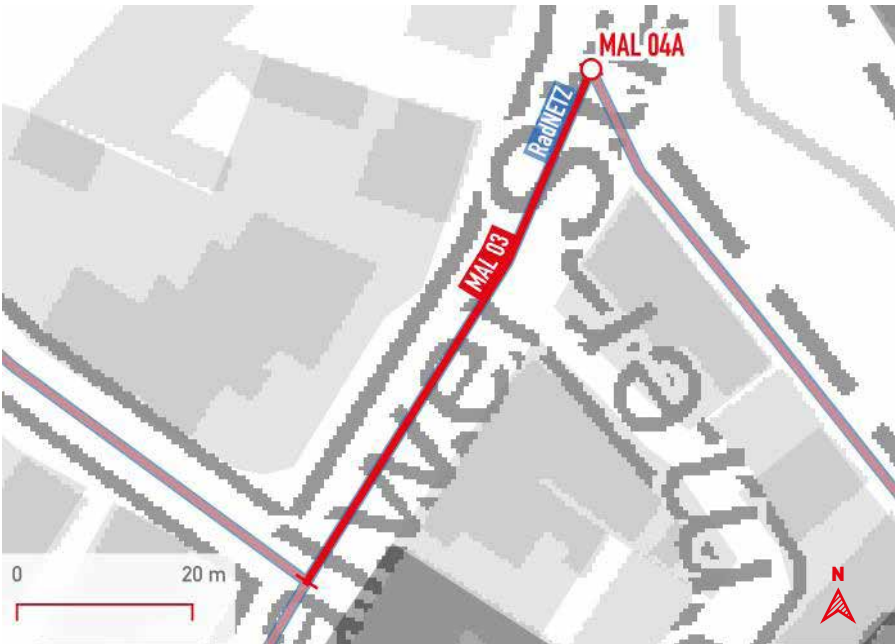
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL 03 | Calwer Str.

Streckenabschnittsdistanz 67m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



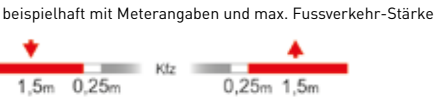
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	LK Böblingen

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.

Musterradverkehrsanlage
+ Beschilderung



Knotenpunktmaßnahmen

MAL 03A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

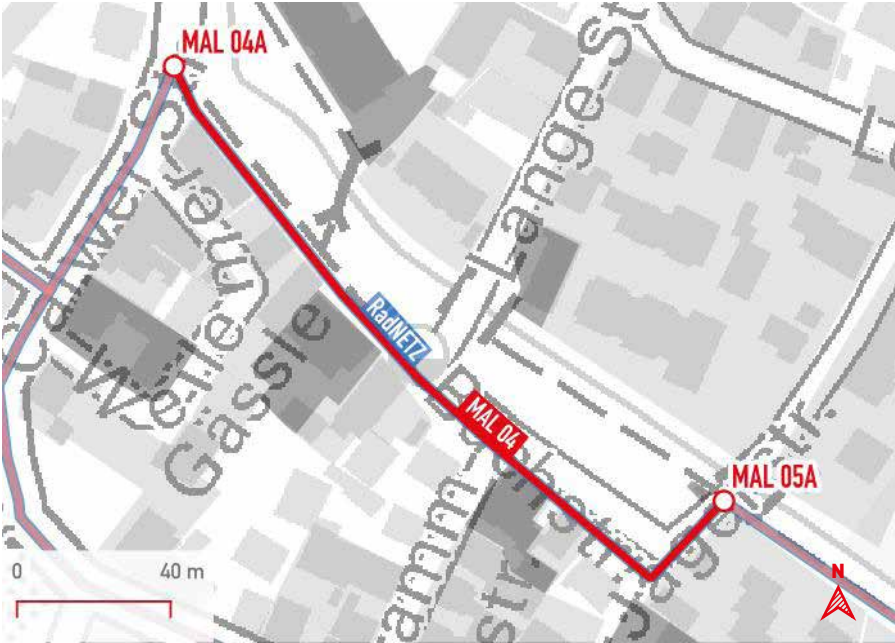
-

Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL 04 | Bachstr.

Streckenabschnittsdistanz 210m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Pflaster
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

MAL 04A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

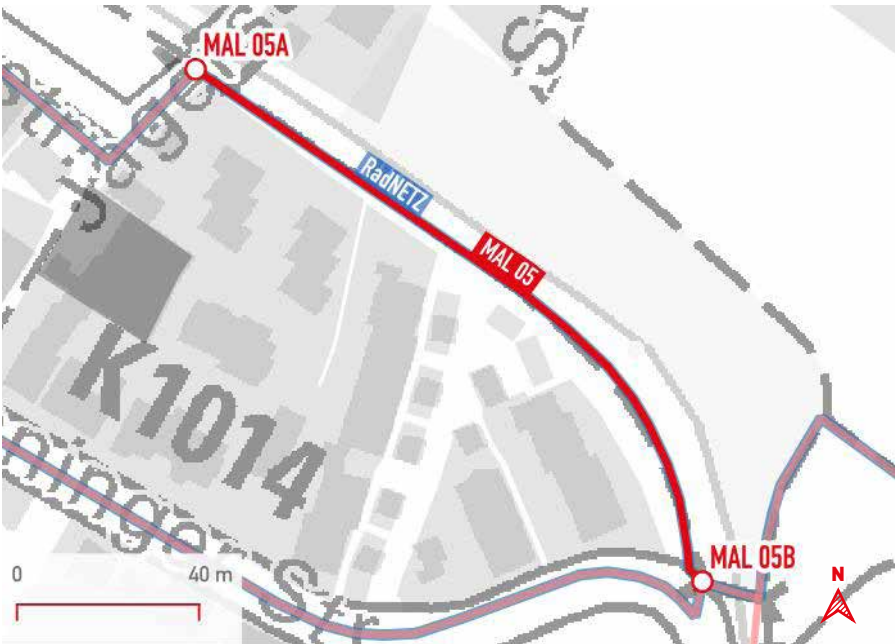
Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.



Malmsheim

MAL 05 | Rankbach

Streckenabschnittsdistanz 164m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Knotenpunktmaßnahmen

MAL 05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
MAL 05B	Wartepfl. Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

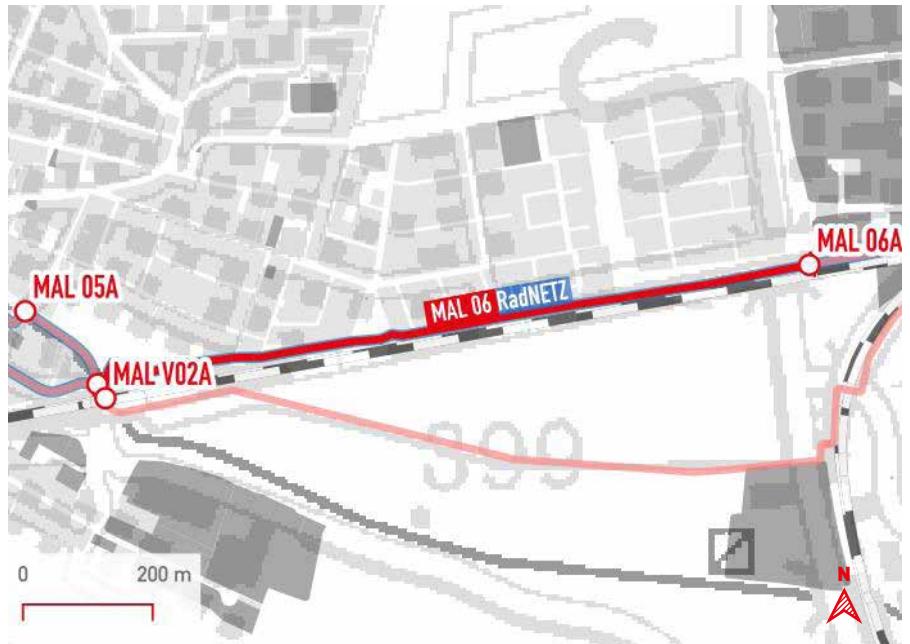
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL 06 | Hohlwegaecker

Streckenabschnittsdistanz 1155m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

MAL 06A	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,7 Mio. €

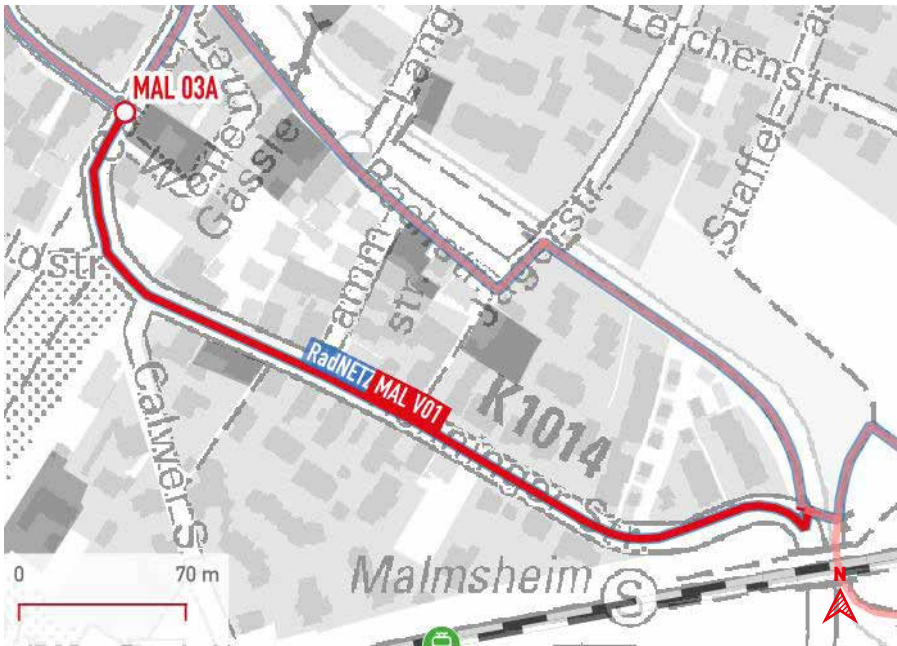
Brutto inkl. MwSt.



Malmsheim

MAL V01 | Renninger Str.

Streckenabschnittsdistanz 401m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	LK Böblingen

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

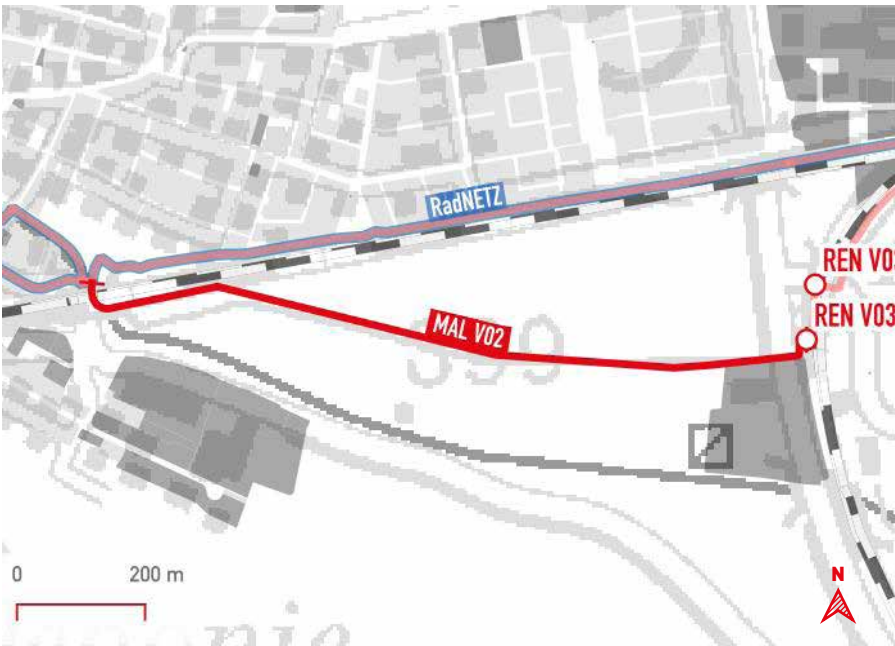
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Malmsheim

MAL V02 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1187m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

MAL V02A Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

Priorität

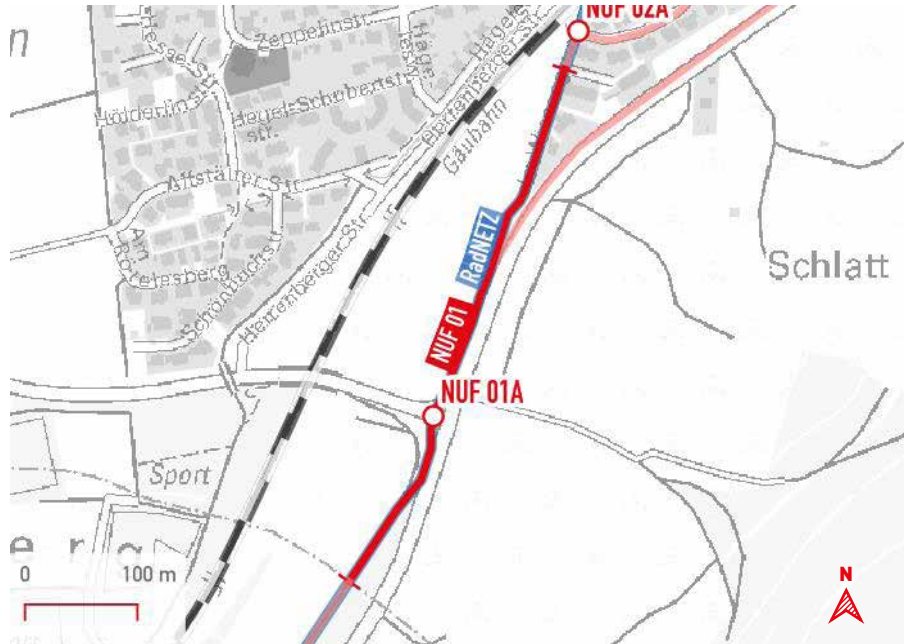
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Nufringen

NUF 01 | Im Wiesengrund

Streckenabschnittsdistanz 498m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

NUF 01A	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,7 - 0,8 Mio. €

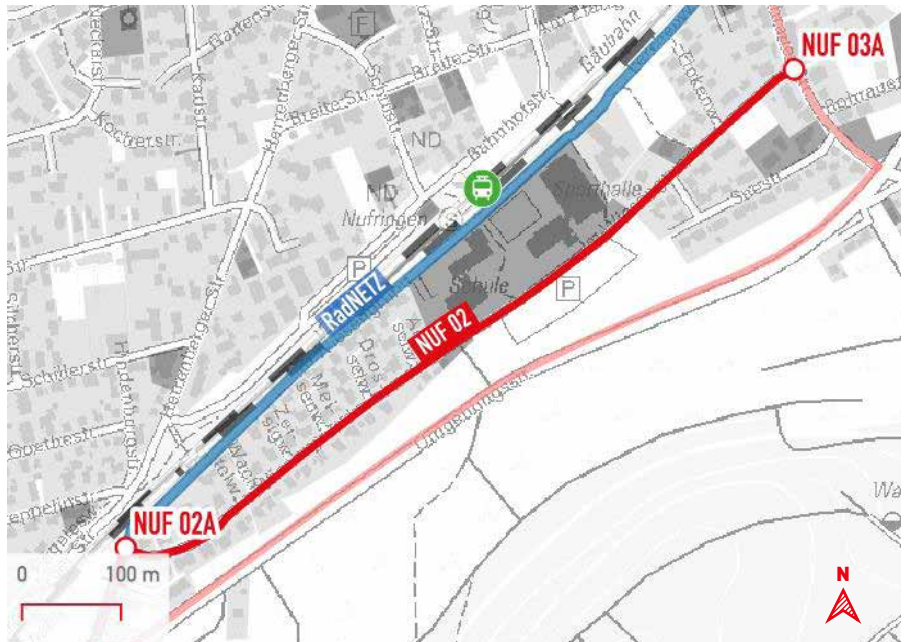
Brutto inkl. MwSt.



