

Übersichtsliste Landkreis-Maßnahmen

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M01	AID201	Aidlingen	Böblinger Straße (K 1066)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg mit einer Breite von 2,50 m. Bestand: Breite Nebenanlagen 1,30 m und Brücke über Würm mit einer fahrbaren Breite von 1,60 m. DTV-Wert: 9.137 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Aidlingen - Böblingen 425 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 2. Ordnung	1	18.900 €	
Knoten	M01	AID202	Aidlingen	Böblinger Straße (K 1066) / Blumenstraße	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung der Zweirichtungsführung auf der Nordseite mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs. Querungshilfe in der Rückverziehung des Linksabbiegestreifens. DTV-Wert: 9.137 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Strecke	M01	AID203	Aidlingen	Böblinger Straße (K 1066)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (2 x 1,50), Restfahrbahn bei 4,50 m. Kein Parken mehr möglich im westl. Bereich, hier evtl. T 30. Im Knoten K 1063 ist eine Neuaufteilung der 3 Fahrspuren notwendig. Linksabbiegerspur auf 2,25 m verschmälern. DTV-Wert: 9.137 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Aidlingen - Böblingen 425 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen.	Verbindung 2. Ordnung	2	17.400 €	
Strecke	M01	AID204	Aidlingen	Hauptstraße (K 1066)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 9.137 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Aidlingen - Böblingen 425 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn zwischen 5,80 und 6,60 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Durchgehende Führung und Sicherung auf dieser Achse ist für den Radverkehr von großer Bedeutung.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	
Strecke	M01	AID205	Deufringen	Aidlinger Straße, Hauptstraße (K 1066)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad-/Gehweges auf eine Breite von 2,50 m + Seitentrennstreifen von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,80 m und Seitentrennstreifen von 1,20 m - 1,50 m. DTV-Wert: zwischen 4.191 Fahrzeuge am Tag (Deufringen – Gechingen) und 9.137 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012 (Aidlingen – Deufringen); Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. □ Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 2. Ordnung	2	108.000 €	
Strecke	M01	AID206	Deufringen	Gechinger Straße, Aidlinger Straße (K 1066)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 4.191 Fahrzeuge am Tag (Deufringen – Gechingen); Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn zwischen 6,00 und 6,60 m, im Knoten K 1022 8,70 m bei 3 Fahrspuren) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Durchgehende Führung und Sicherung auf dieser Achse ist für den Radverkehr von großer Bedeutung.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	178.700 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M02	AID207	Deufringen	Gechinger Straße (K 1066)	Kreis	Querungshilfe	Der Bau eines Rad- / Gehweges an der K 1066 ist bereits in Planung. Der Rad- / Gehweg endet kurz vor der Straße "Neue Halde". Zur Sicherung des querenden Radverkehrs ist hier eine Querungshilfe oder eine Einengung der Fahrbahn erforderlich. (DTV-Wert: 4.191 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Strecke	M02	AID208_1	Deufringen	Gechinger Straße (K 1066)	Kreis	Neubaumaßnahme	Der Neubau eines Rad- / Gehweges ist bereits in Planung. An der Ortseinfahrt soll der neue Rad- / Gehweg von der Ost- auf die Westseite wechseln. DTV-Wert: 4.191 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Zulässige Höchstgeschwindigkeit bei T 100; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 2. Ordnung	2	105.400 €	
Knoten	M02	AID208_2	Deufringen	Gechinger Straße (K 1066)	Kreis	Querungshilfe	Der Bau eines Rad- / Gehweges an der K 1066 ist bereits in Planung. An der Ortseinfahrt soll der Radweg die Seite wechseln. Die Querung soll durch eine bereits geplante Querungshilfe gesichert werden. (DTV-Wert: 4.191 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Strecke	M02	AID208_3	Deufringen	Gechinger Straße (K 1066)	Kreis	Neubaumaßnahme	Der Neubau eines Rad- / Gehweges ist bereits in Planung. An der Ortseinfahrt soll der neue Rad- / Gehweg von der Ost- auf die Westseite wechseln. DTV-Wert: 4.191 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Zulässige Höchstgeschwindigkeit bei T 100; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 2. Ordnung	2	211.200 €	382.600 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M03	AID209	Aidlingen	K 1063	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens an der K 1063 zwischen Böblinger Straße und Schafhauser Straße. DTV-Wert: 3.674 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Zul. Höchstgeschwindigkeit bei T 50; Potenzial Radverkehr für innerorts nicht bekannt. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen.	Verbindung 2. Ordnung	3	5.900 €	
Knoten	M03	AID210	Aidlingen	K 1063 / Schafhauser Straße	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung der Zweirichtungsführung (LW-Weg) an der Westseite und Gestaltung der Ortseinfahrt mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs. (DTV-Wert: 3.700 Fahrzeuge am Tag). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	38.900 €

Strecke	M04	AID402	Dachtel	Deufringer Straße (K 1022)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m + Seitentrennstreifen von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,80 m. DTV-Wert: unter 1.000 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Zulässige Höchstgeschwindigkeit bei T 70; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. D.h. Ein Ausbau des Rad- / Gehweges ist aufgrund der Kriterien nicht zwingend erforderlich. Da der Radverkehr diesen aber nutzt, ist zu überlegen, ob ein Ausbau möglich ist, da eine Breite von 1,80 m im Begnugsfall zu schmal ist und somit ein Gefährdungspotenzial beinhaltet. Gleichzeitig sollte aber geprüft werden, ob eine Benutzungspflicht erforderlich ist. Mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf T 50 kann der Radweg entlastet werden, da der geübte schnelle Radfahrer im Alltag sehr wahrscheinlich auf die Fahrbahn ausweichen würde.	Nebenverbindung	3	51.600 €	51.600 €
---------	-----	--------	---------	----------------------------	-------	--------------------	--	-----------------	---	----------	----------

Knoten	M05	AID600	Dachtel	Deckenfronner Straße (K 1022)	Kreis	Radwegführung in Knoten	VZ 205 für den Radverkehr aus Richtung Süden aufstellen. Begründung: Der Radverkehr ist hier wartepflichtig. Dies sollte durch das VZ 205 (Vorfahrt gewähren) verdeutlicht werden.	ergänzende Freizeitverbindung	3	200 €	200 €
--------	-----	--------	---------	-------------------------------	-------	-------------------------	---	-------------------------------	---	-------	-------

Knoten	M06	BOB001	Böblingen	Panzerstraße (K 1057) / Römerstraße	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs, Bau der Querungshilfe zu Beginn der Verziehlungsfläche (Linksabbiegespur zur Römerstraße). (DTV-Wert: 13.062 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkter Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	1	33.000 €	
Strecke	M06	BOB001	Böblingen	Panzerstraße K 1057	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- Gehweges (Breite 2,50 m + Seitentrennstreifen 1,75 m) an der Ostseite der Panzerstraße zwischen Römerstraße und der geplanten Querungshilfe (vgl. Knotenmaßnahme BOB001). DTV-Wert: 13.062 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Potenzial Radverkehr für die Achse Böblingen - Stuttgart 646 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	10.800 €	43.800 €

Knoten Strecken	Über- geordnete Maßnahmen- Nr.	Maßn.- Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baula- st	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkei- ten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berech- nung durch ViA)
--------------------	---	---------------	---------------------	------	--------------	--------------	--	---------------	----------------------------	--	--

