

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung **Leonberg – Stuttgart** 2020

Ergänzung zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
Böblingen & Ludwigsburg **2019**



Impressum

Auftraggeber:

**Landratsamt Böblingen Regionalentwicklung
Parkstraße 16
71034 Böblingen**

Auftragnehmer:

**orange edge – Stadtplanung & Mobilitätsforschung
Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg**

Inhaltsverzeichnis

Anlass und Ziel	6
Bestandsaufnahme	8
Trassenvarianten	10
Erreichbarkeitsanalyse	16
Routenanalyse	20
Bewertung	24
Kosten-Nutzen-Analyse	26

Anhang

Gemeindeübersichten

Steckbriefe

Anlass und Ziel

Für den Radschnellweg zwischen Leonberg und der Landeshauptstadt Stuttgart sollen eine Trassenvariante und eine Vorzugsroute ermittelt werden. Dafür wurden drei Korridore untersucht.

Die Landkreise Böblingen und Ludwigsburg und die Landeshauptstadt Stuttgart haben unabhängig voneinander Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen erstellt. Die vorliegende Ergänzung untersucht machbare Trassenvarianten, um beide Studien miteinander zu verknüpfen.

Untersucht wurden zwei parallele Korridore:

- Korridor 1: Wildparkstraße (L1180)
- Korridor 2: Mahdentalstraße (L1187)

sowie einen Verbindungskorridor:

- Korridor 3: Krumbachtal.

Innerhalb dieser Korridore konnten drei mögliche Trassenvarianten ermittelt werden, die auch als Vorzugsrouten zwischen Leonberg und Stuttgart fungieren können. Die wichtigsten Daten zu den Trassenvarianten werden einander im Folgenden anschaulich und nachvollziehbar gegenübergestellt. Für die Vorzugsroute entlang der L1180 (Korridor 1) wird im Anschluss eine Potenzialanalyse durchgeführt.