Nufringen

NUF 02 | Im Wiesengrund

Streckenabschnittsdistanz 881m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

NUF 02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 Mio. €

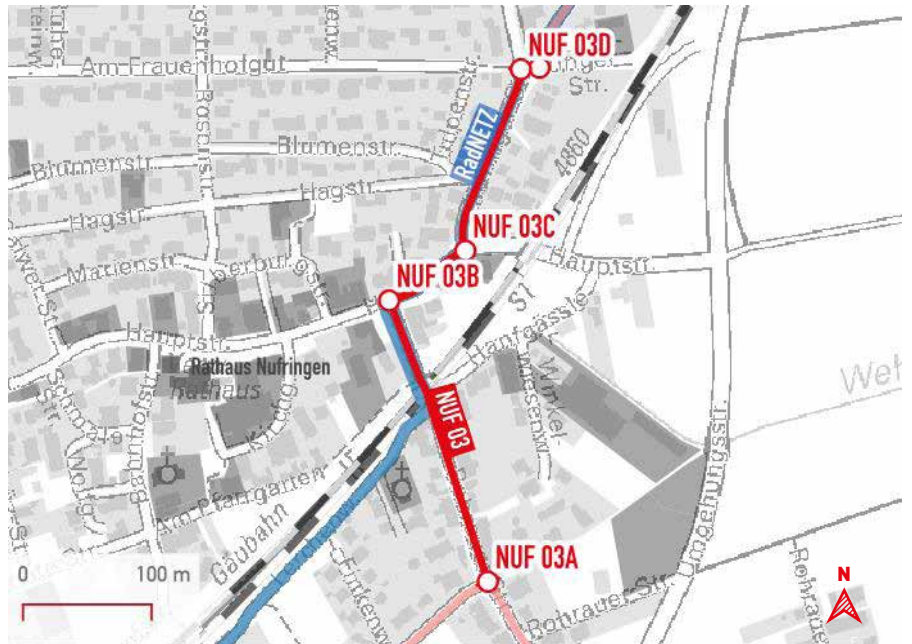
Brutto inkl. MwSt.



Nufringen

NUF 03 | Rohrauer Str.

Streckenabschnittsdistanz 451m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Knotenpunktmaßnahmen

NUF 03A	Bevorrechtigte Führung	-	-
NUF 03B	Bevorrechtigte Führung	-	-
NUF 03C	Kreisverkehr Fahrbahnführung	-	-
NUF 03D	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

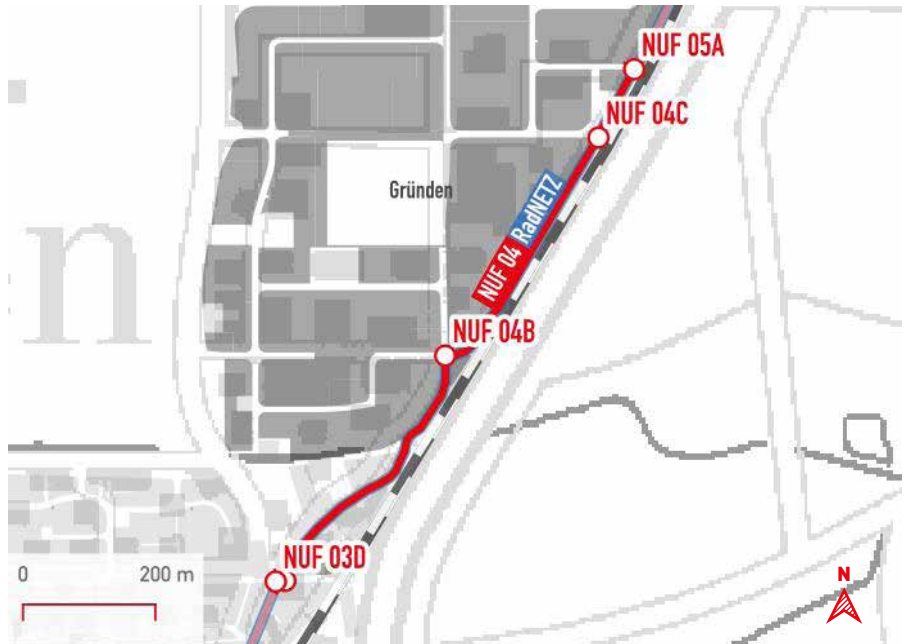
0,2 - 0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Nufringen

NUF 04 | Alte Gärtringer Weg

Streckenabschnittsdistanz 980m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / B
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.900
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

NUF 04A	Bevorrechtigte Führung	-	-
NUF 04B	Bevorrechtigte Führung	-	-
NUF 04C	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,4 Mio. €

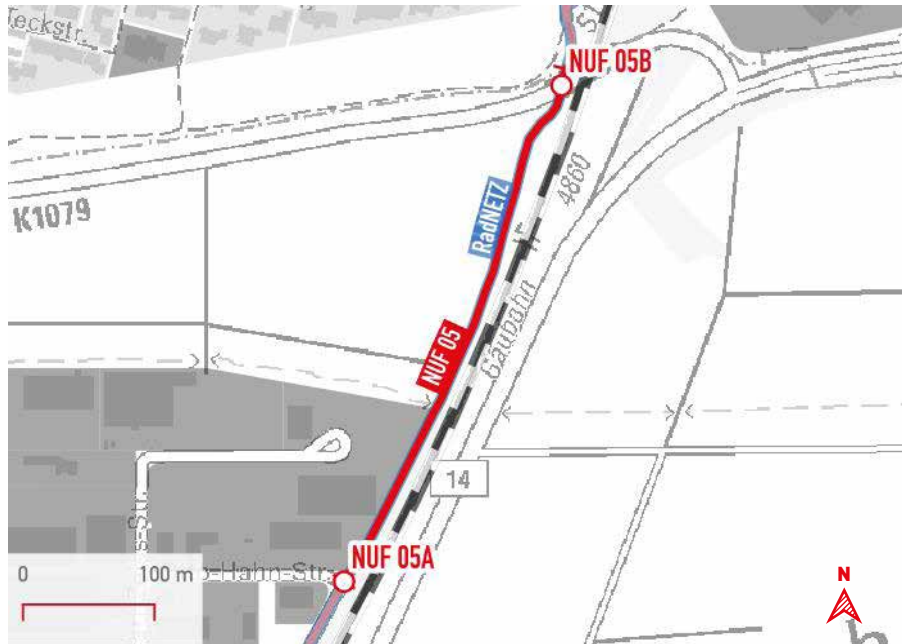
Brutto inkl. MwSt.



Nufringen

NUF 05 | Alte Gärtringer Weg

Streckenabschnittsdistanz 426m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

NUF 05A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
NUF 05B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,6 - 0,7 Mio. €

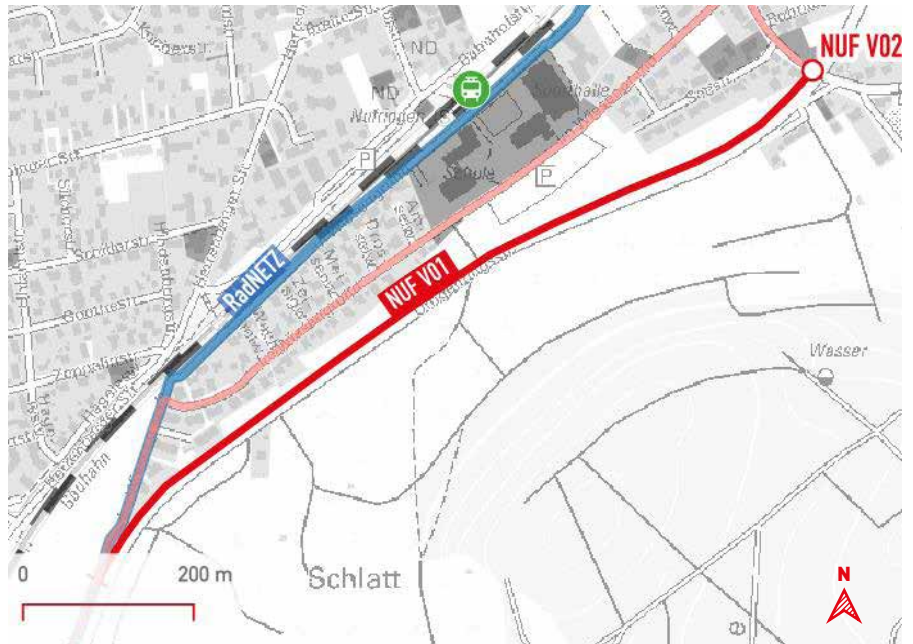
Brutto inkl. MwSt.



Nufringen

NUF V01 | Umgehungsstr.

Streckenabschnittsdistanz 1042m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
NSG, LSG beachten	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

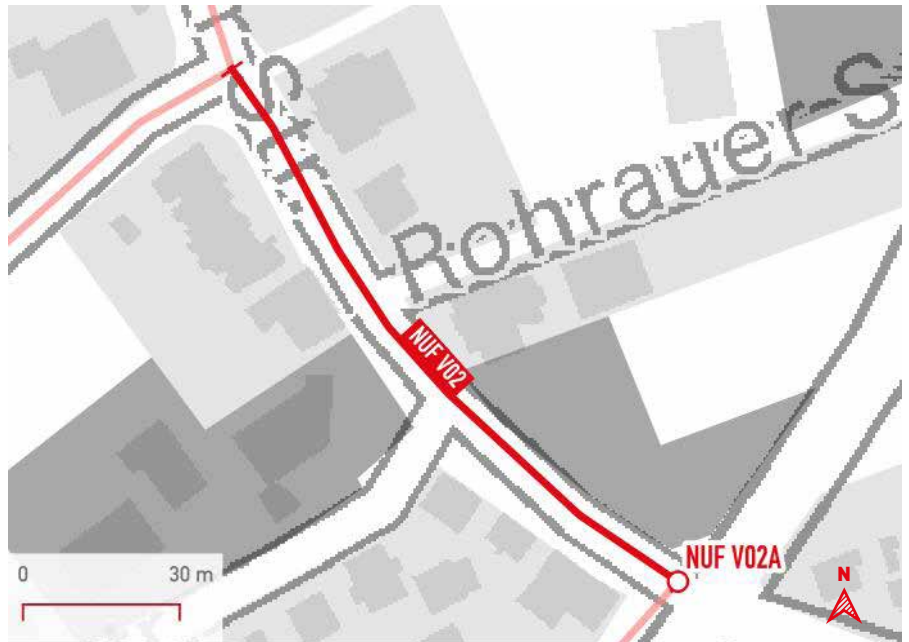
3,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Nufringen

NUF V02 | Rohrauer Str.

Streckenabschnittsdistanz 131m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Mischverkehr / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

NUF V02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

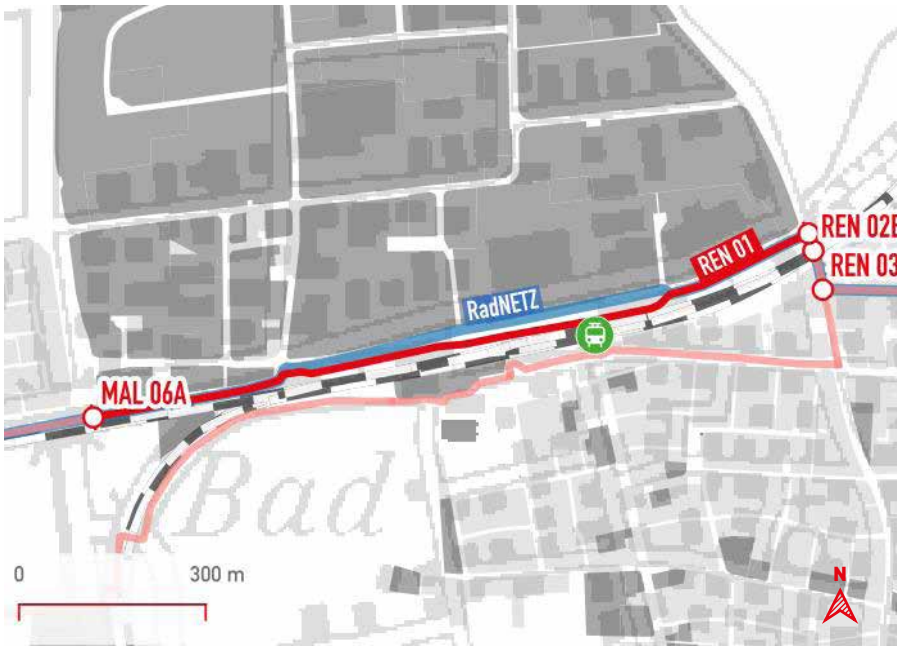
0,0 - 0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN 01 | Industriestr.