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M07	BOB007	Böblingen	Herrenberger Straße (K 1077) / Hewlett-Packard-Straße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Vorfahrtsregelung ändern, Radverkehr bei freiem Rechtsabb. von Herrenberger Str. & freier Rechtsabb. aus H.-Pack.-Str. bevorzugen, Vorfahrtsregelung ist nicht eindeutig: Rad von Ost und motorisierter Verkehr von Nord. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 1. Ordnung	1	13.800 €	
Strecke	M07	BOB008	Böblingen	Herrenberger Straße K 1077	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des gemeinsamen Rad- / Gehwegs auf 2,50 bis 3 m, zurzeit hat die Anlage eine Breite von 2 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. Querschnittsbelastung an der Herrenberger Straße bei 19.800 Kfz/d (Verkehrskonzept der Stadt Böblingen 2009, Plan 24). Potenzial Radverkehr für die Achse Ehningen - Böblingen 893 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	145.200 €	
Knoten	M07	BOB009	Böblingen	Herrenberger Straße (K 1077) / Schickardstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Vorfahrtsregelung ändern, Radverkehr bei freier Rechtsabb. von Herrenberg. Str. & freier Rechtsabb. von Schickardstr. bevorzugen, weil Vorfahrtsregelung nicht eindeutig: Rad von Ost und motorisierter Verkehr von Nord. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 1. Ordnung	1	13.800 €	
Strecke	M07	EHN001	Ehningen	K 1077	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des gemeinsamen Rad- / Gehwegs auf 2,50 bis 3 m, zurzeit hat die Anlage eine Breite von 2 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 10.003 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Ehningen - Böblingen 893 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	61.100 €	
Strecke	M07	EHN002	Ehningen	K 1077	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des gemeinsamen Rad- / Gehwegs auf 2,50 bis 3 m, zurzeit hat die Anlage eine Breite von 2 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 10.003 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Ehningen - Böblingen 893 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	42.500 €	
Strecke	M07	EHN004	Ehningen	K 1077	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des gemeinsamen Rad- / Gehwegs auf 2,50 bis 3 m, zurzeit hat die Anlage eine Breite von 2 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 10.003 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Ehningen - Böblingen 893 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	130.800 €	
Knoten	M07	EHN005	Ehningen	K 1077 / Herrenberger Straße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Radverkehrsfurt markieren. Zusätzlich kann die Radverkehrsfurt rot eingefärbt und mit Fahrradpiktogrammen und den beiden Richtungspfeilen markiert werden. ZZ 1000-32 (Radfahrer kreuzen von rechts und links) montieren. Begründung: Der Radverkehr wird hier bevorzugt geführt. Dies sollte durch die Radverkehrsfurt, den Fahrradpiktogrammen, den beiden Richtungspfeilen und dem ZZ 1000-32 verdeutlicht werden.	Verbindung 1. Ordnung	1	600 €	
Knoten	M07	EHN006	Ehningen	Nordwestliche Randstraße K 1002 / Im Letten-West	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Linksabbiestigestreifen ist nicht unbedingt notwendig. Hier kann eine Mittelinsel gebaut werden. Querung Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Schatten der Mittelinsel. DTV-Wert: 4.419 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	1	33.000 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M07	EHN007	Ehningen	K 1077 / Bernrain-Süd	Kreis	Radwegführung in Knoten	Vorfahrtsregelung ändern, Radverkehr bei freier Rechtsabb. K 1077 in Bernrain-Süd bevorzugen. Radverkehr mit einer Furt geradlinig über den Einmündungsbereich führen. Umbau erforderlich. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 1. Ordnung	1	400 €	441.200 €
Knoten	M08	BOB017	Dagersheim	Schulstraße (K 1066) / Berggasse / Wiesentalstraße	Kreis	Signalisierungsmaßnahme	Erweiterung der Signalisierung für Radverkehr von Ost nach West. Haltelinie und Signalgeber für mot. Verkehr auf Schulstr. aus Nordost vor Straße Berggasse verlegen. Anforderungstaster für Radfahrer in der Zufahrt der Wiesentalstraße. Begründung: Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs.	Verbindung 1. Ordnung	2	11.000 €	11.000 €

Knoten	M09	BOB200	Böblingen	Panzerstraße (K 1057) / Musberger Straße	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs, Bau der Querungshilfe zu Beginn der Rückverziehungsfläche auf der Ostseite des Knotens. (DTV-Wert: 13.062 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-----------	--	-------	---------------	---	-----------------------	---	----------	----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M10	BOB203	Dagersheim	Aidlinger Straße (K 1066) / Ehninger Weg	Kreis	Pflasterung	Zur Sicherung des links abbiegenden Radverkehrs (von Ost nach Süd) Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	5.500 €	5.500 €

Strecke	M11	BOB204	Böblingen	K 1000	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Sanierung des Rad- / Gehweges an der K 1000. Mangel: Die asphaltierte Wegedecke hat einige kleinere Schäden im Belag. Bürgeranfrage bezügl. Sanierung vorhanden.	Verbindung 2. Ordnung	3	37.400 €	70.400 €
Knoten	M11	BOB205	Dagersheim	K 1000 (nördl. des Stöckachgrabens)	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs und Anordnung T 70 im Bereich der Querung. (DTV-Wert: 6.766 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	

Knoten	M12	BON004	Bondorf	K 1052 / L 1361	Kreis	Minikreisel	Bau eines Minikreisverkehrs zur Sicherung des Radverkehrs und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	66.000 €	66.700 €
Strecke	M12	BON005	Bondorf	K 1052	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.	Verbindung 1. Ordnung	2	700 €	

Knoten	M13	BON006	Bondorf	Wolfenhauser Straße (K 1035)	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs und Anordnung T 70 im Bereich der Querung. Schlechte Sichtverhältnisse insbesondere für den Radverkehr aus Richtung Osten (Sicht nach Norden). (DTV-Wert: 2.144 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	---------	------------------------------	-------	---------------	--	-----------------------	---	----------	----------

Knoten	M14	DEC401_C	Deckenfron	K 1075 / Nordstraße	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zu Beginn der Linksabbiegespur zur Sicherung des Radverkehrs. Verkehrsbelastung: DTV-Wert 8.482 - Verkehrsmonitoring 2012. Zusätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Erste Abstimmung zw. Gemeinde & Straßenbauamt ist erfolgt. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Nebenverbindung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	----------	------------	---------------------	-------	---------------	---	-----------------	---	----------	----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M15	EHN003	Ehningen	Hildrizhausener Straße	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Benutzungspflicht des Rad- / Gehwegs nur in Fahrtrichtung von Süd nach Nord und für Gegenrichtung nur Freigabe für Radverkehr. Begründung: Der Radverkehr aus dem Altdorfer Weg kann dann ohne Umwege in Richtung Mitte fahren.	Verbindung 1. Ordnung	2	300 €	300 €

Knoten	M16	EHN204	Ehningen	Hildrizhauser Straße (K 1000)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Aus Richtung Rohrau muss der Radverkehr auf dem Kult.Tour.Radweg die K 1000 queren um den RGW an der Ostseite zu erreichen. (DTV-Wert: 5.999 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	----------	-------------------------------	-------	---------------	--	-----------------------	---	----------	----------

Knoten	M17	EHN208	Ehningen	Dagersheimer Straße (K 1000) in Höhe der Bahnbrücke	Kreis	Radwegführung in Knoten	Baulich oder markierte Überleitung des Radverkehrs aus Richtung Norden von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn sowie aus Richtung Süden von der Fahrbahn auf die Nebenanlagen. Begründung: Sicherung des Radverkehrs bei der Überleitung von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn.	Verbindung 2. Ordnung	3	3.300 €	
Strecke	M17	EHN209	Ehningen	Dagersheimer Straße (K 1000)	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Nebenanlagen auf der Westseite als Gehweg / Radfahrer frei kennzeichnen. Begründung: Wahlfreiheit für den Radverkehr auf diesem Abschnitt: Der schnelle Radfahrer im Alltag fährt auf der Fahrbahn. Der vorsichtig fahrende Radfahrer kann den Gehweg nutzen, da diese für den Radverkehr freigegeben sind.	Verbindung 2. Ordnung	3	300 €	
Knoten	M17	EHN210	Ehningen	Dagersheimer Straße (K 1000) / Bühlallee	Kreis	Radwegführung in Knoten	VZ 205 an allen 4 Querungen aufstellen. Begründung: Der Radverkehr ist an Kreisverkehren außerorts nicht bevorrechtigt. Dies sollte durch die Aufstellung eines VZ 205 an den Querungen verdeutlicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	500 €	
Knoten	M17	EHN211	Ehningen	K 1000 (Nördl. Ortsausfahrt Ehningen)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs und Anordnung T 70 im Bereich der Querung. Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind eingeschränkt. Eingriff in den Seitenraum ist erforderlich. (DTV-Wert: 6.766 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
-----------------	-----------------------------	-----------	------------------	------	---------	--------------	--	---------------	----------------------	---------------------------------------	---

Strecke	M18	GFL002	Öschelbronn	Stuttgarter Straße, Mötzingener Straße (K 1076)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 3.134 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Mötzingen - Öschelbronn 155 Radfahrer am Tag. Begründung: An Hauptverkehrsrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Stuttgarter bzw. Mötzingener Straße aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn zwischen ca. 6,10 und 6,20 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.	Verbindung 1. Ordnung	1	1.000 €	
Knoten	M18	GFL003	Öschelbronn	Stuttgarter Straße (K 1076) / Stuttgarter Straße (K 1033) / Tailfinger Straße	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des linksabbiegenden Radverkehrs. Für die Querungshilfe ist ein Eingriff in den Seitenraum erforderlich. (DTV-Wert: 7.053 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Verbindung 1. Ordnung	2	39.600 €	
Knoten	M18	GFL004	Öschelbronn	Stuttgarter Straße (K 1033) / Beginn des Radwegs nach Nebringen	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung des Zweirichtungsradwegs an der Südostseite und Gestaltung der Ortseinfahrt mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs. (DTV-Wert: 2.717 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung. Anfrage der Gemeinde liegt vor: Grundstückserwerb vollzogen	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M18	GFL005	Nebringen	Öschelbronner Straße (K 1033) / Etwiesenallee	Kreis	Radwegführung in Knoten	Radverkehr wird über eine eigene Zufahrt zwischen dem südlichen Ast und dem östl. Ast direkt in bzw. aus den Kreisverkehr geführt. Begründung: Eine direkte Anbindung des Radwegs in Richtung Öschelbronn an den Kreisverkehr ist zurzeit nicht vorhanden.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	
Strecke	M18	GFL006	Nebringen	Öschelbronner Straße (K 1033)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 2.717 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Öschelbronn - Nebringen 460 Radfahrer am Tag. Begründung: An Hauptverkehrsrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Öschelbronner Straße aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn zwischen 6 und 6,50 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.	Verbindung 1. Ordnung	1	700 €	
Strecke	M18	GFL007	Nebringen	Öschelbronner Straße (K 1031)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 oder Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (1,40 m) auf "schmalen Kernfahrbahnen" (Restfahrbahn zwischen 4,20 und 4,70 m). Zwei markierte Parkplätze müssten entfallen. DTV-Wert liegt für diesen Abschnitt nicht vor. Begründung: An Hauptverkehrsrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. An der Öschelbronner Straße kann eine Sicherung des Radverkehrs mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden. Alternativ kann die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit einer Breite von 1,40 m und einer Kernfahrbahn zwischen 4,20 m und 4,70 m erfolgen. Die Markierung von Schutzstreifen auf "schmalen Kernfahrbahnen" wurde in einem Gutachten für das Land Baden-Württemberg untersucht und bei bestimmten Fahrbahnbreiten positiv bewertet. Hierzu wird es noch voraussichtlich einen Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg geben.	Verbindung 1. Ordnung	1	700 €	
Knoten	M18	GFL008	Nebringen	Altinger Straße / Herrenberger Straße	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	86.000 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M19	GFL011	Tailfingen	K 1037	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 70. DTV-Wert: 1.358 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Aufgrund der Verkehrsbelastung an der K 1037 ist der Bau eines Rad- / Gehweges nicht erforderlich. Zur Sicherung des Radverkehrs wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf T 70 empfohlen.	Verbindung 1. Ordnung	3	1.400 €	1.400 €