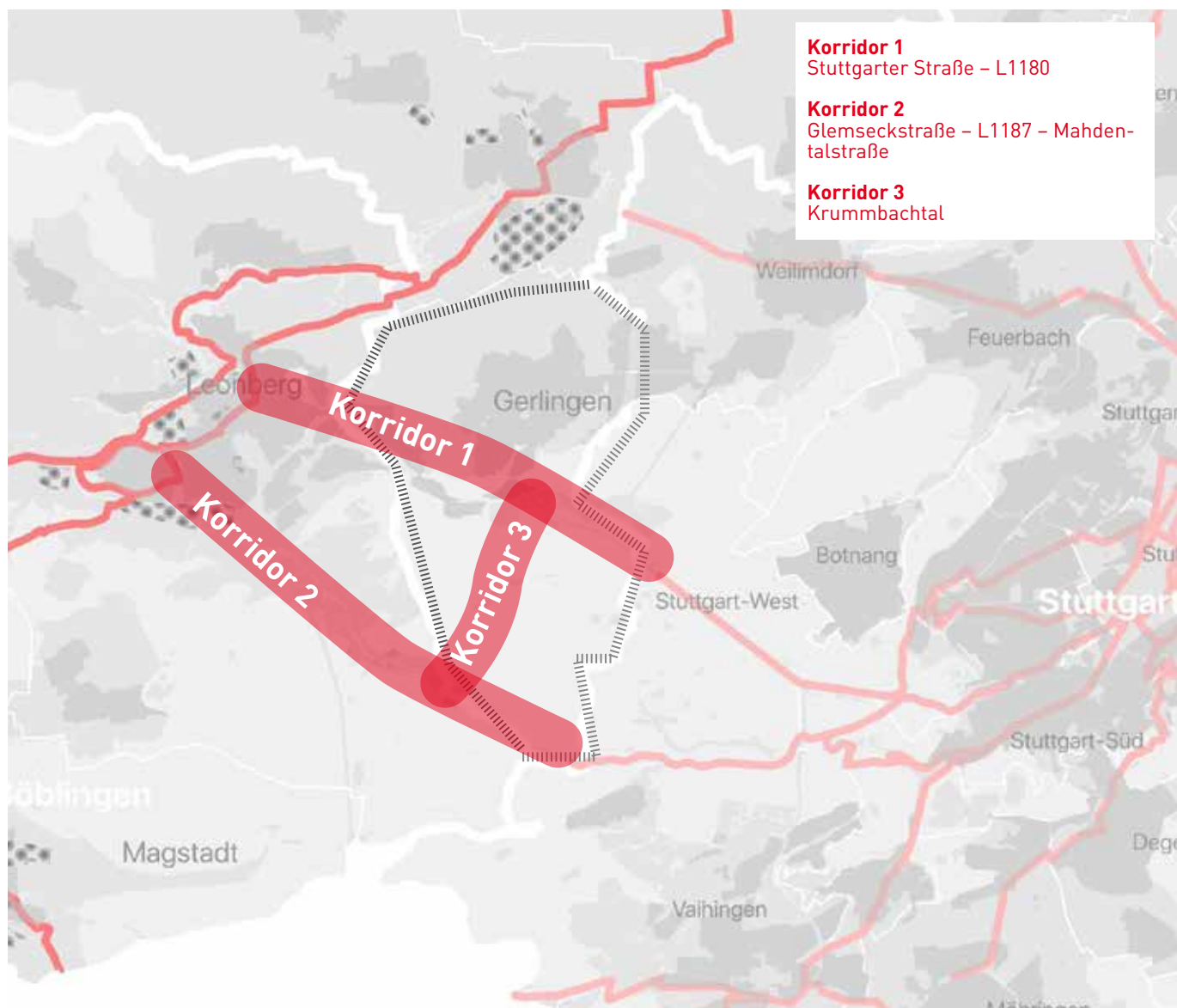
Abschließend fließen die Werte der Vorzugsroute in die Kosten-Nutzen-Analyse der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Böblingen & Ludwigsburg ein. Hierdurch kann der Kosten-Nutzen-Quotient von 4,87 auf 5,48 erhöht werden.



Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung
Landkreise Böblingen und Ludwigsburg

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung
Stadt Stuttgart

Die Prinzipdarstellung zeigt, für welches Gebiet die Korridore untersucht wurden (eigene Darstellung)



Vereinfachte Darstellung der untersuchten Korridore (eigene Darstellung)

Bestandsaufnahme

Es wurde eine Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastrukturen in den drei Korridoren (insgesamt 50 km Länge) durchgeführt. Dabei wurden die relevanten Streckendaten erfasst (3.200 Einzeldaten zu Breite, Topografie, Länge, Radverkehrsanlage, Parken etc.). Die Trassen wurden zudem sowohl mit Gemeindevertretern als auch mit Mitgliedern des ortsansässigen ADFC befahren.

Die Befahrung der Strecken fand an zwei Tagen statt. Am ersten Tag nahm orange edge die technischen Details der Strecke mit Kameras und Messgeräten auf. Hierbei wurden mögliche Streckenführungen analysiert, ausprobiert und verworfen. Alle Daten wurden alle digital festgehalten.