Streckenabschnittsdistanz 1201m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.850
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Renningen

REN 02 | Rutesheimer Str.

Streckenabschnittsdistanz 93m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Einrichtungsradschweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradschwegsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN 02A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
REN 02B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,4 Mio. €

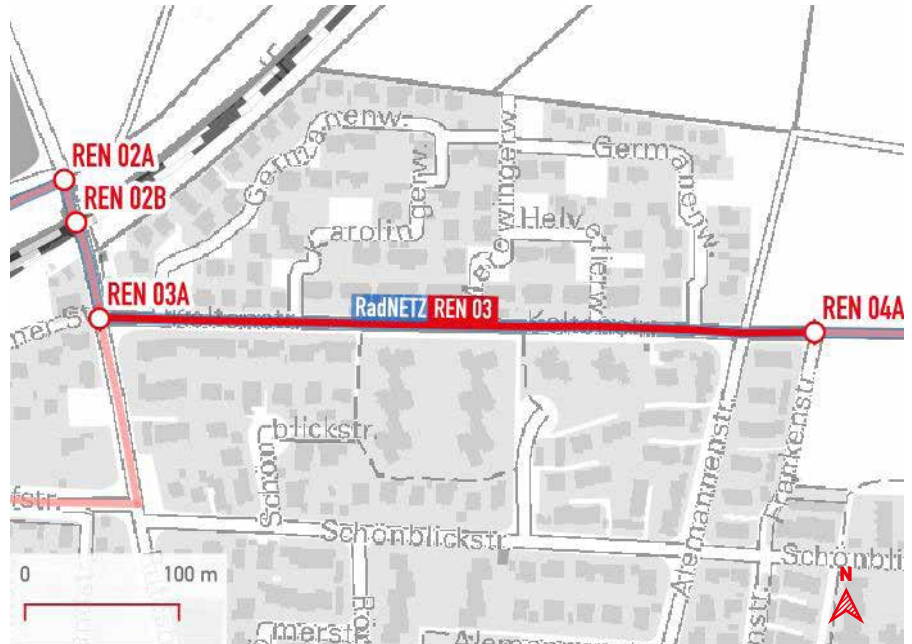
Brutto inkl. MwSt.



Renningen

REN 03 | Keltenstr.

Streckenabschnittsdistanz 465m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN 03A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

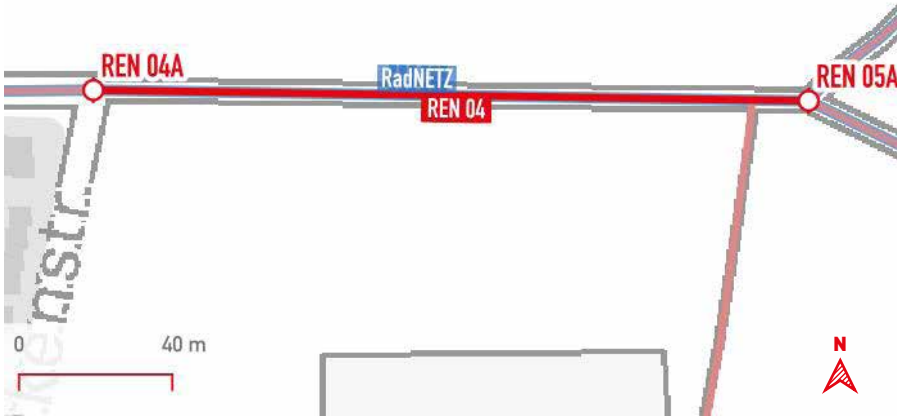
Brutto inkl. MwSt.



Renningen

REN 04 | Keltenstr.

Streckenabschnittsdistanz 187m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

REN 04A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

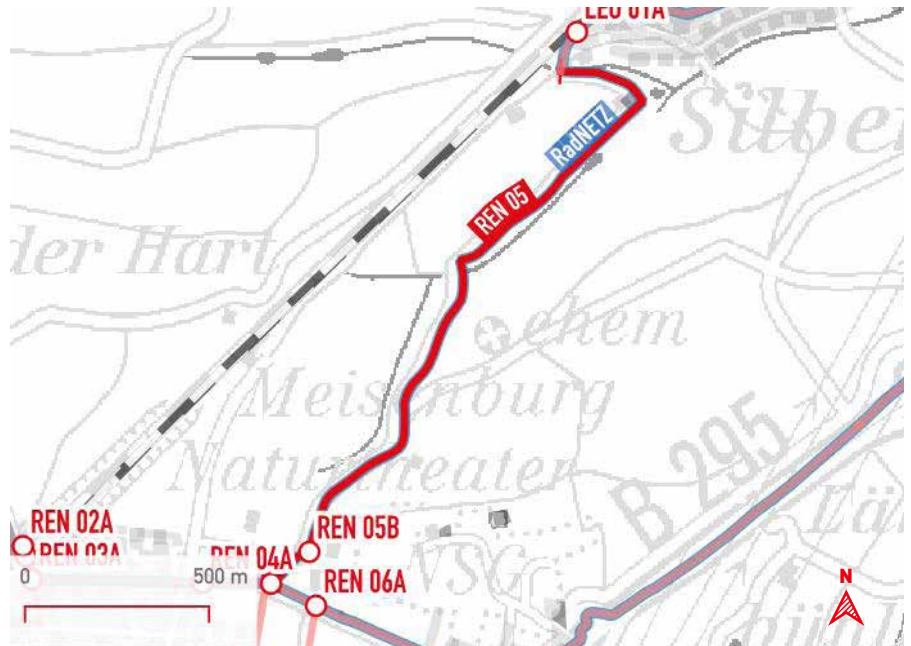
0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN 05 | Meisenberg

Streckenabschnittsdistanz 1997m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.950
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN 05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
REN 05B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

2,8 Mio. €

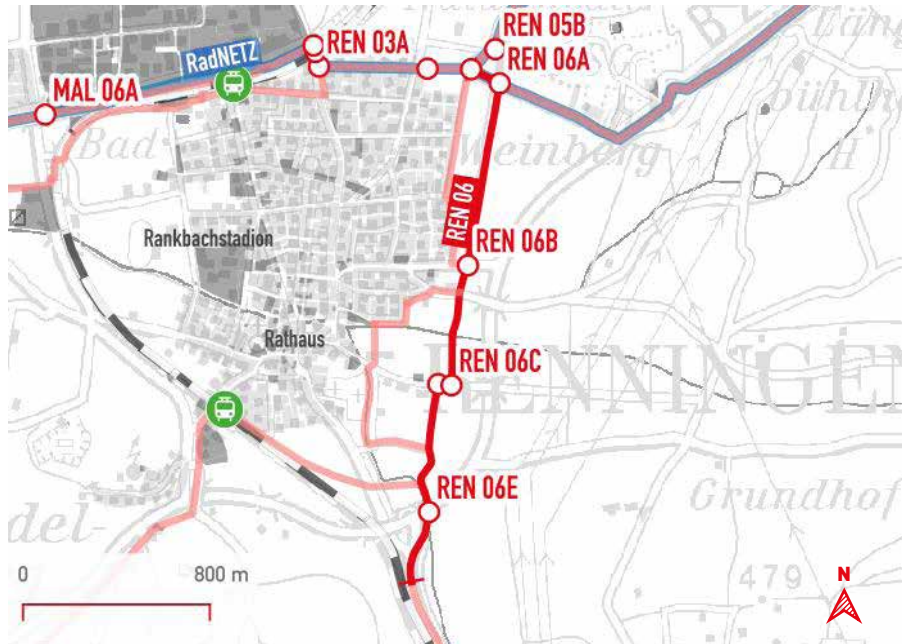
Brutto inkl. MwSt.



Renningen

REN 06 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 2386m | 7 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstwirtschaftl. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirtschaftl. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

REN 06A	Bevorrechtigte Führung	REN 06E	Engstellenmark. Unterführung
REN 06B	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
REN 06C	Bevorrechtigte Führung	-	-
REN 06D	Bevorrechtigte Führung	-	-

Priorität



Zu erwartende Kosten

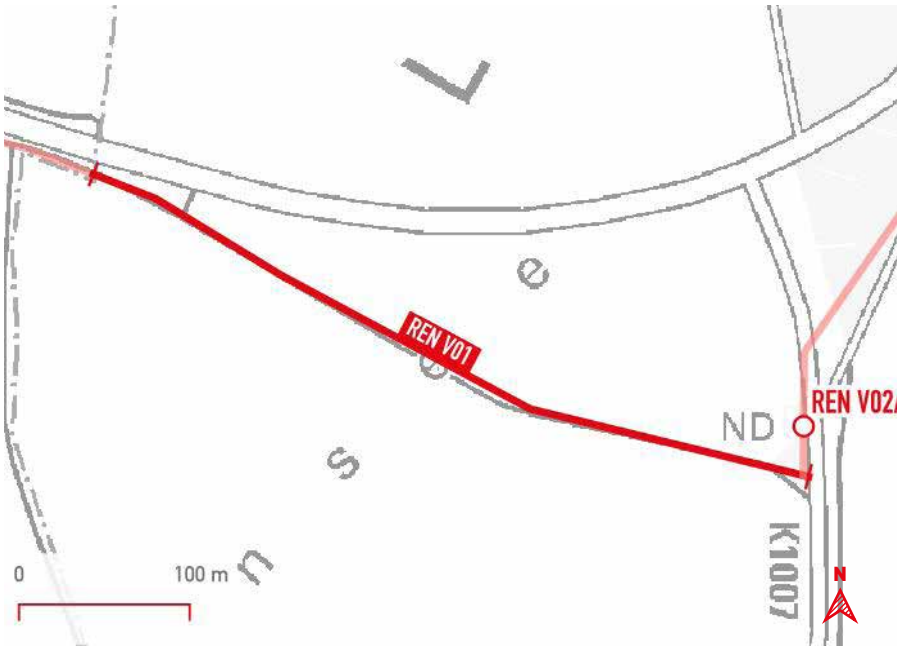
3,4 - 3,5 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V01 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 459m | 2 Min.



Anmerkung

2018 auf 3,50 Meter ausgebaut

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

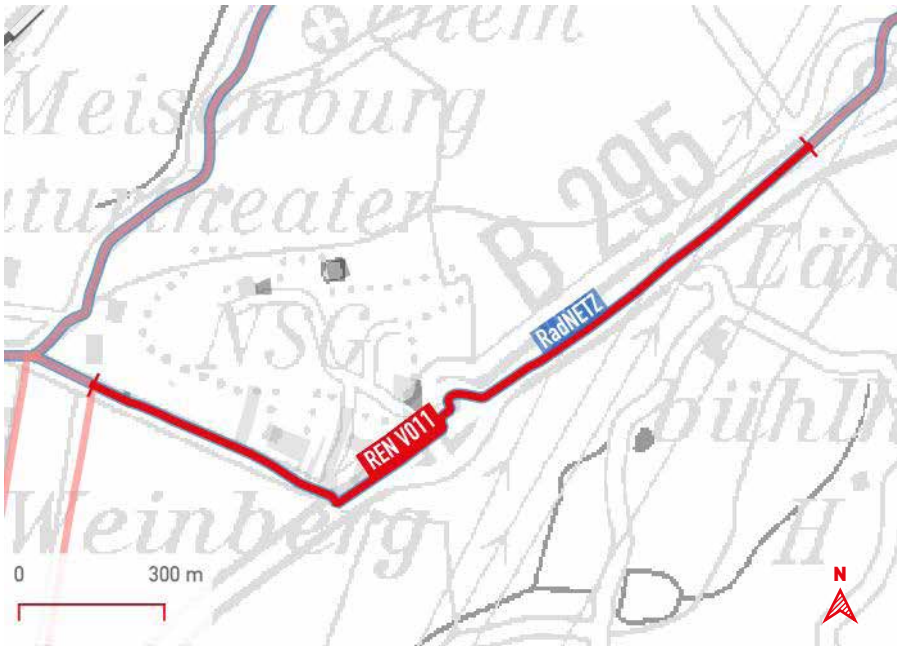
0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V011 | Am Längenbühl

Streckenabschnittsdistanz 1829m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsrادweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

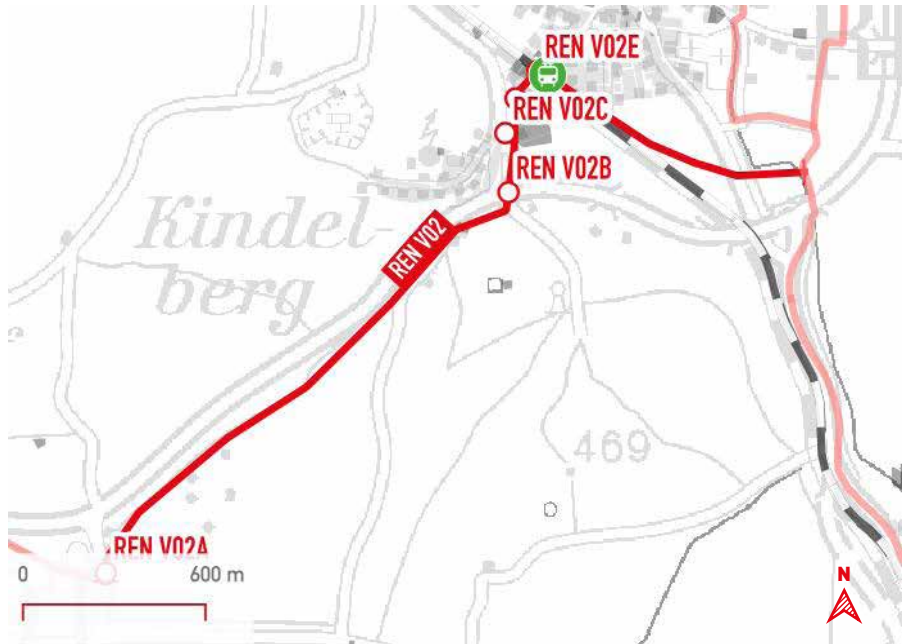
0,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V02 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 3295m | 10 Min.