Strecke	M20	GRA400	Döffingen	K 1064	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehweges. DTV-Wert liegt für diesen Abschnitt nicht vor. Begründung: Mit dem Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehweges kann eine Netzlücke zwischen den außerorts vorhandenen Wirtschaftswegen und der Führung innerorts auf der Fahrbahn geschlossen werden. Anschluss an die T 30 Straße Im Mittenbühl ist gegeben. Hier ist außerdem zur Sicherung der Querung eine Mittelinsel vorhanden.	Nebenverbindung	3	57.800 €	57.800 €
---------	-----	--------	-----------	--------	-------	----------------	---	-----------------	---	----------	----------

Strecke	M21	GRT201	Gärtringen	Rohrauer Straße (K 1046)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m + Seitentrennstreifen 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,70 m und Seitentrennstreifen ausreichend breit (außer an den Unterführungen B 14 und A 81). DTV-Wert: 2.917 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse innerorts. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Da die Verkehrsbelastung nur knapp unter der oben angegebenen Grenze liegt, wird der Ausbau des Rad- / Gehweges empfohlen. In Zusammenhang mit NUF200	Verbindung 2. Ordnung	2	39.400 €	142.000 €
Strecke	M21	NUF200	Nufringen	Rohrauer Straße (K 1046)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m + Seitentrennstreifen 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,70 m und Seitentrennstreifen ausreichend breit (außer an den Unterführungen B 14 und A 81). DTV-Wert: 2.917 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse innerorts. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Da die Verkehrsbelastung nur knapp unter der oben angegebenen Grenze liegt, wird der Ausbau des Rad- / Gehweges empfohlen. Anfragen wegen Unfallhäufung.	Verbindung 2. Ordnung	2	102.600 €	

Strecke	M22	GRT202	Rohrau	Nufringer Straße (K 1045)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 1.947 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse innerorts. Begründung: An Hauptverkehrachsen innerorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Nufringer Straße aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn zwischen 6 und 6,50 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. In Richtung Mitte gilt bereits T 30.	Verbindung 2. Ordnung	3	700 €	700 €
---------	-----	--------	--------	---------------------------	-------	---------------------------------------	--	-----------------------	---	-------	-------

Knoten	M23	GRT300	Gärtringen	K 1000	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs und Anordnung T 70 im Bereich der Querung. (DTV-Wert: 5.999 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	------------	--------	-------	---------------	--	-----------------------	---	----------	----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
-----------------	-----------------------------	-----------	------------------	------	---------	--------------	--	---------------	----------------------	---------------------------------------	---

Knoten	M24	GRT400	Gärtringen	K 1075	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert 8.482 - Verkehrsmonitoring 2012 - und hohe Geschwindigkeiten). Zusätzlich zur Querungshilfe ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Nebenverbindun g	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	------------	--------	-------	---------------	--	---------------------	---	----------	----------

Knoten	M25	GRT402	Gärtringen	Deufringer Straße (K 1067)	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtsradweg und Gestaltung der Ortseinfahrt zur Geschwindigkeitsdämpfung. DTV 3.498 Fahrzeuge am Tag. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindun g	3	6.600 €	6.600 €
--------	-----	--------	------------	----------------------------	-------	------------------------	---	---------------------	---	---------	---------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M26	HER013	Herrenberg	K 1028	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des gemeinsamen Rad-/Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Bestand: Der RGW hat zurzeit eine Breite von nur 1,80 m + 1,40 m Seitentrennstreifen. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 3.549 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Herrenberg - Haslach 440 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.	Verbindung 1. Ordnung	1	53.100 €	
Strecke	M26	HER014	Herrenberg	K 1028	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Benutzungspflicht für Radweg auf der Nordseite für den Radverkehr in Richtung Osten erst ab der Römersteinstraße. DTV-Wert: 3.549 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Herrenberg - Haslach 440 Radfahrer am Tag. Begründung: Hier kann der Radverkehr den Radweg sicherer erreichen (Linksabbiegespur). Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.	Verbindung 1. Ordnung	2	300 €	
Strecke	M26	HER015	Herrenberg	K 1028	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert: 3.549 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Herrenberg - Haslach 440 Radfahrer am Tag. Begründung: An Hauptverkehrsrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der K 1028 aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn ca. 6,50 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. In Richtung Mitte gilt bereits T 30. Alternativ kann ein einseitiger bzw. alternierender Schutzstreifen markiert werden. Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.	Verbindung 1. Ordnung	2	700 €	
Strecke	M26	HER016_1	Herrenberg	K 1028	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Radwegs in Richtung Jettingen und Norden auf der Nordseite, für Radverkehr in Richtung Haslach und Ausbau des Gehwegs auf der Südseite. Querungshilfe im Knoten K 1029 ist vorhanden. DTV-Wert: 4.482 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Jettingen - Haslach 442 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.	Verbindung 1. Ordnung	2	58.100 €	
Strecke	M26	HER016_2	Herrenberg	K 1028	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines gemeinsamen Rad-/Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 4.482 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Jettingen - Haslach 442 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.	Verbindung 1. Ordnung	2	269.000 €	
Strecke	M26	JET001	Jettingen	K 1028	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines gemeinsamen Rad-/Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert: 4.482 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Jettingen - Haslach 442 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	218.100 €	599.300 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M27	HER205_2	Herrenberg	K 1068 (Ortsgrenze Nufringen)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs, an dieser Stelle Wechsel der Seite (DTV-Wert 8.169 - Verkehrsmonitoring 2012). Zusätzlich zur Querungshilfe ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes). Aktuelle Bürgeranfrage aus Nufringen.	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	
Knoten	M27	HER206	Herrenberg	K 1068 / K 1081	Kreis	Radwegführung in Knoten	VZ 205 (Vorfahrt achten) für Radverkehr aus Richtung Kuppingen ergänzen. Begründung: Der Radverkehr ist an Kreisverkehren außerorts nicht bevorrechtigt. Dies sollte durch die Aufstellung eines VZ 205 an den Querungen verdeutlicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	3	200 €	
Knoten	M27	HER207	Herrenberg	Nufringer Straße K 1068 / Römerweg	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsradweg (DTV 3.252 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	6.600 €	

Strecke	M28	HER210	Mönchberg	K 1041	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau der Nebenanlagen zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg mit einer Breite von 2,50 m. Breite der Nebenanlagen zurzeit nur 1,50 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 2. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. DTV-Wert 4.425 für K 1068 Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 2. Ordnung	3	24.600 €	
Knoten	M28	HER212	Kayh	K 1041 (südöstl. Ortseinfahrt)	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsradweg. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	6.600 €	

Knoten	M29	HER401	Haslach	K 1029 / Achalmstraße	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs (hohe Bedeutung für den Schülerradverkehr, DTV 3.916 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Nebenverbindung	3	33.000 €	
Strecke	M29	HER402	Haslach	K 1029	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- / Gehweges an der K 1029 zwischen der B 28 und dem ca. 400 südlich verlaufenden Wirtschaftsweg. DTV-Wert 3.916 für K 1029 Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Lückenschluss zwischen Herrenberg-Kuppingen und Herrenberg-Haslach.	Nebenverbindung	3	105.600 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M30	HER405	Kayh	K 1040	Kreis	Neubaumaßnahme	Bau eines Rad- / Gehweges an der K 1040. DTV-Wert 3.249 für K 1029 Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Der <u>Landkreis Tübingen plant den Ausbau der K 6917 sowie gleichzeitig den Bau eines Radweges an der Kreisstraße</u> . Die Planungen sind mit dem Landkreis Böblingen abgestimmt. Umsetzung evtl. im Zuge der geplanten Anbindung K1040 an B28	Nebenverbindung	3	163.400 €	163.400 €