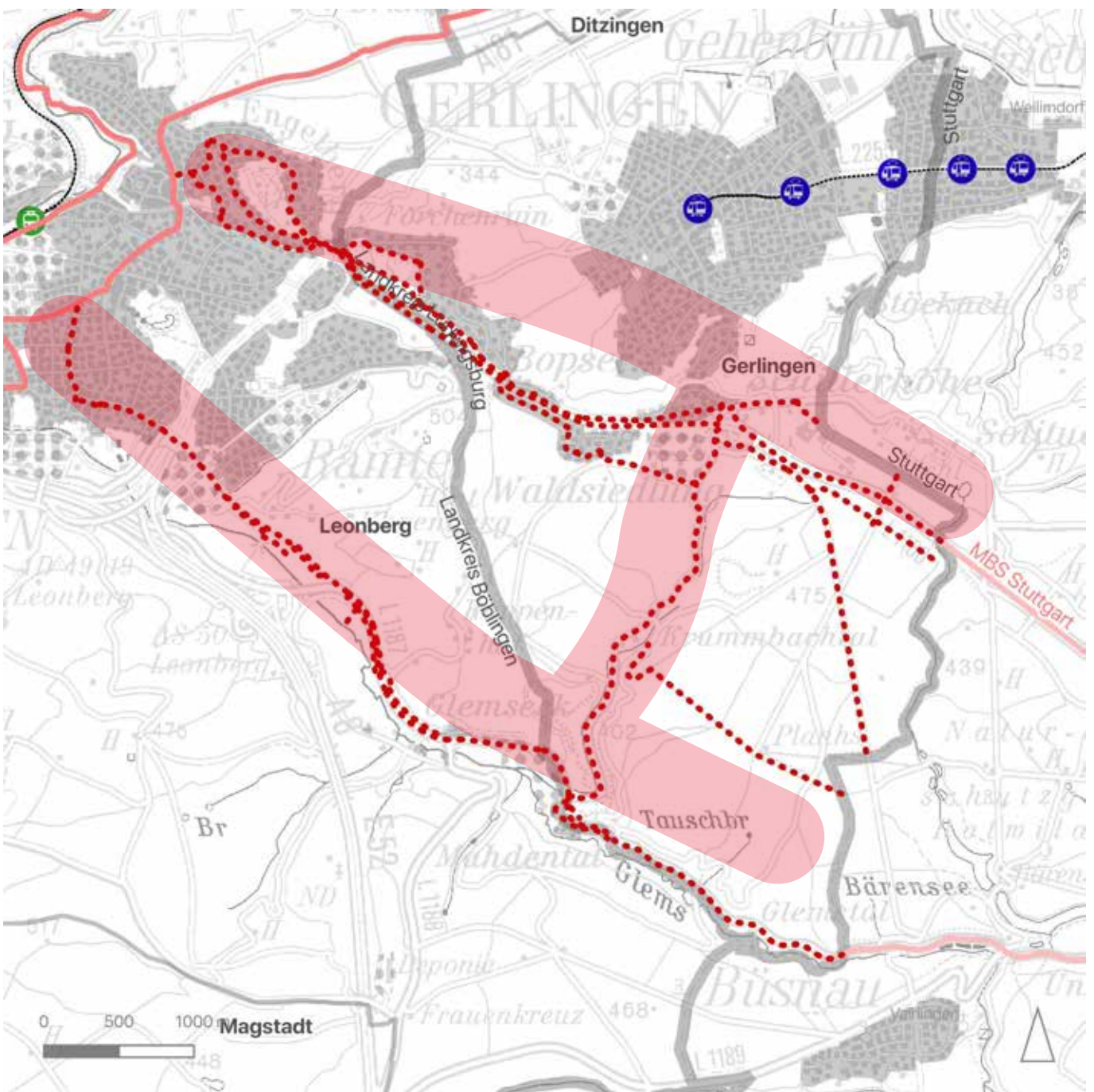
Am zweiten Tag nahmen betroffene Gemeindevertreter und Mitglieder des ADFC an einer gemeinsamen Befahrung der Strecke teil. So konnte lokales Fachwissen aus der Verwaltung und der Bevölkerung in die Streckenuntersuchung mit einfließen.

Begonnen wurde die Befahrung in Leonberg an der Glemseckstraße, sie führte entlang der L1187 bis zum Krumbachtal in Gerlingen und durch das Krumbachtal bis zum Anschluss der L1180 auf der Schillerhöhe. Dort wurden noch einmal mögliche Routen durch den Schwarzwildpark diskutiert, aber auch wieder verworfen, da hier die Konflikte mit Fußgängern aufgrund von Freizeit- und Wanderwegen als zu hoch eingeschätzt wurden.