Anmerkung

2018 auf 3,50 Meter ausgebaut

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN V02A Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	REN V02E Engstellenmark. Unterführung
REN V02B Engstellenmark. Brücke	- -
REN V02C LSA Induktion + Taster	- -
REN V02D Anpassung Wartepfl. Querung o. Mittelinsel	- -

Kosten

Zu erwartende Kosten

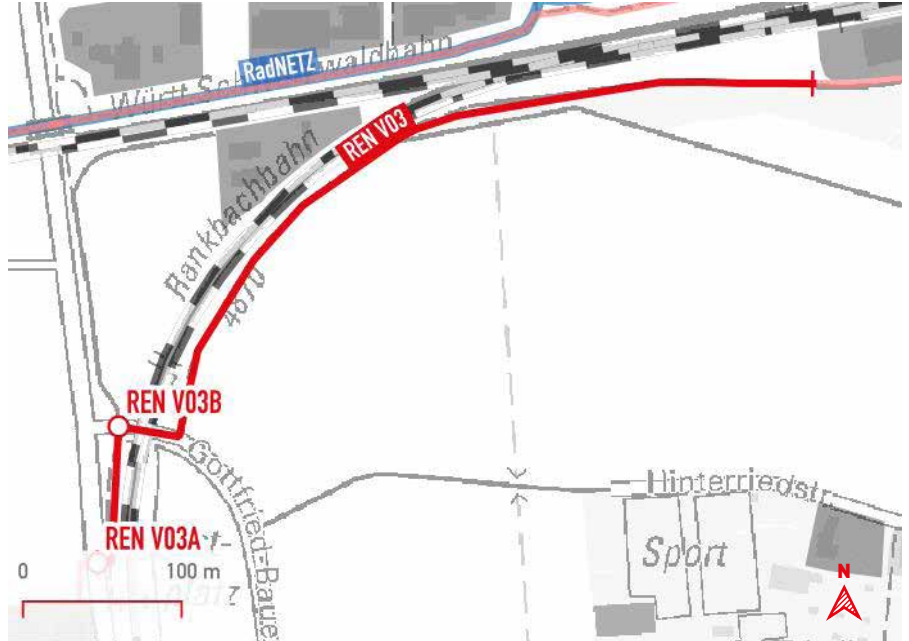
5,0 - 5,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V03 | Rankbachbahn

Streckenabschnittsdistanz 640m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN V03A	LSA Induktion + Taster	-	-
REN V03B	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

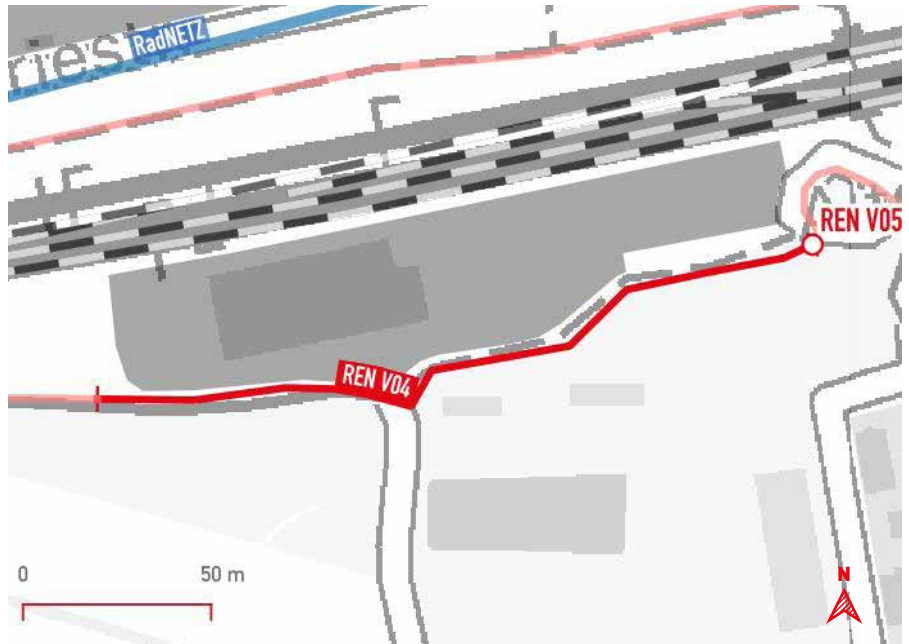
0,7 - 0,8 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V04 | Rankbachstr.

Streckenabschnittsdistanz 205m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

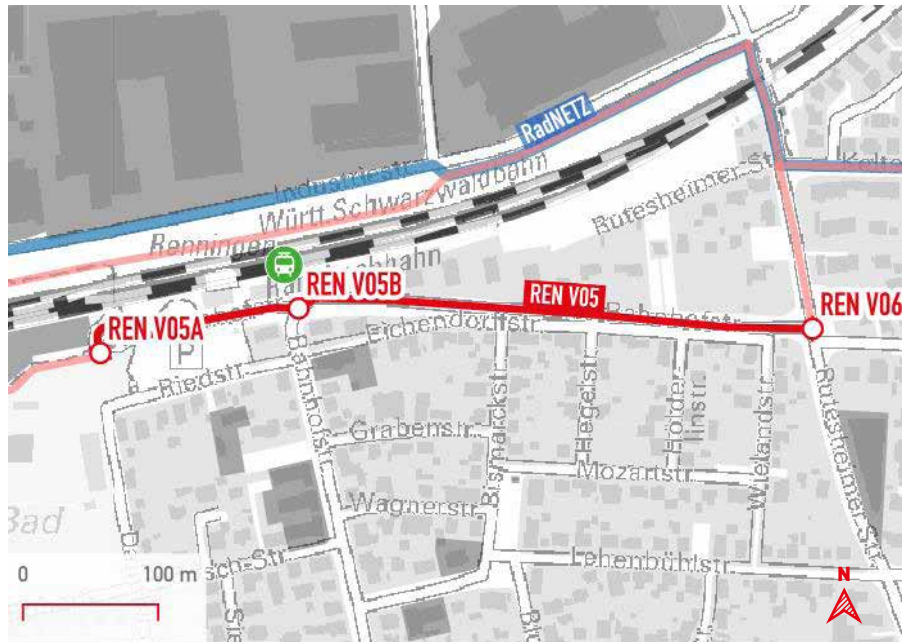
0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V05 | Alte Bahnhofstraße

Streckenabschnittsdistanz 556m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

REN V05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
REN V05B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

0,2 - 0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V06 | Rutesheimer Str.
Streckenabschnittsdistanz 122m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Schutzstreifen / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

REN V06A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

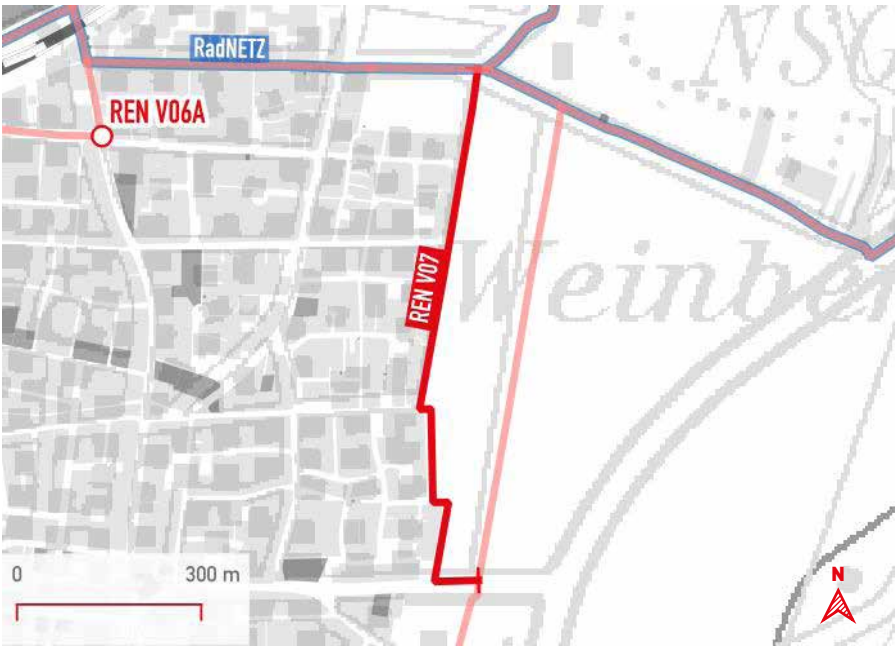
Kosten

Zu erwartende Kosten 0,0 - 0,1 Mio. € Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V07 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 955m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

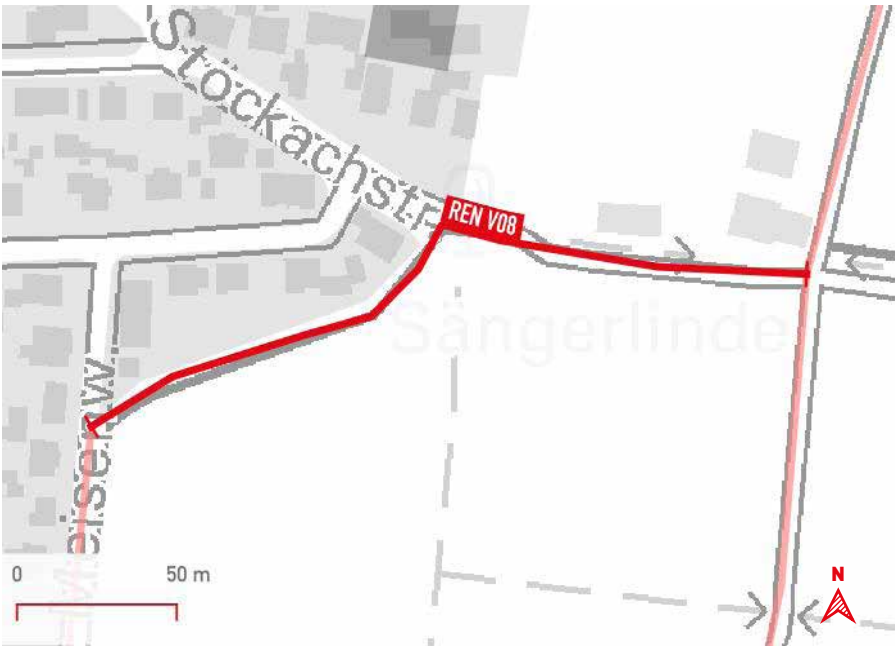
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V08 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 247m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

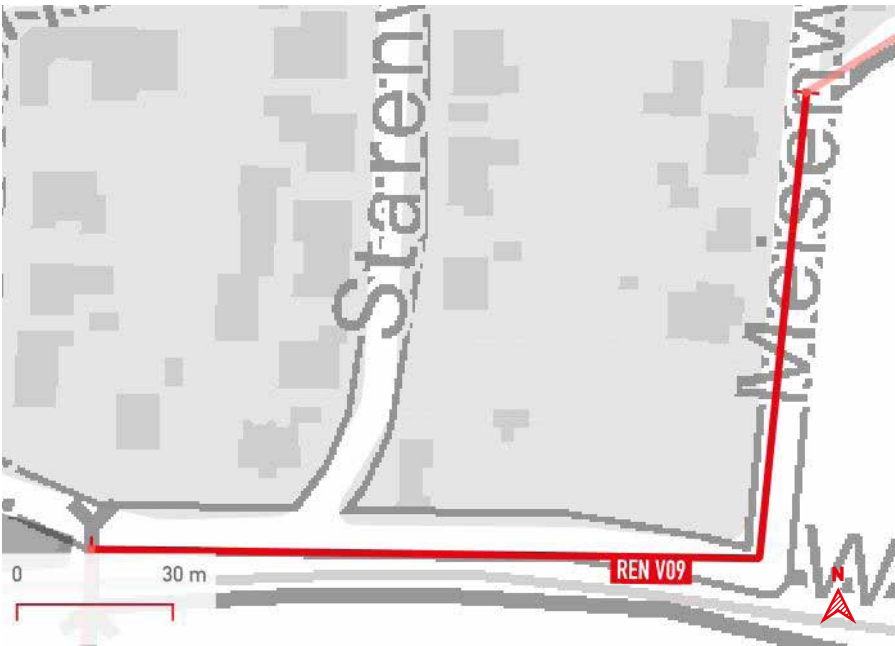
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,3 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Renningen

REN V09 | Meisenweg

Streckenabschnittsdistanz 218m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

REN V10 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 802m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,8 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 01 | Im Pflästerle

Streckenabschnittsdistanz 256m | 1 Min.