Strecke	M31	HIL202	Hildrizhausen	Ehninger Straße (K 1000)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	T 30 im Bereich der Querungen der Radverbindung. DTV-Wert: 5.999 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Hildrizhausen - Ehningen 80 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen.	Verbindung 2. Ordnung	3	400 €	1.500 €
Knoten	M31	HIL206	Hildrizhausen	Ehninger Straße (K 1000) / G.-Daimler-Straße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Markierung einer Aufstellfläche im Schatten der Mittelinsel für den Radverkehr der aus Richtung Ortsmitte nach links abbiegen muss, um den Wirtschaftsweg auf der anderen Seite (Westseite) zu erreichen. Begründung: Sicherung des querenden Radverkehrs in der Ortseinfahrt.	Verbindung 2. Ordnung	3	1.100 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M32	HOL006	Holzgerlingen	Erlachstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Markierung zwischen der Querungshilfe (Nordseite des Knotens) und der Mittelinsel (Südseite des Knotens). Zweirichtungsradweg auflösen. Der Radverkehr quert geradlinig und kann die markierte Fläche als Aufstellfläche nutzen, Querung kann in 2 Zügen erfolgen. Begründung: Sicherung des querenden Radverkehrs und eindeutige und geradlinige Führung. Durch die Markierung zwischen der Querungshilfe und der Mittelinsel kann der Radverkehr die Kreisstraße in zwei Zügen queren.	Verbindung 1. Ordnung	2	6.600 €	
Knoten	M32	HOL200	Holzgerlingen	Erlachstraße (K 1074) / Tübinger Straße	Kreis	Querungshilfe	Geteilte Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Ortsmitte in Richtung Süden (freier Linksabbieger) und zur Geschwindigkeitsdämpfung, Mittelinsel 2 m breit bei einer FB von ca. 9 m im Knoten. Evtl. alternativ Aufpflasterung des Knotens. Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M32	HOL201	Holzgerlingen	Schönaicher Straße (K 1074) / Tübinger Straße	Kreis	Querungshilfe	Geteilte Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Süden in Richtung Ortsmitte (freier Linksabbieger) und zur Geschwindigkeitsdämpfung, Mittelinsel 2 m breit bei einer FB von ca. 9 m im Knoten. Evtl. Eingriff in den Seitenraum erforderlich. Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M32	HOL208	Holzgerlingen	K 1074 Schönaicher Straße, Holzgerlinger Straße (Happach)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert: 9.963 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012, hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und schlechte Sicht nach West). Hier ist ein Eingriff in den Seitenbereich erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkter Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M32	SCH208	Schönaich	Holzgerlinger Straße (K 1074)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind etwas eingeschränkt. Zulässige Höchstgeschwindigkeit an diesem Knoten beträgt 70 km/h (DTV ca. 9.000). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkter Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	138.600 €

Knoten	M33	HOL400	Holzgerlingen	K 1048 (kurz vor Knoten K 1048 / K 1074)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert: 4.981 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012, hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs). Hier ist ein Eingriff in den Seitenbereich erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkter Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Nebenverbindung	2	33.000 €	
Knoten	M33	WIS404	Breitenstein	K 1048 (Ortsausfahrt)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs (schlechte Sicht), wegen Auflösung Zweirichtungsführung in der Ortseinfahrt (DTV 4.981 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Hier ist ein Eingriff in den Seitenbereich erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindung	2	33.000 €	66.000 €

Knoten	M34	HOL401	Holzgerlingen	K 1001 / Olgastraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	VZ 205 aufstellen. Begründung: Der Radverkehr ist an diesem Kreisverkehr (Randlage, außerorts) nicht bevorrechtigt. Dies sollte durch die Aufstellung eines VZ 205 für den Radverkehr aus Richtung Westen an der Querung verdeutlicht werden.	Nebenverbindung	3	200 €	200 €
--------	-----	--------	---------------	---------------------	-------	-------------------------	--	-----------------	---	-------	-------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M35	JET002	Jettingen	K 1028	Kreis	Sanierungsmaßnahme	<p>Ausbau des Rad- Gehwegs auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Bestand: Breite von 1,50 m.</p> <p>Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben.</p> <p>DTV-Wert: 3.147 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Jettingen - Haslach 442 Radfahrer am Tag.</p> <p>Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.</p> <p>Bei dieser Führung handelt es sich um eine mögliche Verbindung des Landesradverkehrsnetzes.</p> <p>Teil des in Umsetzung befindlichen Radwegbaus Jettingen-Sindlingen-Haslach.</p>	Verbindung 1. Ordnung	1	88.300 €	88.300 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M36	JET003	Jettingen	Hauptstraße (K 1070) / Schulstraße	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	
Strecke	M36	JET200	Jettingen	Hauptstraße, Oberjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Hauptstraße bzw. Oberjettinger Straße aufgrund des Querschnitts (Fahrbahn zw. 6 und 6,80 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Durchgehende Führung und Sicherung auf dieser Achse ist für den Schüler- und Alltagsradverkehr von großer Bedeutung.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	
Strecke	M36	JET201	Jettingen	Oberjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Oberjettinger Straße aufgrund des Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens an der Westseite der Oberjettinger Straße für den Radverkehr in Richtung Süden vorgeschlagen. Der Radverkehr in die Gegenrichtung wird über die breiten Nebenanlagen auf der Ostseite geführt. Diese sollten als gemeinsamer Rad- / Gehweg gekennzeichnet werden. Durchgehende Führung und Sicherung auf dieser Achse ist für den Schüler- und Alltagsradverkehr von großer Bedeutung. Alternativ kann eine Sicherung des Radverkehrs mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	3.900 €	
Knoten	M36	JET202	Jettingen	Oberjettinger Straße (K 1070) / Albstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	ZZ 1000-32 (Radfahrer kreuzen von rechts und links) an VZ 205 ergänzen und vor Radverkehrsfurt aufstellen. Begründung: Radverkehr wird bevorrechtigt geführt. Dies sollte durch die StVO-Beschilderung verdeutlicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	400 €	
Strecke	M36	JET203	Jettingen	Oberjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens. Radverkehr in Gegenrichtung über breite Nebenanlagen auf der Ostseite (zw. Alb- und Achalmstraße ist eine Sanierung der Wegedecke erforderlich). Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Oberjettinger Straße aufgrund des Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens an der Westseite der Oberjettinger Straße für den Radverkehr in Richtung Süden vorgeschlagen. Der Radverkehr in die Gegenrichtung wird über die breiten Nebenanlagen auf der Ostseite geführt. Diese sollten als gemeinsamer Rad- / Gehweg gekennzeichnet werden. Durchgehende Führung und Sicherung auf dieser Achse ist für den Schüler- und Alltagsradverkehr von großer Bedeutung. Alternativ kann eine Sicherung des Radverkehrs mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	2.800 €	
Knoten	M36	JET204	Jettingen	Unterjettinger Straße (K 1070) / Achalmstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Radverkehr in Richtung Norden von den Nebenanlagen mit einer baulichen Anlage oder Markierung auf die Fahrbahn führen. Begründung: Sicherung des Radverkehrs bei der Überleitung von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn.	Verbindung 2. Ordnung	2	3.300 €	
Strecke	M36	JET205	Jettingen	Unterjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (2 x 1,40 m) auf "schmalen Kernfahrbahnen" (Restfahrbahnbreite bei 4,20 m) oder Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. An der Unterjettinger Straße kann aufgrund des Querschnitts (7 m) nur die Markierung von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,40 m erfolgen. Die Kernfahrbahn hat doch noch eine Breite von 4,20 m. Die Markierung von Schutzstreifen auf "schmalen Kernfahrbahnen" wurde in einem Gutachten für das Land Baden-Württemberg untersucht und bei bestimmten Fahrbahnbreiten positiv bewertet. Hierzu wird es noch voraussichtlich einen Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg geben. Alternativ kann eine Sicherung des Radverkehrs mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	7.300 €	23.900 €

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M37	LEO200	Leonberg	Rutesheimer Straße (K 1082)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Sanierung und Ausbau der Nebenanlagen auf der Nordseite der K 1082 zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg mit einer Breite von 2,50 und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Die Nebenanlagen sind nur 1,50 m breit. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 2. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. DTV-Wert 11.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. <u>Potenzial Radverkehr für die Achse Leonberg - Rutesheim 814 Radfahrer am Tag.</u> Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Für den Radverkehr zwischen Leonberg und Rutesheim ist eine Führung an der K 1082 die direkteste Verbindung.	Verbindung 2. Ordnung	1	245.900 €	411.900 €
Strecke	M37	LEO201	Leonberg	Rutesheimer Straße (K 1082)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Sanierung und Ausbau der Nebenanlagen auf der Nordseite der K 1082 zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg mit einer Breite von 2,50 und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. Die Nebenanlagen sind nur zwischen 1,20 und 1,50 m breit. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 2. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. DTV-Wert 11.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. <u>Potenzial Radverkehr für die Achse Leonberg - Rutesheim 814 Radfahrer am Tag.</u> Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Für den Radverkehr zwischen Leonberg und Rutesheim ist eine Führung an der K 1082 die direkteste Verbindung.	Verbindung 2. Ordnung	1	56.400 €	
Knoten	M37	LEO202	Leonberg	Rutesheimer Straße (K 1082, ehemals L 1180), westl. Ortseinfahrt	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung des neuen Zweirichtungsradwegs an der Nordseite und Gestaltung der Ortseinfahrt mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs (DTV-Wert 11.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012 für L 1180). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen bzw. Zweirichtungsführungen in Ortseinfahrten sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M37	RUT200	Rutesheim	K 1082 (ehemals L 1180)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert 11.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012 für L 1180). Sichtverhältnisse sind gut. Zusätzlich zur Querungshilfe ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen bzw. Zweirichtungsführungen in Ortseinfahrten sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	1	33.000 €	
Strecke	M37	RUT201	Rutesheim	K 1082	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Sanierung der asphaltierten Wegedecke. Mangel: Risse, kleinere Aufbrüche, etc. Sanierung im Zusammenhang mit den Maßnahmen an der K 1082 zwischen Rutesheim und Leonberg (RUT200 und LEO200).	Verbindung 2. Ordnung	1	43.600 €	