Eindrücke von der Befahrung (eigene Fotos)

- Untersuchte Strecken
- Untersuchungskorridore
- Untersuchte Strecken der Machbarkeitsstudien Radschnellwege in Stuttgart und in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg



Bei der Bestandsaufnahme befahrene Routen (eigene Darstellung)

Trassenvarianten

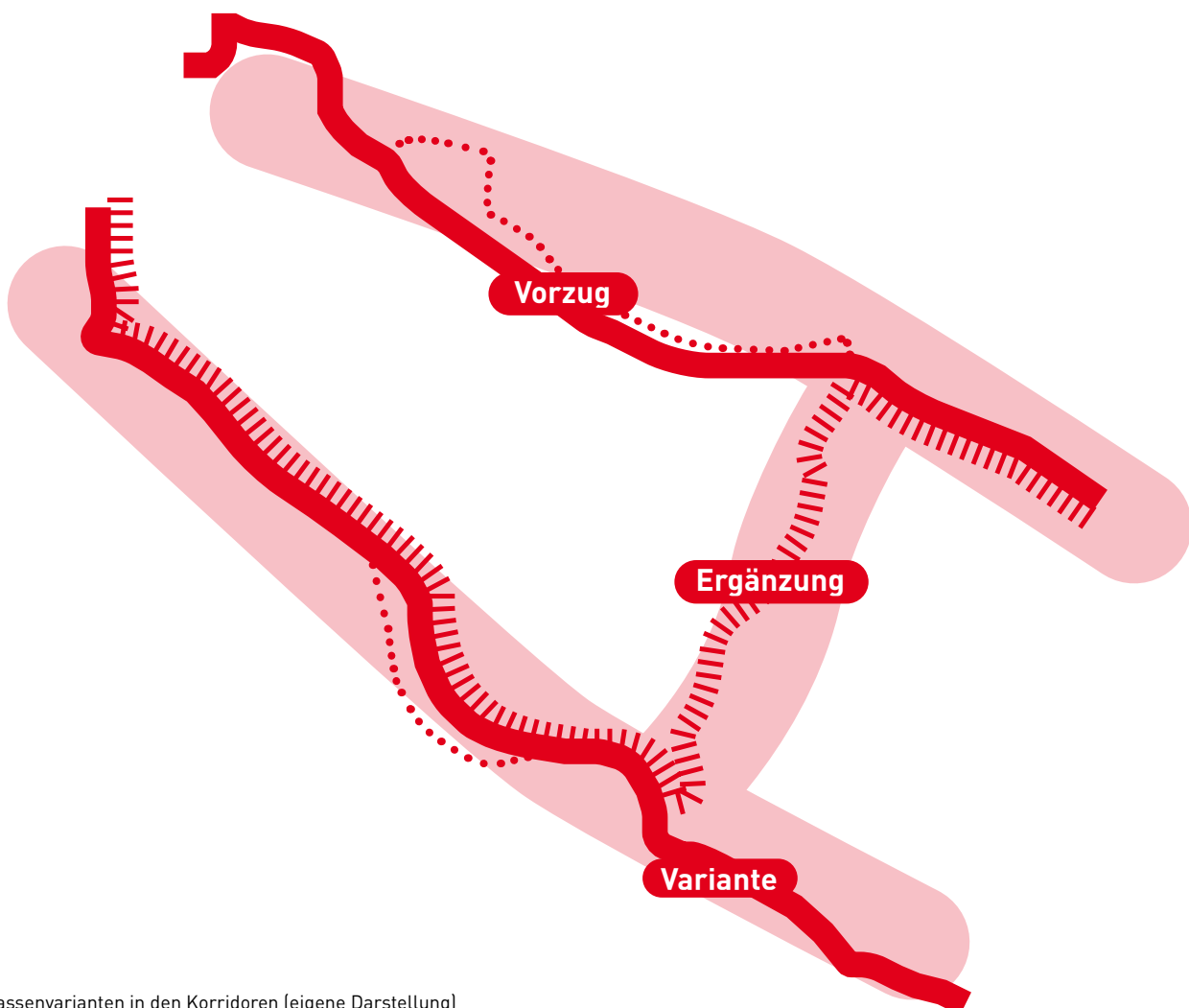
Im Anschluss an die Bestandsaufnahme konnten in den Korridoren drei wesentliche Trassenvarianten identifiziert werden, die als Vorzugsrouten dienen könnten. Für die drei Trassenvarianten werden die wichtigsten Daten anhand des Ausbaustandards eines Radschnellwegs auf der rechten Seite in einer Bewertungsmatrix zusammengefasst.