Anmerkung

Radverkehrskonzept Sindelfingen

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Anlieger
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 01A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 02 | Im Pflästerle

Streckenabschnittsdistanz 205m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Anlieger
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.300
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



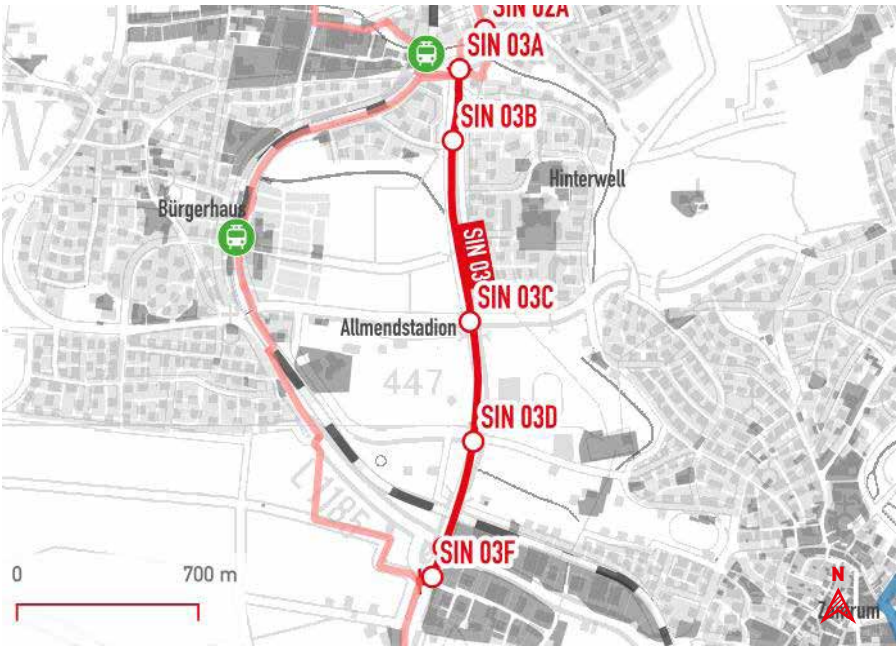
Zu erwartende Kosten

0,3 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 03 | Konrad-Adenauer-Str.
Streckenabschnittsdistanz 2044m | 7 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / ja
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.200
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 03A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	SIN 03E	angehaengte RVA
SIN 03B	LSA Neubau	SIN 03F	LSA Neubau
SIN 03C	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
SIN 03D	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-

Priorität

Kosten

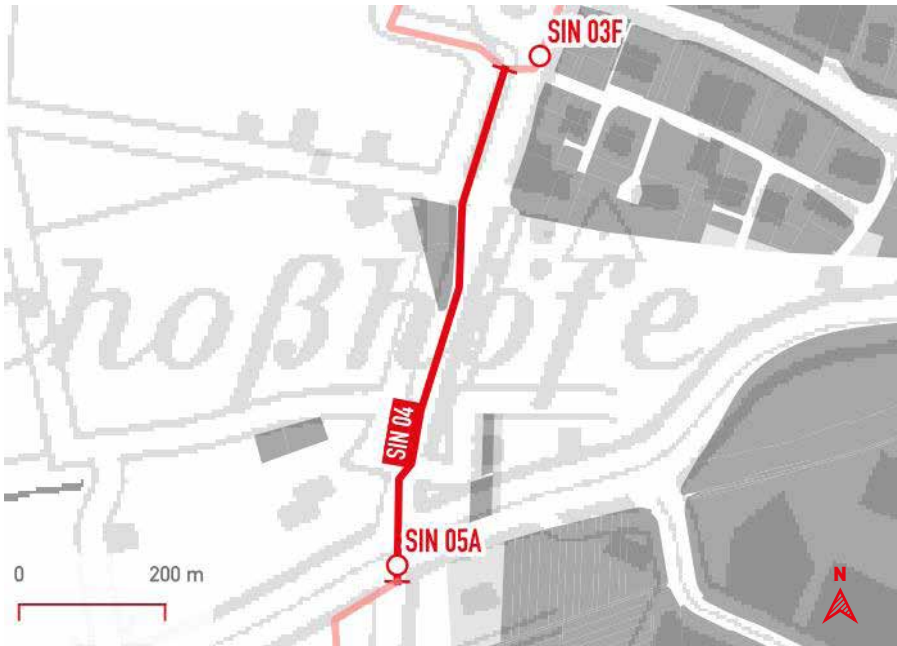


Zu erwartende Kosten **5,4 - 8,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 04 | Wirtschaftsweg

Streckenabschnittsdistanz 721m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.200
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität



Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

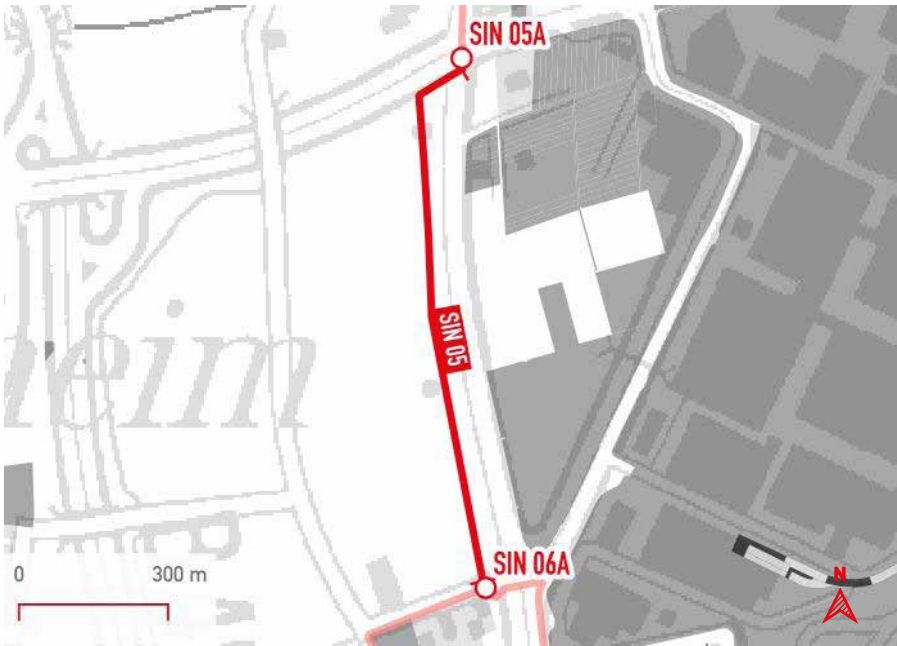
Kosten

Zu erwartende Kosten	0,9 Mio. €	Brutto inkl. MwSt.
----------------------	------------	--------------------

Sindelfingen

SIN 05 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 1082m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	bewegt
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.200
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 05A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



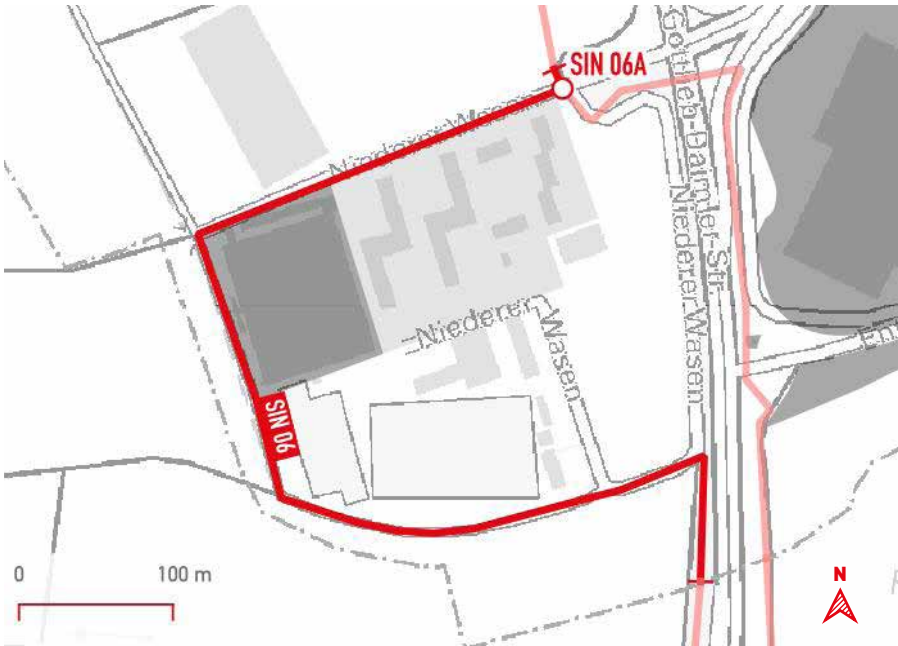
Zu erwartende Kosten

2,9 - 3,0 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 06 | Gottlieb-Daimler-Str.
Streckenabschnittsdistanz 814m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < 25 FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2.200
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 06A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

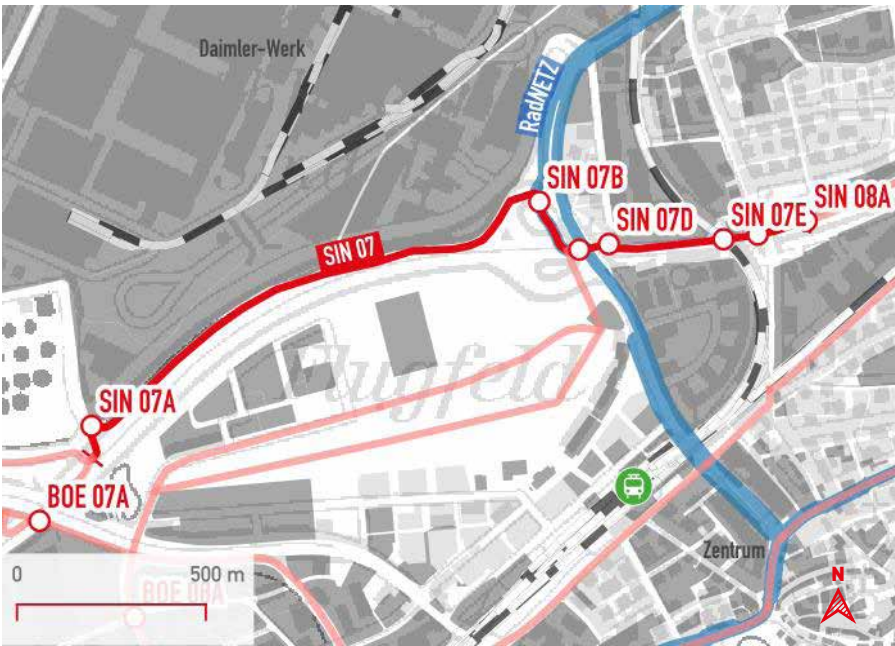


Zu erwartende Kosten **0,9 - 1,0 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 07 | Käsbrännlestr.

Streckenabschnittsdistanz 2301m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	KFZ
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN 07A	Bevorrechtigter Uebergang	SIN 07E	Engstellenmark. Unterführung
SIN 07B	Engstellenmark. Unterführung	SIN 07F	Engstellenmark. Unterführung
SIN 07C	Engstellenmark. Unterführung	-	-
SIN 07D	Bevorrechtigter Uebergang	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

2,4 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 08 | Autobahndeckel A81

Streckenabschnittsdistanz 800m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	bewegt
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke
--	---

Kfz

1,75m

4m

0,3m

2m

Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Priorität



Knotenpunktmaßnahmen

SIN 08A	Bevorrechtigte Führung	-	-
SIN 08B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

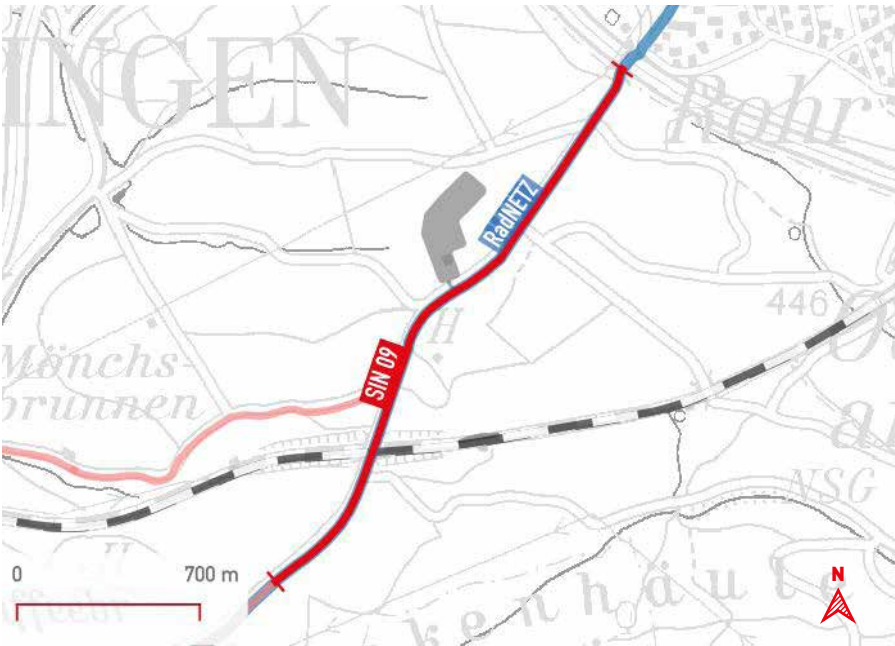
Kosten

Zu erwartende Kosten **2,4 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN 09 | Römerstr.