Knoten	M38	LEO403	Warmbronn	Hauptstraße (K 1009) / Lauerhaldenweg	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsradweg und zur Sicherung des Radverkehrs (DTV 4.122 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindung	3	6.600 €	6.600 €
--------	-----	--------	-----------	---------------------------------------	-------	------------------------	--	-----------------	---	---------	---------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M39	LEO406	Gebersheim	Höfinger Straße (K 1059)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. (DTV-Wert 6.198 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. T30 gilt bereits auf dem westl. Abschnitt der K 1059.	Nebenverbindung	3	400 €	
Knoten	M39	LEO411	Höfingen	Pforzheimer Straße (K 1059)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung der Zweirichtungsführung und Gestaltung der Ortseinfahrt mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs. Querungshilfe westl. des Knotens (DTV-Wert 6.198 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindung	3	33.000 €	
Strecke	M39	LEO412	Höfingen	Pforzheimer Straße (K 1059)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens. Fahrbahn ab Haufstraße wg. Rückverziehung fast 9 m, zur A.-Schweitzer-Straße schmalere Querschnitt. DTV-Wert 6.198 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen.	Nebenverbindung	3	1.200 €	34.600 €

Knoten	M40	LEO413	Gebersheim	Gebersheimer Straße (K 1011), südl. Ortseinfahrt	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsradweg in der Ortseinfahrt (DTV 4.199 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindung	3	6.600 €	6.600 €
--------	-----	--------	------------	--	-------	------------------------	--	-----------------	---	---------	---------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M41	MTZ001	Mötzingen	Bondorfer Straße (K 1052) / Neue Straße	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	33.000 €
Knoten	M41	MTZ002	Mötzingen	Nagolder Straße (K 1052) / Iselshäuser Straße (K 1026)	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	
Knoten	M41	MTZ003	Mötzingen	Nagolder Straße (K 1052) / Öschelbronner Straße (K 1076)	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	
Knoten	M41	MTZ004	Mötzingen	Nagolder Straße (K 1052) / Siemensstraße	Kreis	Querungshilfe	Bau eines Fahrbahnleiters zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung. Begründung: Überquerungsstellen für den Radverkehr sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	16.500 €	

Strecke	M42	MTZ200	Mötzingen	Iselshäuser Straße (K 1026)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. DTV-Wert 3.977 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von Schutzstreifen aufgrund des schmalen Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Die Iselshäuser Straße ist eine wichtige Verbindung für den Alltagsradverkehr (Anbindung Gewerbegebiete Mötzingen und	Verbindung 2. Ordnung	3	700 €	15.600 €
Strecke	M42	MTZ201	Mötzingen	Öschelbronner Straße (K 1076)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrsachsen innerorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Öschelbronner Straße aufgrund des Querschnitts nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen. Die Öschelbronner Straße ist eine wichtige Verbindung für den Alltagsradverkehr (Anbindung Jettingen).	Verbindung 2. Ordnung	3	400 €	
Knoten	M42	MTZ202	Mötzingen	Unterjettinger Straße (K 1070) / Öschelbronner Straße (K 1076)	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	5.500 €	
Strecke	M42	MTZ203	Mötzingen	Unterjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifen an der Westseite der Unterjettinger Straße. Begründung: Sicherung der leicht bergauf fahrenden Radverkehrs in Richtung Mötzingen-Mitte.	Verbindung 2. Ordnung	3	2.400 €	
Knoten	M42	MTZ204	Mötzingen	Unterjettinger Straße (K 1070)	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsradweg in der Ortseinfahrt (DTV 3.356 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	6.600 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M43	NUF003	Nufringen	Gärtringer Straße K 1067	Kreis	Querungshilfe	Bau einer geteilten Querungshilfe wegen Führung Radverkehr von Nebenstraße auf Kreisstraße (DTV-Wert 6.207 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012), hier ist ein Eingriff in die Seitenbereiche (Ostseite) erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungswegen bzw. Zweirichtungsführungen in Ortseinfahrten sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung. Teil des Landesradwegernetzes	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	140.600 €
Strecke	M43	NUF004	Nufringen	Gärtringer Straße K 1067	Kreis	Markierungsmaßnahme	Einseitiger Schutzstreifen an der Ostseite, hier leicht bergauf. DTV-Wert 6.207 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Nufringen - Gärtringen 364 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen ist aufgrund des Querschnitts (Fahrbahn ist ca. 6,50 m breit) nicht möglich. Teil des Landesradwegernetzes.	Verbindung 1. Ordnung	2	2.000 €	
Knoten	M43	NUF005	Nufringen	Hauptstraße / Gärtringer Straße K 1067	Kreis	Querungshilfe	Geteilte Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Ortsmitte in Richtung Gärtringen (freier Linksabbieger) und zur Geschwindigkeitsdämpfung, Mittelinsel 2 m breit bei einer FB von ca. 9 m im Knoten. Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M43	NUF006	Nufringen	Hauptstraße / Rohrauer Straße	Gemeinde	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs aus Richtung Ost in Richtung Rohrauer Straße (freier Linksabbieger); Aufstellfläche Rad vor Mittelinsel, Mittelinsel 1,50 m breit bei einer FB von ca. 7,5 m im Knoten. Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Verbindung 1. Ordnung		33.000 €	
Knoten	M43	NUF401	Nufringen	Gärtringer Straße (K 1067) / G.-Daimler-Straße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Vorfahrtsregelung ändern, Radverkehr bei freier Rechtsabb. von Gärtringer Str. in G.-Daimler-Straße bevorzugen. Radverkehr mit einer Furt geradlinig über den Einmündungsbereich führen. Umbau erforderlich. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte innerorts an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Nebenverbindung	2	3.300 €	
Knoten	M43	NUF402	Nufringen	Gärtringer Straße (K 1067) / Carl-Benz-Straße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Vorfahrtsregelung ändern, Radverkehr bei freier Rechtsabb. von Gärtringer Str. in Carl-Benz-Straße bevorzugen. Radverkehr mit einer Furt geradlinig über den Einmündungsbereich führen. Umbau erforderlich. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte innerorts an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Nebenverbindung	2	3.300 €	
Knoten	M43	NUF600	Nufringen	Hauptstraße K 1067 / Hanfgässle	Kreis	Querungshilfe	Geteilte Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Für die Querungshilfe ist ein Eingriff in den Seitenraum erforderlich. Begründung: Sicherung des Radverkehrs "freier Linksabbieger".	Ergänzende Freizeitverbindung	3	33.000 €	

Strecke	M44	NUF201	Nufringen	K 1045	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs (Breite 2,50 m und Seitentrennstreifen 1,75 m) an der K 1045 zwischen der B 14 und der Straße "Im Hübschtanz". DTV-Wert: 1.947 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Die Verkehrsbelastung an der K 1045 liegt unter den oben angegebenen Werten, da aber an der Straße "Im Hübschtanz" bereits Radverkehrsanlagen vorhanden sind und die alternative Führung nördlich der K 1045 sehr umwegig ist, wird der Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehwegs empfohlen.	Verbindung 2. Ordnung	3	269.500 €	269.500 €
---------	-----	--------	-----------	--------	-------	----------------	---	-----------------------	---	-----------	-----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M45	REN002	Renningen	K 1007	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs zwischen Renningen und Weil der Stadt (DTV-Wert 3.167 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	
Strecke	M45	REN002	Renningen	K 1007	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- / Gehwegs an der Ostseite der K 1007 auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m bis zur neu geplanten Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV-Wert 3.167 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Weil der Stadt 622 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Der Neubau ist erforderlich, um die Querung der K 1007 zu sichern (vgl. Knotenmaßnahmen REN002).	Verbindung 1. Ordnung	2	13.500 €	46.500 €