Streckenabschnittsdistanz 2417m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Anlieger
Eigentumsverhältnis	Land BaWü, Landkreis

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	3.550
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

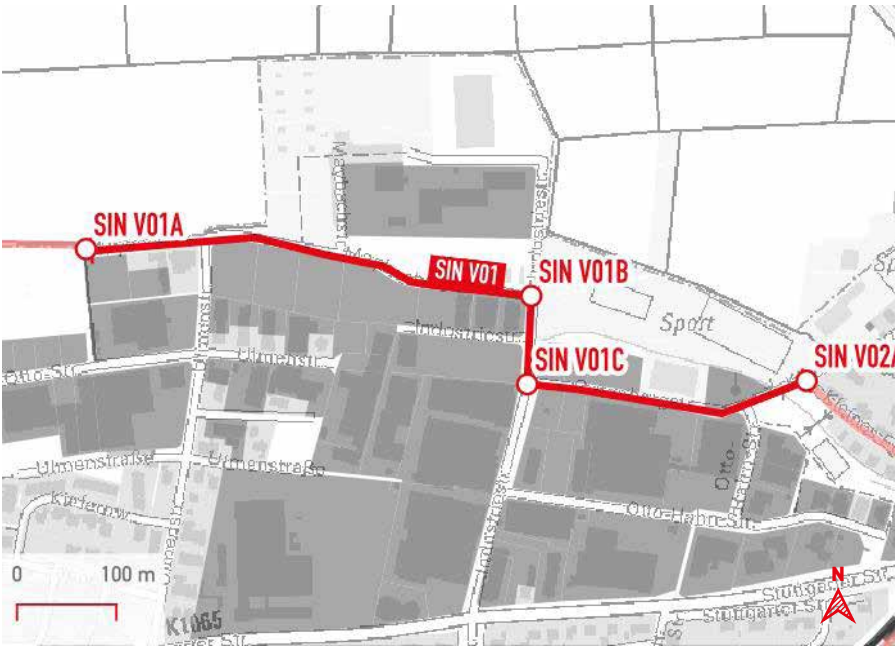
0,9 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V01 | Maybachstrasse

Streckenabschnittsdistanz 829m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	5030 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr + Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V01A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
SIN V01B	Bevorrechtigte Führung	-	-
SIN V01C	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-

Priorität

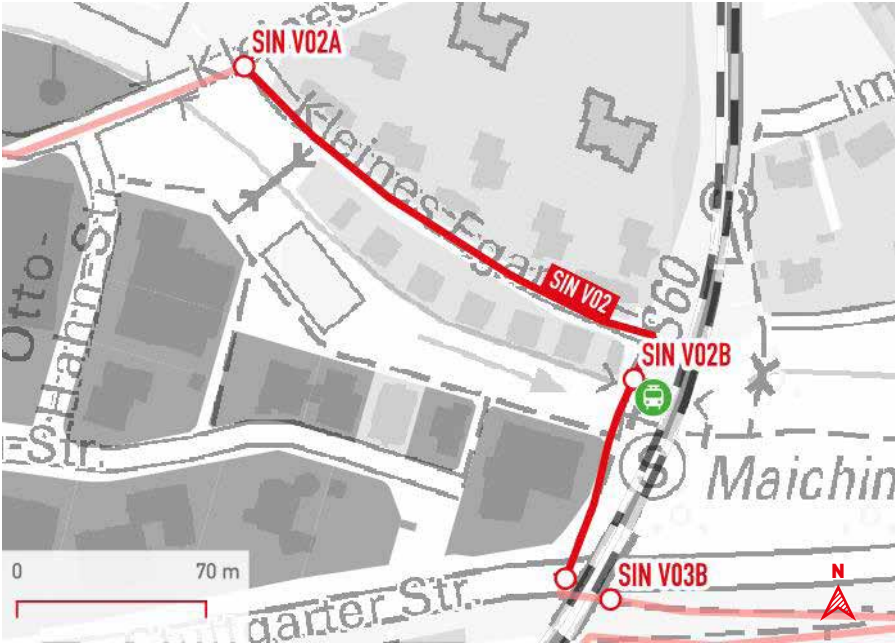
Kosten

Zu erwartende Kosten 0,3 Mio. € Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V02 | Kleines Egart

Streckenabschnittsdistanz 279m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	ruhender Verkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
SIN V02B	Poller sichern	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

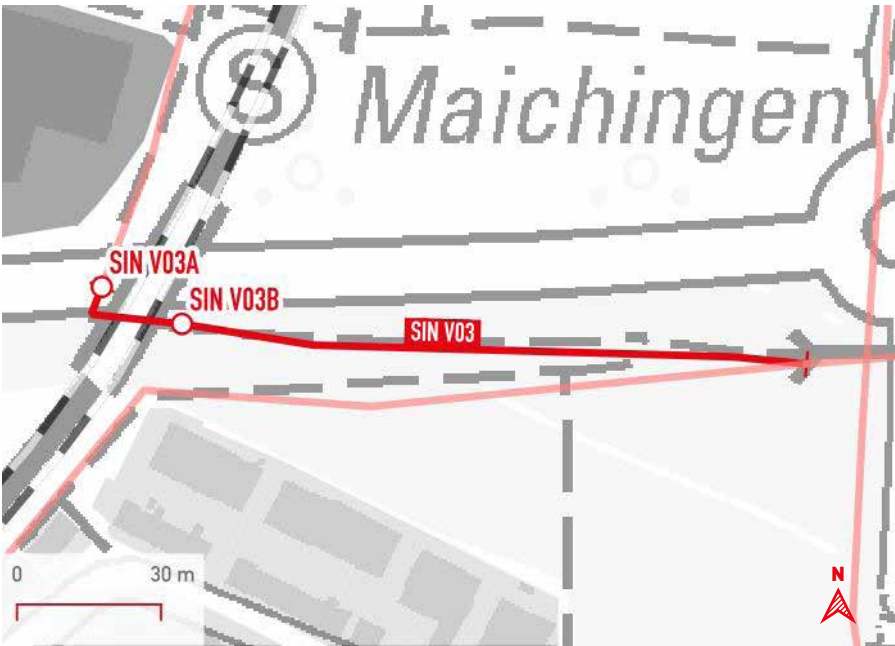
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V03 | Stuttgarter Str.

Streckenabschnittsdistanz 156m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V03A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
SIN V03B	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

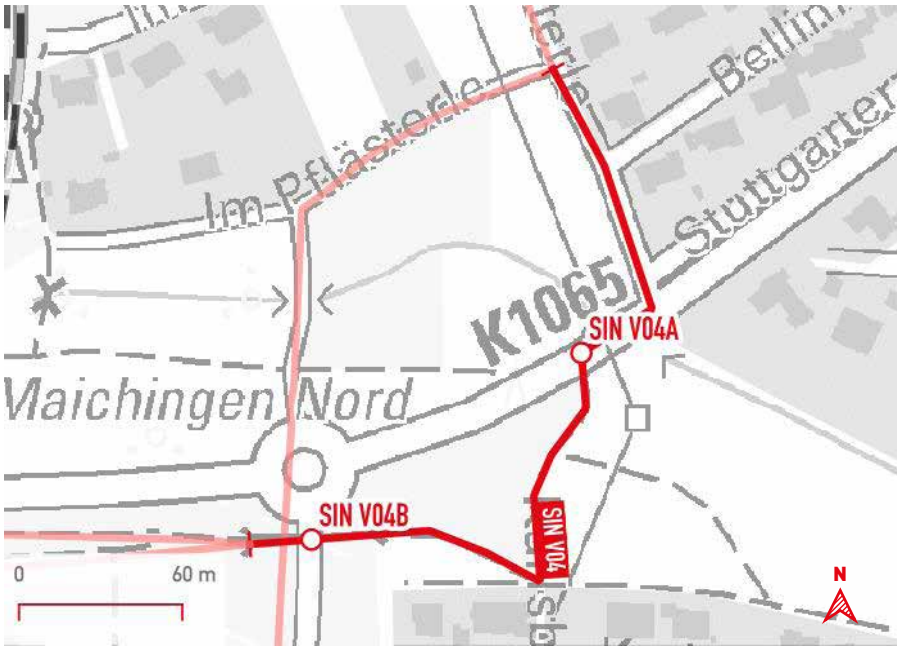
Kosten

Zu erwartende Kosten	0,3 Mio. €	Brutto inkl. MwSt.
----------------------	------------	--------------------

Sindelfingen

SIN V04 | Rankbachbahnweg

Streckenabschnittsdistanz 326m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V04A	LSA Induktion + Taster	-	-
SIN V04B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

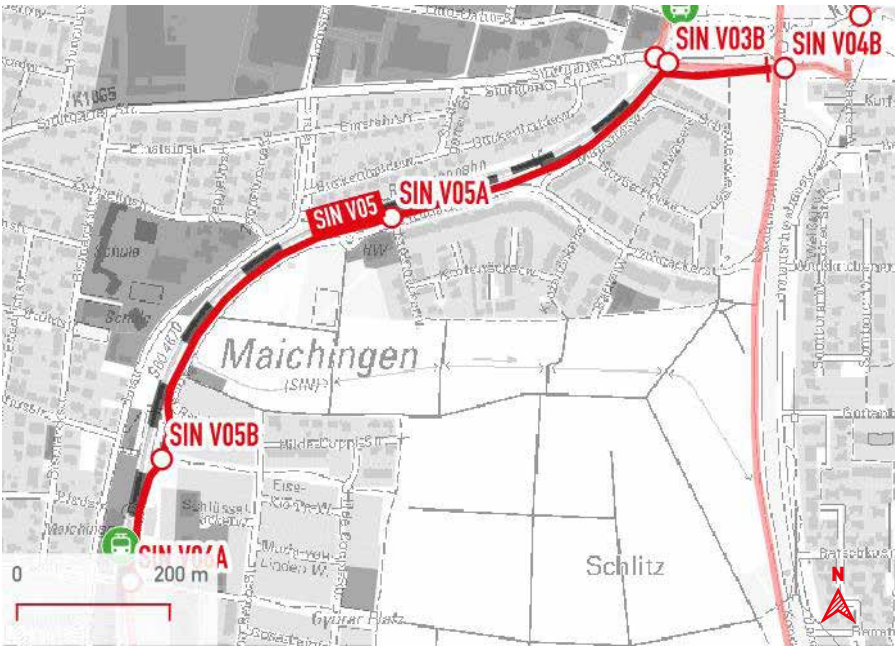
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,4 - 0,5 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V05 | Rankbachbahnweg

Streckenabschnittsdistanz 1195m | 3 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / C
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V05A	Bevorrechtigte Führung	-	-
SIN V05B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

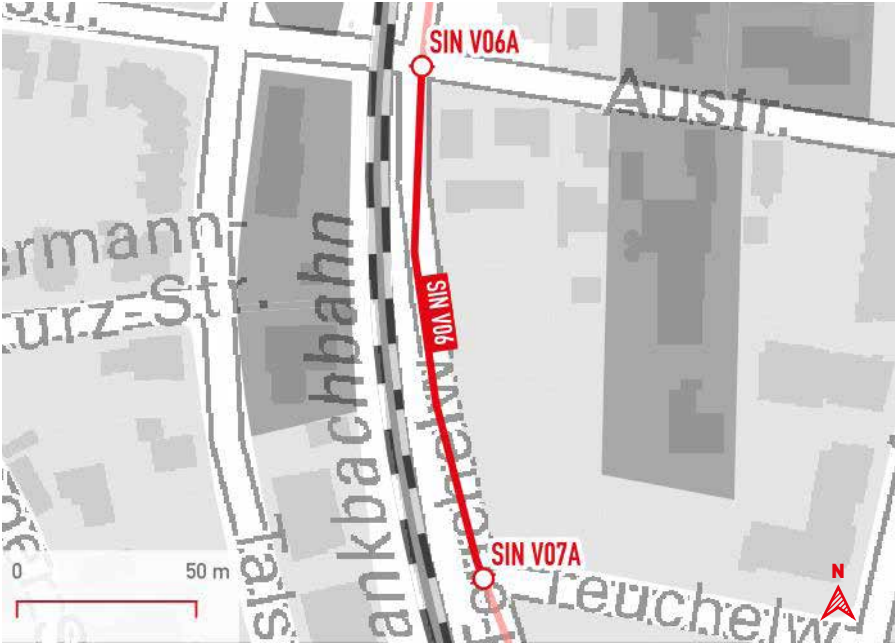
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,3 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V06 | Austrasse

Streckenabschnittsdistanz 144m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V06A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

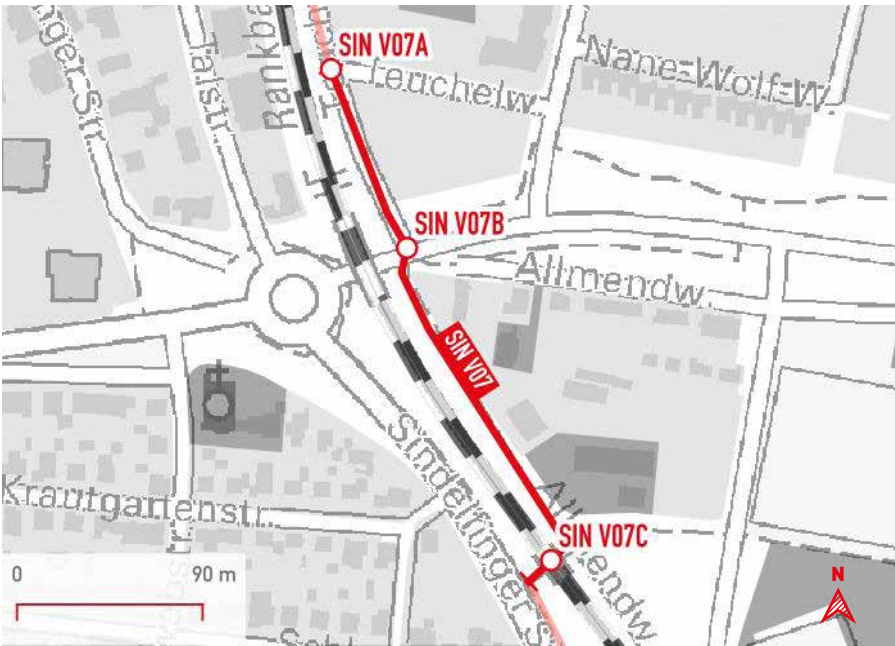
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,1 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V07 | Allmendweg

Streckenabschnittsdistanz 286m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V07A	Bevorrechtigter Uebergang	-	-
SIN V07B	Anpassung Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
SIN V07C	Engstellenmark. Unterführung	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

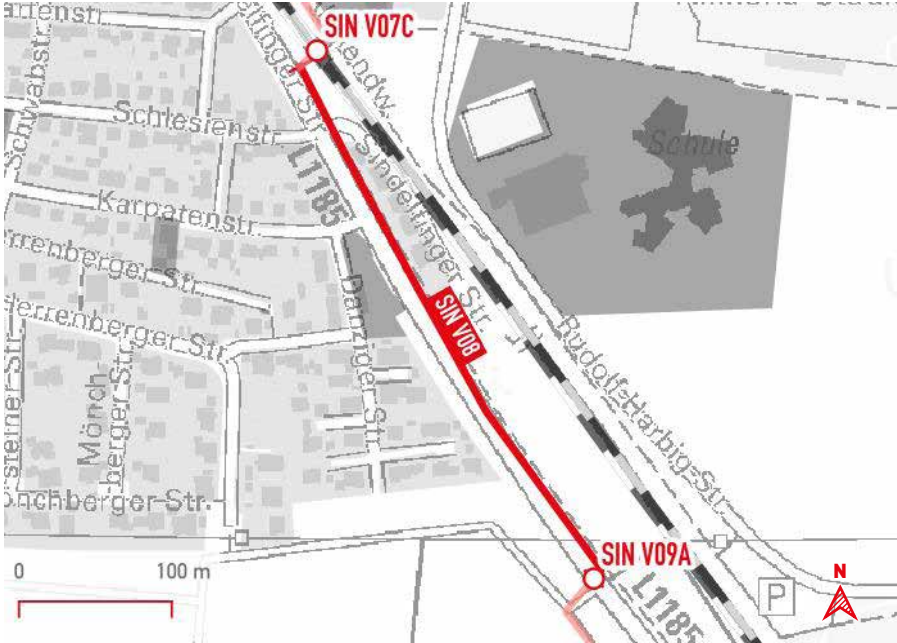
0,1 - 0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V08 | Sindelfinger Strasse

Streckenabschnittsdistanz 391m | 1 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Get. Einrichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Einrichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

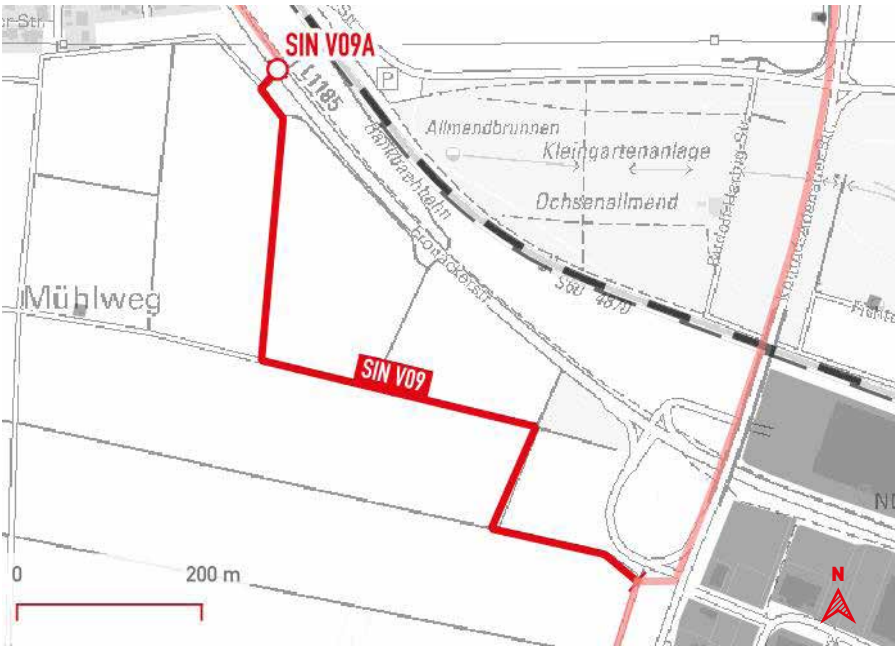
Kosten

Zu erwartende Kosten **0,3 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V09 | Lerchenbühl

Streckenabschnittsdistanz 927m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands	
Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Fussverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag	
Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V09A	Wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

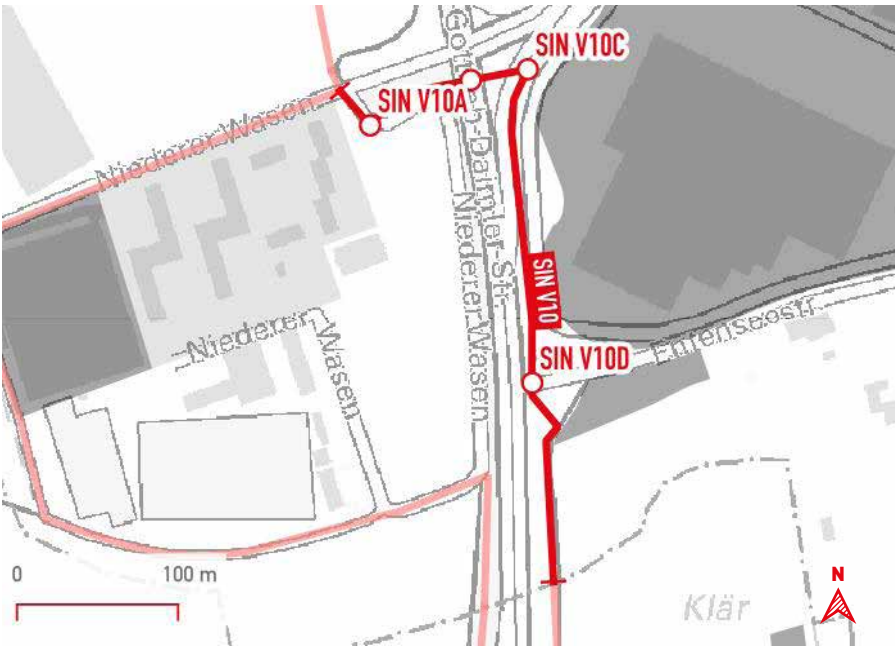
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,3 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V10 | Calwer Str.

Streckenabschnittsdistanz 463m | 4 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  < 40 FG/h

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V10A	LSA Induktion + Taster	-	-
SIN V10B	LSA Induktion + Taster	-	-
SIN V10C	LSA Induktion + Taster	-	-
SIN V10D	LSA Trennung Fuss und Rad	-	-

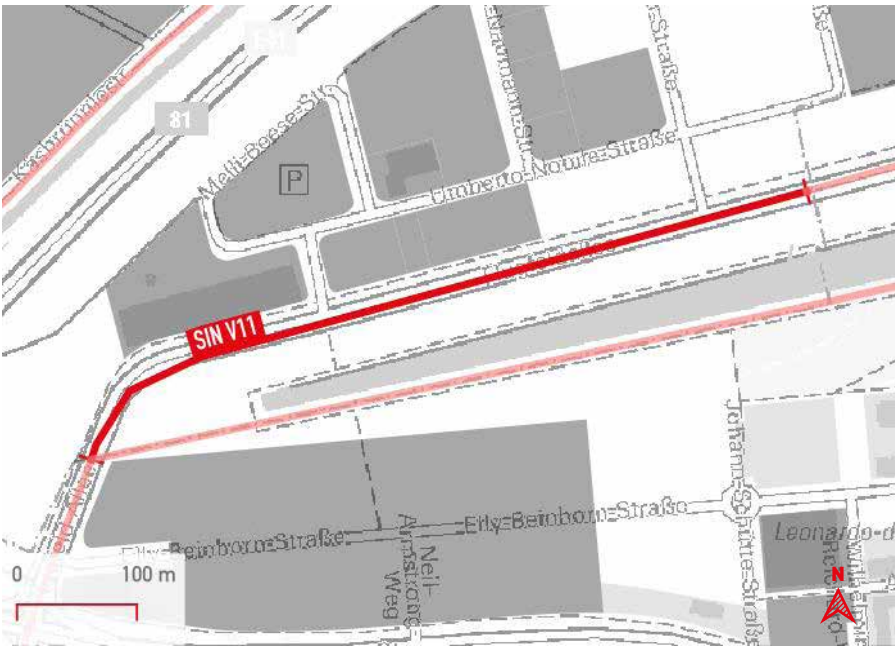
Kosten

Zu erwartende Kosten 0,2 - 0,3 Mio. € Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V11 | Flugfeld-Allee

Streckenabschnittsdistanz 655m | 2 Min.



Anmerkung

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	Privat, Land BaWü

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Radfahrstreifen / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke 

Knotenpunktmaßnahmen

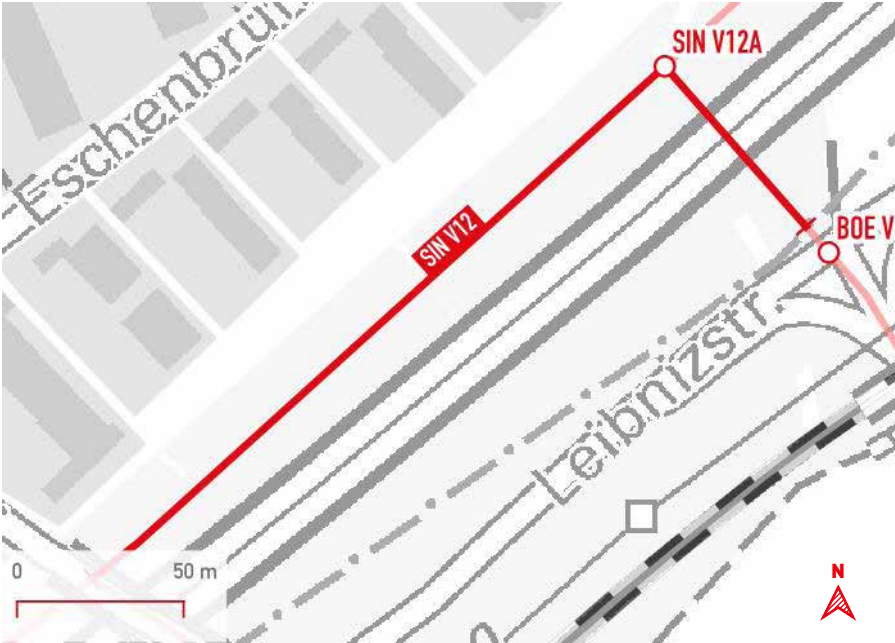
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten **1,6 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V12 | Autobahndeckel A81
Streckenabschnittsdistanz 294m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

SIN V12A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

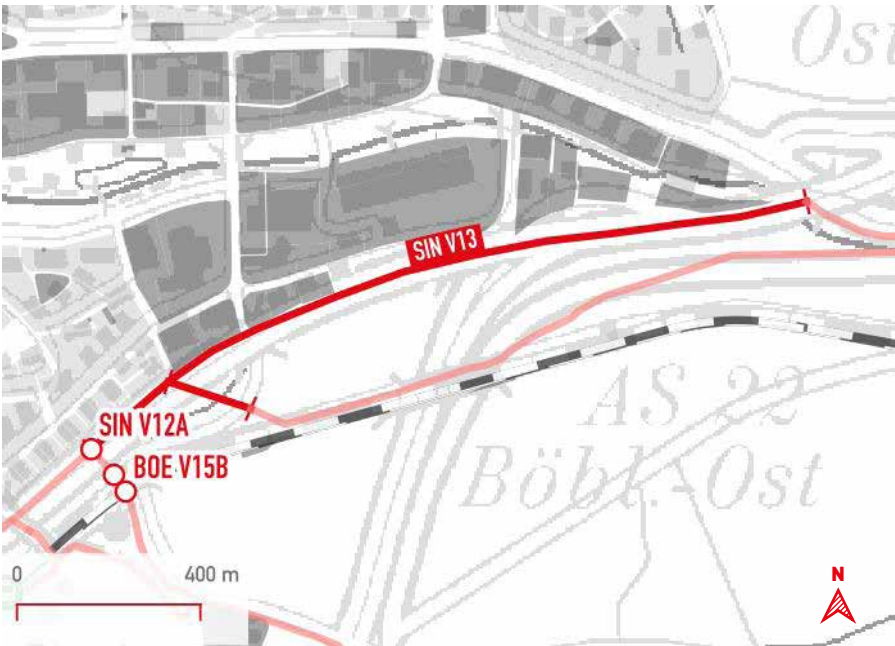
Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,9 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V13 | Autobahndeckel A81
Streckenabschnittsdistanz 1874m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
parallele Planung beachten	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

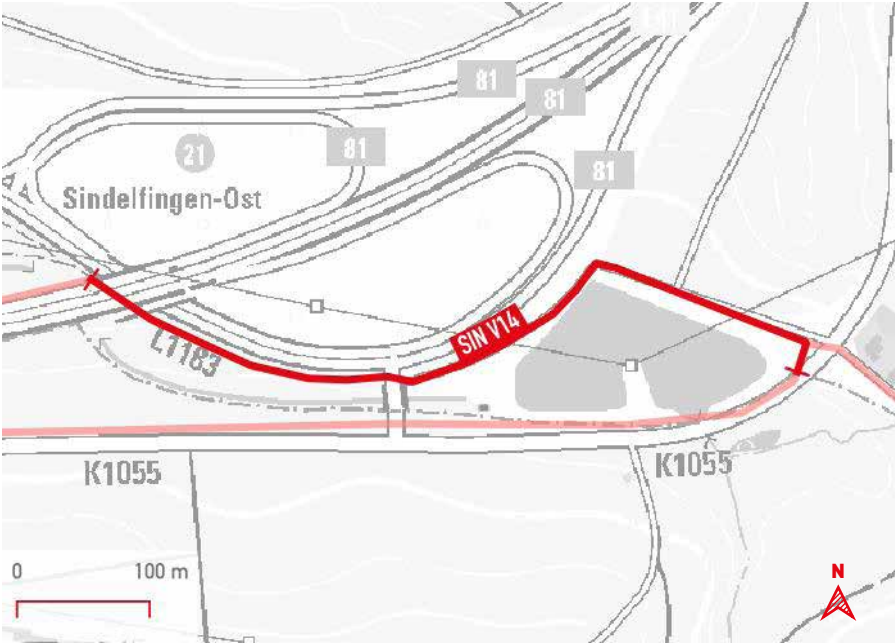
Kosten

Zu erwartende Kosten **3,9 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V14 | L 1183

Streckenabschnittsdistanz 621m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Gem. Zweirichtungsradweg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	0 km/h
Topographie	k.A.
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	keine
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **1,9 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V15 | Mönchsbrunnen

Streckenabschnittsdistanz 495m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	10 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	unter 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Anlieger
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

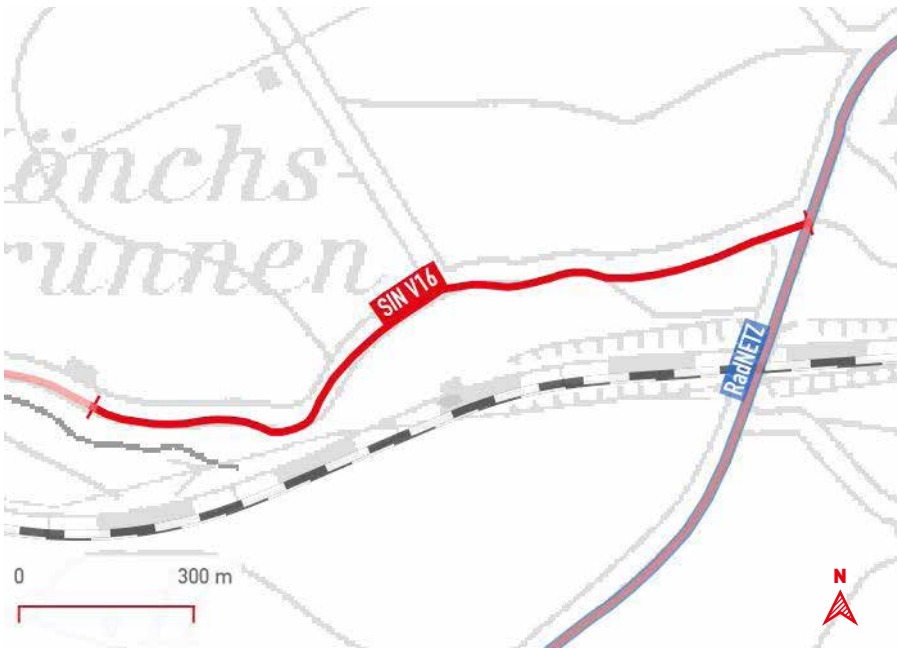
Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten **0,6 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Sindelfingen