Knoten	M46	REN005	Renningen	K 1015	Kreis	Radwegführung in Knoten	Kombinierte Streuscheibe Rad und Fußgänger an der Fußgänger-LSA einsetzen.	Verbindung 1. Ordnung	2	500 €	500 €
--------	-----	--------	-----------	--------	-------	-------------------------	--	-----------------------	---	-------	-------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M47	REN017	Renningen	Rutesheimer Straße / Dornierstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Markierung einer Radverkehrsurt, Radverkehr wird auf dem neuen Zweirichtungsradweg über eine Radfurt geradlinig über die Einmündung Dornierstraße geführt. Dadurch klare Vorfahrtsregelung für den Radverkehr. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorrechtigt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 1. Ordnung		600 €	
Strecke	M47	REN018	Renningen	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite zwischen 1,80 und 2 m und Seitentrennstreifen von 1,40 bis 1,75 m. Anlage ursprünglich 2 m, teilweise an den Rändern zugewachsen. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	1	140.200 €	
Knoten	M47	REN019	Renningen	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind eingeschränkt. Zulässige Höchstgeschwindigkeit an diesem Knoten beträgt 70 km/h (DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	
Knoten	M47	RUT001	Rutesheim	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind schlecht. Zusätzlich zur Querungshilfe ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig (DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 1. Ordnung	2	33.000 €	
Strecke	M47	RUT002_1	Rutesheim	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite zwischen 1,80 und 2 m und Seitentrennstreifen von 1,40 bis 1,75 m, Anlage ursprünglich 2 m, teilweise an den Rändern zugewachsen. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	20.300 €	
Strecke	M47	RUT002_2	Rutesheim	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite zwischen 1,80 und 2 m und Seitentrennstreifen von 3 m, Anlage ursprünglich 2 m, teilweise an den Rändern zugewachsen. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	20.900 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M47	RUT002_3	Rutesheim	K 1060 zwischen Renningen und Rutesheim	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite zwischen 1,80 und 2 m und Seitentrennstreifen von 1,40 bis 1,75 m, Anlage ursprünglich 2 m, teilweise an den Rändern zugewachsen. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	30.000 €	313.000 €
Strecke	M47	RUT003_1	Rutesheim	Renninger Straße (K 1060)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,80 m bzw. 2,30 m und Seitentrennstreifen von 0,70 m. bzw. 0,30 m. Abschnitt außerorts. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	14.100 €	
Strecke	M47	RUT003_2	Rutesheim	Renninger Straße (K 1060)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 3,00 m + Seitentrennstreifen 0,50 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,80 m und Seitentrennstreifen von 0,70 m. Abschnitt innerorts. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Eine sichere Querung der Fahrbahn ist am Ende des Rad- / Gehweges an einer Fußgänger-LSA möglich. Daher sollten an der Renninger Straße keine Schutzstreifen markiert werden, sondern der vorhandene Rad- / Gehweg bis zur Fußgänger-LSA ausgebaut werden.	Verbindung 1. Ordnung	2	18.700 €	
Knoten	M47	RUT004	Rutesheim	Renninger Straße (K 1060), südliche Ortseinfahrt	Kreis	Signalisierungsmaßnahme	Kombinierte Streuscheibe Rad und Fußgänger an der Fußgänger-LSA einsetzen.	Verbindung 1. Ordnung	2	300 €	
Strecke	M47	RUT005	Rutesheim	Renninger Straße (K 1060)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der Ostseite (Restfahrbahn 5,10 m). Der Rad- / Gehweg auf der Westseite ist für eine Zweirichtungsführung zu schmal (Mindestmaß 3 m) und an den Einmündungen konfliktreich, daher sollte dieser nur richtungsbezogen angeboten werden. DTV ca. 6.734 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Renningen - Rutesheim 333 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Da die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen an der Renninger Straße aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahn ca. 6,60 m) nicht möglich ist, wird zur Sicherung des Radverkehrs die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Ostseite vorgeschlagen.	Verbindung 1. Ordnung	2	1.900 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
-----------------	-----------------------------	-----------	------------------	------	---------	--------------	--	---------------	----------------------	---------------------------------------	---

Knoten	M48	REN203	Renningen	K 1016 / K 4567	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind eingeschränkt (insbesondere in Richtung Nordwest). Zusätzlich zur Querungshilfe ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-----------	-----------------	-------	---------------	--	-----------------------	---	----------	----------

Knoten	M49	REN204	Malmsheim	Merklinger Straße (K 1014) / Heimsheimer Straße (K 1016)	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs (von Südost nach West) durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	5.500 €	5.500 €
--------	-----	--------	-----------	--	-------	-------------	---	-----------------------	---	---------	---------

Strecke	M50	REN207	Malmsheim	K 1013	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1013 auf eine Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m zwischen dem neuen Forschungszentrum Bosch und Perouse. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 2. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. DTV-Wert 4.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Aufgrund der zu erwartenden Zahl an Arbeitsplätzen (zunächst etwa 2.000) wird diese Achse zu einer wichtigen Verbindung für den Alltagsradverkehr.	Verbindung 2. Ordnung	2	517.900 €	777.900 €
Strecke	M50	RUT215	Perouse	K 1013	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1013 auf eine Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m zwischen dem neuen Forschungszentrum Bosch und Perouse. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 2. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. DTV-Wert 4.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Aufgrund der zu erwartenden Zahl an Arbeitsplätzen (zunächst etwa 2.000) wird diese Achse zu einer wichtigen Verbindung für den Alltagsradverkehr.	Verbindung 2. Ordnung	2	259.400 €	
Knoten	M50	WEI205	Flacht	K 1013 / Im Neuenbühl	Kreis	Radwegführung in Knoten	Bevorrechtigung Rad für Verkehr aus dem Gewerbegebiet mit VZ 205 verdeutlichen. Radverkehrsfurt bereits vorhanden. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorrechtigt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	300 €	
Knoten	M50	WEI206	Flacht	K 1013 / Im Gaiern	Kreis	Radwegführung in Knoten	Bevorrechtigung Rad für Verkehr aus dem Gewerbegebiet mit VZ 205 verdeutlichen. Radverkehrsfurt bereits vorhanden. Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorrechtigt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	300 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M51	RUT009	Rutesheim	Flachter Straße (K 1017)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,90 m und Seitentrennstreifen von 1,10 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 5.610 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Rutesheim - Weissach 451 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	151.200 €	
Strecke	M51	WEI001	Flacht	Leonberger Straße (K 1017)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau des Rad- / Gehweges auf eine Breite von 2,50 m bis 3 m plus Seitentrennstreifen mit einer Breite von 1,75 m. Bestand: RGW mit einer Breite von 1,90 m und Seitentrennstreifen von 1,10 m. Ausbaustandard für Hauptverbindungen 1. Ordnung: Die Breite der Anlagen sollten mind. 2,50 m betragen. Aufgrund der hohen Potenziale auf diesen Verbindungen ist eine Breite von 3 m anzustreben. DTV ca. 5.610 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012; Potenzial Radverkehr für die Achse Rutesheim - Weissach 451 Radfahrer am Tag. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	Verbindung 1. Ordnung	2	57.900 €	
Knoten	M51	WEI002	Flacht	Leonberger Straße (K 1017) / Im Bühl	Kreis	Radwegführung in Knoten	Radverkehr mit Radverkehrsfurt und entsprechender StVO-Beschilderung bevorzugen (Bevorzugung Rad mit VZ 205 für Verkehr aus dem Gewerbegebiet verdeutlichen). Begründung: Radverkehr an klassifizierten Straßen sollte an untergeordneten Einmündungen wie der motorisierte Verkehr bevorzugt geführt werden. Bei einer begründeten Ausnahme entgegen dieser Regelung muss die dann erforderliche Wartepflicht des Radverkehrs eindeutig gekennzeichnet werden.	Verbindung 1. Ordnung	2	600 €	
Strecke	M51	WEI003_1	Flacht	Leonberger Straße K 1017	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Benutzungspflicht für Radverkehr auf beiden Radwegen nur richtungsbezogen. Begründung: Zurzeit sind beide Radwege als Zweirichtungsradwege gekennzeichnet. Diese sind aber mit 1,50 bzw. 1,60 m dafür zu schmal. Querungshilfe am Knoten Kelterstraße vorhanden.	Verbindung 1. Ordnung	2	500 €	
Strecke	M51	WEI003_2	Flacht	Leonberger Straße K 1017	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Benutzungspflicht für Radverkehr auf Radweg auf Ostseite nur richtungsbezogen in Richtung Norden. Gegenrichtung auf der Fahrbahn, evtl. mit Schutzstreifen (1,50 m, Restfahrbahn dann ca. 5 m) oder T 30. Ab Kelterstraße Radverkehr Richtung Süden auf RGW.	Verbindung 1. Ordnung	2	500 €	
Knoten	M51	WEI004	Flacht	Leonberger Straße (K 1017) / Brunnenstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Bauliche Gestaltung des Übergangs vom Radweg auf die Fahrbahn für den Radverkehr in Richtung Weissach. Begründung: Sicherung des Radverkehrs bei der Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn.	Verbindung 1. Ordnung	2	3.300 €	
Strecke	M51	WEI005	Flacht	Leonberger Straße K 1017	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 oder alternierender Schutzstreifen. DTV ca. 5.610 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Die Markierung von Schutzstreifen ist aufgrund des Querschnitts der Fahrbahn (ca. 6,50 m) nur auf einer Seite möglich. Daher wird für diesen Abschnitt zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 empfohlen oder alternativ ein alternierender Schutzstreifen.	Verbindung 1. Ordnung	2	700 €	
Knoten	M51	WEI006	Flacht	Weissacher Straße (K 1017) / Bergstraße	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 1. Ordnung	2	5.500 €	220.200 €

Strecke	M52	RUT203_2	Rutesheim	Pforzheimer Straße (K 1060)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 dauerhaft oder Markierung eines alternierenden Schutzstreifens. Pforzheimer Straße mit abwechselnden leichten Steigungen. Schutzstreifen auf der Seite mit Steigung markieren. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Aufgrund des schmalen Querschnitts ist die Markierung von Schutzstreifen nur auf einer Seite möglich.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	
---------	-----	----------	-----------	-----------------------------	-------	---------------------------------------	--	-----------------------	---	-------	--

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M52	RUT205	Rutesheim	Pforzheimer Straße (K 1060)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens (1,50 m) auf der Nordseite der Pforzheimer Straße (Restfahrbahnbreite ca. 5 m). Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs in Richtung Westen, der leicht bergauf fährt. Begründung: An Hauptverkehrsrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Aufgrund des schmalen Querschnitts ist die Markierung von Schutzstreifen nur auf einer Seite möglich.	Verbindung 2. Ordnung	2	2.600 €	36.300 €
Knoten	M52	RUT206	Rutesheim	Pforzheimer Straße (K 1060)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs. Querungshilfe westl. des Knotens. Es ist ein Eingriff in den Seitenraum erforderlich. Begründung: Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs (freier Linksabbieger), zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	

Strecke	M53	RUT401	Rutesheim	Heimerdinger Straße (K 1017)	Kreis	Neubaumaßnahme	Neubau eines Rad- / Gehwegs an der K 1013 auf eine Breite von 2,50 m und einem Seitentrennstreifen von 1,75 m. DTV-Wert 4.469 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70. Der Kreis Ludwigsburg plant auf diesem Abschnitt den Neubau eines Radweges bis zur Kreisgrenze. Bis zur Fertigstellung kann der Radverkehr durch T 70 gesichert werden.	Nebenverbindung	3	709.800 €	709.800 €
Knoten	M54	RUT403	Rutesheim	Gebersheimer Straße / Siemensstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Furtmarkierung (evtl. mit Roteinfärbung) mit Fahrradpiktogrammen und beiden Richtungspfeilen ergänzen sowie an VZ 205 das ZZ 1000-32 (Radfahrer kreuzen von rechts und links) montieren. Begründung: Radverkehr wird bevorzugt geführt. Dies sollte durch die StVO-Beschilderung, einer Roteinfärbung der Radverkehrsfurt sowie den Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen verdeutlicht werden.	Nebenverbindung	3	600 €	1.200 €
Knoten	M54	RUT404	Rutesheim	Gebersheimer Straße / Siemensstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Furtmarkierung (evtl. mit Roteinfärbung) mit Fahrradpiktogrammen und beiden Richtungspfeilen ergänzen sowie an VZ 205 das ZZ 1000-32 (Radfahrer kreuzen von rechts und links) montieren. Begründung: Radverkehr wird bevorzugt geführt. Dies sollte durch die StVO-Beschilderung, einer Roteinfärbung der Radverkehrsfurt sowie den Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen verdeutlicht werden.	Nebenverbindung	3	600 €	

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Strecke	M55	SCH200_1	Schönaich	Große Gasse (K 1051)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Schutzstreifen sind aufgrund des Querschnitts (Fahrbahnbreite beträgt nur 4 m) nicht möglich. Straße "Große Gasse" (Einbahnstraße in Richtung Süden) wurde umgebaut. T 50 ist für diesen Querschnitt und die neue Gestaltung nicht angemessen.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	
Strecke	M55	SCH200_2	Schönaich	Kleine Gasse (K 1051)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Schutzstreifen sind aufgrund des Querschnitts (Fahrbahnbreite beträgt nur 4 m) nicht möglich. Straße "Kleine Gasse" (Einbahnstraße in Richtung Norden) wurde umgebaut. T 50 ist für diesen Querschnitt und die neue Gestaltung nicht angemessen.	Verbindung 2. Ordnung	2	700 €	
Strecke	M55	SCH201_1	Schönaich	Große Gasse (K 1051)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Westseite der K 1051, um den bergauf fahrenden Radverkehr Richtung Mitte zu sichern. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahnbreite zwischen 6,10 und 6,50 m) ist die Markierung von Schutzstreifen nur auf einer Seite möglich.	Verbindung 2. Ordnung	2	5.000 €	
Strecke	M55	SCH201_2	Schönaich	Steinenbronnerstraße (K 1051)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens auf der Südseite der K 1051, um den bergauf fahrenden Radverkehr Richtung Steinenbronn zu sichern. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Aufgrund des schmalen Querschnitts (Fahrbahnbreite zwischen 6,10 und 6,50 m) ist die Markierung von Schutzstreifen nur auf einer Seite möglich.	Verbindung 2. Ordnung	2	3.400 €	
Knoten	M55	SCH202	Schönaich	Steinenbronner Straße (K 1051), Ortseinfahrt	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Auflösung der Zweirichtungsführung an der Nordseite und Gestaltung der Ortseinfahrt mit Übergang auf richtungsbezogene Führung des Radverkehrs (DTV-Wert zwischen Knoten K 1051 / K 1057 und Steinenbronn bei 8.865 Fahrzeugen am Tag - Verkehrsmonitoring 2012, in Richtung Ortsmitte geringerer DTV-Wert). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	33.000 €	
Knoten	M55	SCH203	Schönaich	K 1057 / K 1051	Kreis	Radwegführung in Knoten	VZ 205 aufstellen. Begründung: Der Radverkehr ist an Kreisverkehren außerorts nicht bevorrechtigt. Dies sollte durch die Aufstellung eines VZ 205 an den Querungen verdeutlicht werden.	Verbindung 2. Ordnung	2	200 €	43.000 €

Knoten	M56	SCH209	Schönaich	K 1048 (Wolfenmühle)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert 4.981 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind eingeschränkt. Zusätzlich zur Querungshilfe ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Eingriff in den Seitenraum ist erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-----------	----------------------	-------	---------------	---	-----------------------	---	----------	----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M57	SIN025	Sindelfingen	K 1055 / Straße zur Schießanlage	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs (DTV-Wert 6.064 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Zusätzlich zur Querungshilfe ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines	Verbindung 1. Ordnung	1	33.000 €	33.000 €

Knoten	M58	SIN216	Darmsheim	K 1066 (westl. des Stöckachgrabens)	Kreis	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Zusätzlich zur Querungshilfe ist die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h notwendig. Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Querungssituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-----------	-------------------------------------	-------	---------------	---	-----------------------	---	----------	----------

Knoten	M59	SIN601	Maichingen	K 1064	Kreis	Radwegführung in Knoten	Im Bereich der Querung des Radverkehrs T 70 bereits für diesen Knoten anordnen. Begründung: Sicherung des querenden Radverkehrs.	ergänzende Freizeitverbindung	3	400 €	400 €
--------	-----	--------	------------	--------	-------	-------------------------	---	-------------------------------	---	-------	-------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M60	STE203	Steinenbronn	K 1051 / Zufahrt zur Umgehungsstraße	Kreis	Radwegführung in Knoten	Bevorrechtung Radverkehr durch Radverkehrsfurt und entsprechender StVO-Beschilderung kennzeichnen. Begründung: Radverkehr wird innerorts an Kreisverkehren immer bevorrechtigt geführt.	Verbindung 2. Ordnung	2	600 €	22.200 €
Knoten	M60	STE204	Steinenbronn	K 1051 / Schönaicher Straße (K 1051)	Kreis	Radwegführung in Knoten	Bevorrechtung Radverkehr durch Radverkehrsfurt und entsprechender StVO-Beschilderung kennzeichnen. Begründung: Radverkehr wird innerorts an Kreisverkehren immer bevorrechtigt geführt.	Verbindung 2. Ordnung	2	600 €	
Strecke	M60	STE205	Steinenbronn	Schönaicher Straße (K 1051)	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Nebenanlagen auf der Nordseite als gemeinsamer Rad- / Gehweg (für Radverkehr in Richtung Mitte) kennzeichnen. Nebenanlagen sind 2,70 m breit. Südseite Gehweg / Rad frei (Breite nur 2 m). Begründung: Sicherung des Radverkehrs an der Schönaicher Straße. Alternativ kann auch eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf Schutzstreifen erfolgen.	Verbindung 2. Ordnung	2	500 €	
Strecke	M60	STE206	Steinenbronn	Schönaicher Straße (K 1051)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Die Markierung von Schutzstreifen ist aufgrund des Querschnitts der Fahrbahn nicht möglich. Daher wird für diesen Abschnitt zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 empfohlen.	Verbindung 2. Ordnung	2	400 €	
Strecke	M60	STE400	Steinenbronn	Schönaicher Straße (K 1051)	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Begründung: An Hauptverkehrachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen. Markierung von Schutzstreifen sind aufgrund des Querschnitts der Fahrbahn nicht möglich. Daher wird für diesen Abschnitt zur Sicherung des Radverkehrs eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 empfohlen.	Nebenverbindung	3	400 €	
Strecke	M60	STE401	Steinenbronn	Schönaicher Straße (K 1051)	Kreis	Sanierungsmaßnahme	Ausbau der Nebenanlagen auf der Südseite der K 1051 (zw. Wiesenstraße und Beginn der geplanten T 30-Regelung) zu Rad- / Gehweg (Radverkehr in Richtung Mitte), Ausbau auf Breite 2,50 bis 3 m. Nordseite als Gehweg Rad frei kennzeichnen. DTV-Wert 8.865 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen. Schutzstreifen sind aufgrund des Querschnitts der Fahrbahn nicht möglich. Außerdem gibt es auf der Südseite Nebenanlagen, die man zu einem Rad- / Gehweg ausbauen könnte. Auf der Nordseite kann der vorsichtige Radfahrer auf den Gehweg fahren, wenn dieser für den Radverkehr freigegeben wird.	Nebenverbindung	3	19.700 €	