SIN V16 | Musberger Sträßchen
Streckenabschnittsdistanz 1361m | 4 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Anlieger
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke  5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

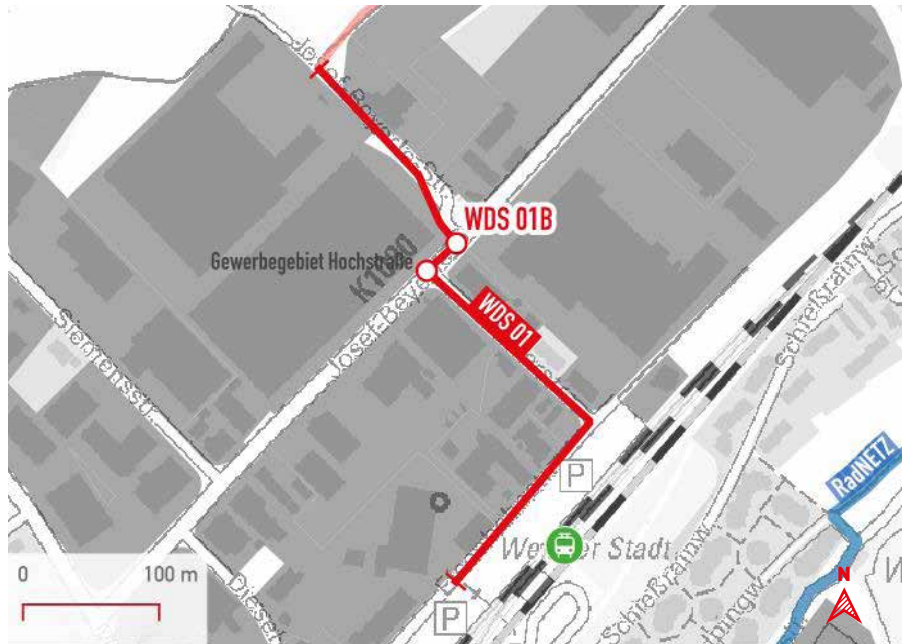
Kosten

Zu erwartende Kosten **1,2 Mio. €** Brutto inkl. MwSt.

Weil der Stadt

WDS 01 | Daimlerstr.

Streckenabschnittsdistanz 509m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Mischverkehr / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Fußverkehr + Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtl. Anordnung / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

WDS 01A	Bevorrechtigte Führung	-	-
WDS 01B	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

0,2 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Weil der Stadt

WDS 02 | Merklinger Ried
Streckenabschnittsdistanz 553m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	ungebunden
Verkehrsstärke Kfz	unter 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Fussverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke 

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	gering
NSG, LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

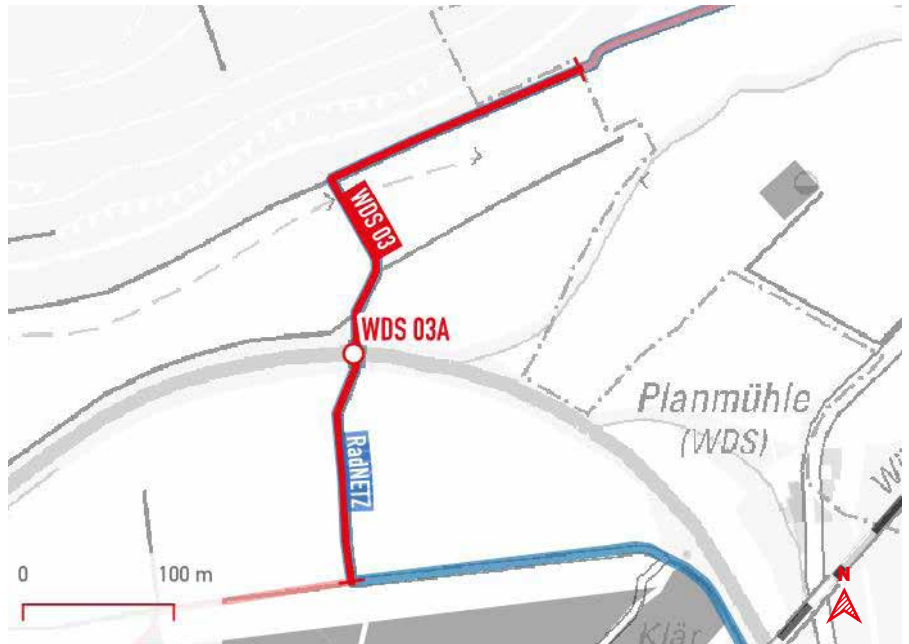
0,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Weil der Stadt

WDS 03 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 459m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Fussverkehr
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	1.850
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

WDS 03A	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,0 Mio. €

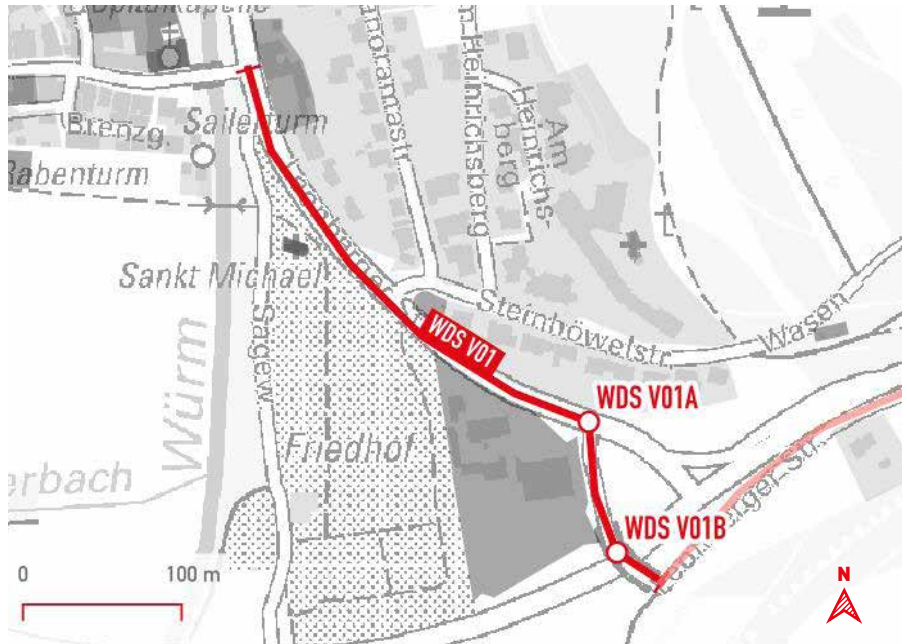
Brutto inkl. MwSt.



Weil der Stadt

WDS V01 | Leonberger Str.

Streckenabschnittsdistanz 440m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	keine / innerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Gewerbeverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Getrennter Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Priorität

Knotenpunktmaßnahmen

WDS V01A	Anpassung Abbiege-/Einbiegeführung	-	-
WDS V01B	Engstellenmark. Brücke	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,1 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.



Weil der Stadt

WDS V02 | B 295

Streckenabschnittsdistanz 2050m | 5 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr. + Fussverkehr
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fussverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
LSG beachten	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten



Zu erwartende Kosten

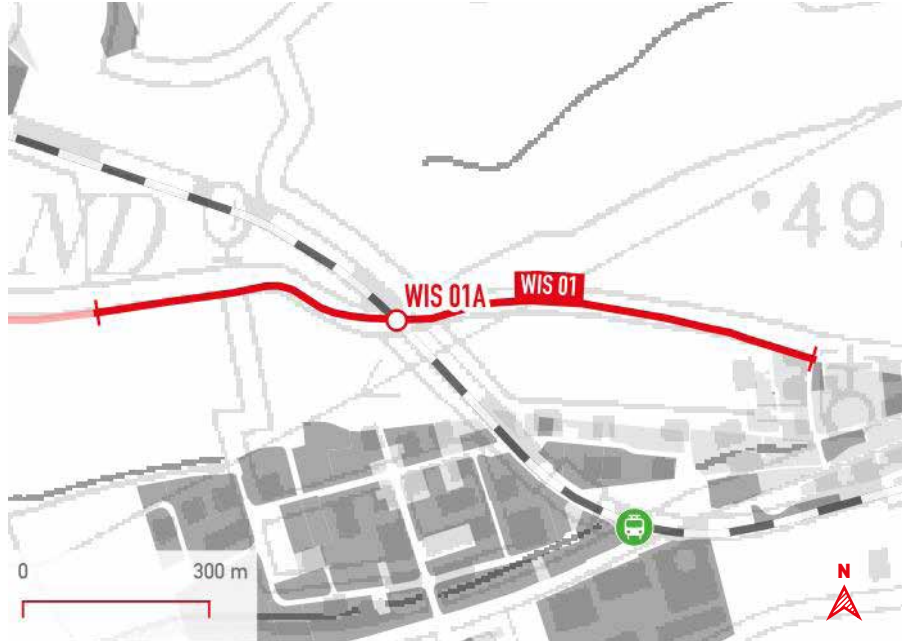
2,6 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

Weil im Schönbuch

WIS 01 | Bäumlesweg

Streckenabschnittsdistanz 1183m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Lage	Land- u. forstwirt. Weg / außerorts
zul. Geschwindigkeit Kfz	30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	keine Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- u. forstw. Betr.
Eigentumsverhältnis	Gemeinde

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Land- u. forstwirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / vorraussichtlich
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke   5m < FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	700
Machbarkeit	hoch
keine umweltrechtl. Belange	
keine parallele Planung	

Knotenpunktmaßnahmen

WIS 01A	Umlaufsperr	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten

1,6 - 1,7 Mio. €

Brutto inkl. MwSt.

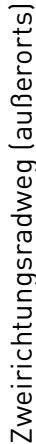
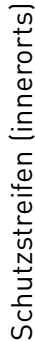


Anhänge

Führungsformen
Kostenschlüssel

Hauptsächlich vorgeschlagen

Entlang von Hauptstraßen
Radfahrstreifen (innerorts)



Mischverkehr (innerorts)



Radschnellstandard (B) reduziert



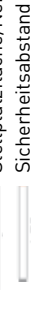
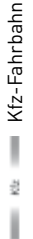
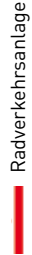
Zielstandard RadNETZ (C)



Selbstständig geführt



Land- und forstwirtschaftliche Wege



Knotenpunkte unsignalisiert

[illegible]

Kostenschlüssel

Knotenpunkte signalisiert

Signalisierte Knotenpunkte				
Bestand Knotenpunktform	ID	Ziel Knotenpunktform	Maßnahme	Bruttokosten
LSA Hauptrichtung	LHA	LSA Trennung Fuss- und Rad	Anpassung Signalsteuerung, Trennung Fuss- und Rad pruefen	30.000€ - 50.000€
	LHU	LSA Bauliche Verbesserungen	Bauliche Verbesserung RV-Furt	30.000€ - 50.000€
	LHV	LSA Verlegung RV-Furt	Verlegung RV-Furt mit neuen RV-Signal	50.000€ - 100.000€
	LHL	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	Neue LSA-Furt mit RV-Signal	50.000€ - 100.000€
	LHK	LSA Umbau	Kompletter Umbau KP	150.000€ - 200.000€
	LHN	LSA Neubau	KP-Neubau	150.000€ - 200.000€
LSA Nebenrichtung	LNA	LSA Induktion + Taster	Anpassung Signalsteuerung + Induktion und Taster	10.000€ - 50.000€
	LNU	LSA Umbau RV-Furt + Induktion und Taster	Umbau RV-Furt + Induktion und Taster	20.000€ - 50.000€
	LNV	LSA Verlegung Furt + Induktion und Taster	Verlegung RV-Furt mit neuen RV-Signal + Induktion und Taster	50.000€ - 100.000€
	LNL	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	Neue LSA-Furt mit RV-Signal + Induktion und Taster	50.000€ - 100.000€
	LNK	LSA Umbau + Induktion und Taster	Kompletter Umbau KP + Induktion und Taster	100.000€ - 200.000€
	LNN	LSA Neubau + Induktion und Taster	KP-Neubau	100.000€ - 200.000€
Bahnuebergang	BUU	Umlaufsperre	Umlaufsperre	50.000€ - 100.000€

Strecke

Bezeichnung	Maßnahme	Bruttokosten	Einheit
Markierung			
Standard Markierung	Randmarkierung (beidseitig)	25,00	€/lfdm
	Piktogramme		
Erweiterte Markierung	zusätzliche Markierungsarbeiten	30,00	€/lfdm
	Demarkierung		
Rotmarkierung	Flächige Markierung (z.B. an Einmündungen)	60,00	€/m2
Beschilderung			
StVO-Beschilderung	Aufstellen von Pfosten + Montage Schilder	250,00	€/Stück
Ausstattung (außerorts)			
Beleuchtung	Stückpreis	1500,00	€/Laterne
retroreflektierende Markierung		50,00	€/lfdm
Widmung			
Fahrradstraße	geringer baulicher Aufwand + StVO-Beschilderung	50,00	€/lfdm
Ausbau			
Fahrbahndecke neu	Erneuerung Deckschicht ohne Oberbau	50,00	€/m2
Fahrbahndecke rueck	Rueckbau der Deckschicht	15,00	€/m2
Oberbau neu	Schaffung eines komplett neuen Straßenoberbaus	250,00	€/m2
Oberbau rueck	Rueckbau des Straßenoberbaus	100,00	€/m2