Knoten	M61	WAL217	Waldenbuch	Echterdingen Straße (K 1053) / Oskar-Schwenk-Straße	Kreis	Pflasterung	Fahrbahn im Knotenbereich leicht erhöhen. Oberfläche kann asphaltiert oder gepflastert werden. Begründung: Sicherung des querenden / abbiegenden Radverkehrs durch Fahrbahnanhebung - dadurch Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	2	5.500 €	10.400 €
Strecke	M61	WAL218	Waldenbuch	Echterdingen Straße (K 1053)	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens (2 x 1,50 m), Restfahrbahn ca. 4,50 m. DTV-Wert 4.498 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Potenzial Radverkehr für die Achse Waldenbuch - Steinenbronn 480 Radfahrer am Tag. Begründung: Sicherung des Radverkehrs innerorts an Straßen mit mehr als 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen am Tag mit beidseitig markierten Schutzstreifen.	Verbindung 2. Ordnung	2	4.500 €	
Knoten	M61	WAL600	Waldenbuch	Echterdingen Straße (K 1053) / K 1054	Kreis	Radwegführung in Knoten	An vorhandener Querungshilfe Kanten auf Nullniveau absenken.	ergänzende Freizeitverbindung	3	400 €	

Strecke	M62	WDS604	Weil der Stadt	Josef-Beyerle-Straße (K 1080)	Kreis	Freigabe für den Radverkehr	Nebenanlagen auf der Südseite zw. Daimlerstraße und Verb. Richtung Merklingen (Ried) für den Radverkehr in beide Richtungen freigeben, entsprechend kennzeichnen und Bordsteinkante absenken. Begründung: Dadurch kann der Radverkehr die K 1080 geradlinig queren.	ergänzende Freizeitverbindung	3	500 €	500 €
---------	-----	--------	----------------	-------------------------------	-------	-----------------------------	--	-------------------------------	---	-------	-------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Knoten	M63	WIS202	Weil im Schönbuch	Dettenhauser Straße (K 1062) an der Ortseinfahrt	Kreis	Einengung der Fahrbahn	Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsführung in der Ortseinfahrt (DTV 3.793 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Verbindung 2. Ordnung	3	6.600 €	20.100 €
Strecke	M63	WIS207	Weil im Schönbuch	Hauptstraße (K 1062) zwischen Seesteige und Dettenhäuser Straße	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens. Schutzstreifen sind nur möglich, wenn das Parken unterbunden wird. Ist dies nicht möglich, dann könnte zur Sicherung des Radverkehrs auch für diesen Abschnitt T 30 eingeführt werden. Im Rahmen der Planungen der Gemeinde zur Umgestaltung der Hauptstraße wurde für den westlichen Abschnitt T 30 vorgeschlagen. Begründung: An Hauptverkehrsachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen.	Verbindung 2. Ordnung	2	5.800 €	
Knoten	M63	WIS208	Weil im Schönbuch	Hauptstraße K 1062 / Waldenbacher Straße (K 1050)	Kreis	Radwegführung in Knoten	Für den Radverkehr in Richtung Waldenbuch ist die abknickende Vorfahrt ungünstig. Daher ist zu prüfen, ob die Vorfahrtsregelung geändert werden kann. Begründung: Sicherung des Radverkehrs (von West nach Ost).	Verbindung 2. Ordnung	3	300 €	
Strecke	M63	WIS400	Weil im Schönbuch	Hauptstraße (K 1062) zwischen Breitensteiner Weg und Seitenbachstraße	Kreis	Markierungsmaßnahme	Markierung eines beidseitigen Schutzstreifens. In den Planungen der Gemeinde ist Fahrbahnrandparken vorgesehen. In diesem Fall sind Schutzstreifen nicht möglich. Alternativ könnte zur Sicherung des Radverkehrs auch für diesen Abschnitt T 30 eingeführt werden. Im Rahmen der Planungen der Gemeinde zur Umgestaltung der Hauptstraße wurde für den östlichen Abschnitt T 30 vorgeschlagen. Begründung: An Hauptverkehrsachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen.	Nebenverbindung	3	6.400 €	
Strecke	M63	WIS401	Weil im Schönbuch	Hauptstraße(K 1062) zwischen Seitenbachstraße und Seesteige	Kreis	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30. Im Rahmen der Planungen der Gemeinde zur Umgestaltung der Hauptstraße wurde für diesen Abschnitt T 30 vorgeschlagen. Begründung: An Hauptverkehrsachsen innorts werden Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen. Dies kann durch die Markierung von Schutzstreifen oder durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf T 30 erfolgen.	Nebenverbindung	3	1.000 €	

Knoten	M64	WIS205	Weil im Schönbuch	Seesteige (K 1049)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe (DTV 5.590 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Sichtverhältnisse an diesem Knoten sind eingeschränkt. Eingriff in den Seitenraum ist erforderlich. Begründung: Sicherung des querenden Radverkehrs.	Verbindung 2. Ordnung	2	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-------------------	--------------------	-------	---------------	---	-----------------------	---	----------	----------

Knoten	M65	WIS402	Weil im Schönbuch	K 1050 (Ortsausfahrt)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe oder Einengung der Fahrbahn (Musterblatt 9.4.2) wegen Auflösung Zweirichtungsführung in der Ortseinfahrt (DTV 2.534 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Hier ist ein Eingriff in den Seitenbereich erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Aufgrund der in der Regel in den Ortseinfahrten gefahrenen hohen Geschwindigkeiten besteht eine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr. Daher wird empfohlen, auch in geringer belasteten Ortseinfahrten, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs zu treffen. Hier kann die Sicherung des querenden Radverkehrs anstatt einer Querungshilfe auch durch eine Einengung der Fahrbahn erfolgen. Mittelinsel bzw. Einengung der Fahrbahn zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitsdämpfung.	Nebenverbindung	3	33.000 €	33.000 €
--------	-----	--------	-------------------	-----------------------	-------	---------------	---	-----------------	---	----------	----------

Knoten Strecken	Übergeordnete Maßnahmen-Nr.	Maßn.-Nr.	Gemeinde / Stadt	Lage	Baulast	Maßnahmentyp	Ausführliche Beschreibung der Maßnahme	Netzbedeutung	Priorität (nach ViA)	Nettokosten (plus 10% Unwägbarkeiten)	Nettokosten pro übergeordnete Maßnahmen-Nr. (plus 10% Unwägbarkeiten, Berechnung durch ViA)
Kreis	M66	WIS404	Breitenstein	K 1048 (Ortsausfahrt)	Kreis	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des Radverkehrs (schlechte Sicht), wegen Auflösung Zweirichtungsführung in der Ortseinfahrt (DTV 4.981 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Hier ist ein Eingriff in den Seitenbereich erforderlich. Begründung: Überquerungsstellen am Anfang bzw. Ende von Zweirichtungsradwegen sind ab 5.000 Fahrzeugen am Tag durch eine Mittelinsel zu sichern. Mittelinsel zur sicheren Überleitung des Radverkehrs, zur Gestaltung der Ortseinfahrt und zur Geschwindigkeitseinsparung.	Nebenverbindun g	2	33.000 €	33.000 €

Anfrage der Gemeinde Bondorf:

6.468.200 €

Knoten		BON600	Bondorf	L 1361 (Wurmfeld)	Land	Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe zur Sicherung des querenden Radverkehrs. Sichtverhältnisse sind sehr eingeschränkt. Zusätzlich zur Querungshilfe ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h notwendig, da hier auch viele Fußgänger die L 1361 queren. (DTV-Wert: 3.288 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012). Begründung: Überquerungsstellen außerorts sind ab 3.000 bzw. 5.000 Fahrzeugen am Tag bzw. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen (besondere Gefahrenlage) durch eine Mittelinsel zu sichern. Gegebenenfalls muss für den motorisierten Verkehr rechtzeitig auf die Quersituation hingewiesen werden (u.a. durch eine frühzeitige Ankündigung eines Überholverbotes).	ergänzende Freizeitverbindun g	3	33.000 €	
Strecke		BON600	Bondorf	L 1361 (Wurmfeld)	Land	Neubaumaßnahme	Neubau eines gemeinsamen Rad- / Gehweges mit einer Breite von 2,50 m + Seitentrennstreifen von 1,75 m bis zur geplanten Querungshilfe (vgl. Knotenmaßnahme BON600). Alternativ könnte der Rad- / Gehweg wie im Kartenausschnitt dargestellt bis zum nächsten LW-Weg gebaut werden. In diesen Fall müsste die Querungshilfe (BON600) ebenfalls versetzt werden. Die Maßnahme BON601 könnte dann entfallen. DTV-Wert: 3.288 Fahrzeuge am Tag - Verkehrsmonitoring 2012. Potenzial Radverkehr nicht bekannt, da Achse in Nachbarkreis. Begründung: Neu- oder Ausbau von Radverkehrsanlagen außerorts bei mehr als 3.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 100 bzw. bei mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von T 70.	ergänzende Freizeitverbindun g	3	29.200 €	