Die Qualitätsstandards des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg bilden, wie bei der Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in Böblingen und Ludwigsburg, den Rahmen bei der Routenauswahl. Die grundlegenden Anforderungen sind:

- sichere Befahrbarkeit
- geringe Zeitverluste
- ausreichende Breiten
- Gesamtstrecke: mind. 5 km
- DTVw > 2.000 Radfahrten/Tag

Ebenso wurde geprüft, an welchen Streckenabschnitten mit Nutzungskonflikten zwischen Verkehrsteilnehmern zu rechnen ist und wo Eingriffe in den Schutzgebieten nach VSG, LSG, NSG oder FFH zu erwarten sind.

Die Ergebnisse der Prüfung und eine detaillierte Streckenübersicht mit Fotos sind auf den nächsten Seiten zu finden.



Trassenvarianten in den Korridoren (eigene Darstellung)

Bewertungsmatrix

	Vorzug	Variante	Ergänzung
Länge / Fahrtzeit (Planung)	6,5 km 20,1 min	7,2 km 26,1 min	9,9 km 34,63 min
Topografie (Planung)	Ø 2,5–3,5 %	Ø 1,5–2 %	Ø 2–3 %
Erreichbarkeit (Planung)	150.000 EW	125.000 EW	100.000 EW
Umwelt (Planung)	44 % der Strecke	71 % der Strecke	72 % der Strecke
Qualitäts- standards (Planung)	A: 21 %	A: 42 %	A: 73 %
	B: 79 %	B: 58 %	B: 27 %
Nutzungs- konflikte (im Bestand)	98 % der Strecke	83 % der Strecke	55 % der Strecke
Kosten (Planung)	ca. 7,3 Mio. € ca. 1,1 Mio. €/km	ca. 6,9 Mio. € 1 Mio. €/km	5,8 Mio. € 0,7 Mio. €/km

Weitere Infos
hierzu auf S. 21

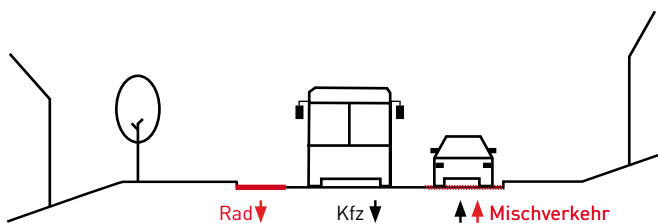
Kenndaten der Routen im Vergleich. Rot hervorgehoben ist der jeweils beste Wert (eigene Darstellung)

Vorzugsroute – Stuttgarter Straße/Wildparkstraße (L1180)

Stuttgarter Straße (Leonberg)

Die Vorzugsroute beginnt in Leonberg innerorts an der Kreuzung Stuttgarter Straße/Grabenstraße. Sie knüpft dort an die Führung des Rad-schnellwegs auf der Achse Weil der Stadt-Leonberg-Korntal-Münchingen an.

Der Radverkehr wird über einen langen Anstieg im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg steht auch dem Radverkehr eingeschränkt zur Verfügung. Bergab wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen geführt. Die innerörtliche Führung endet am Kreisverkehrsknotenpunkt Forscherrainstraße.



Schnitt Stuttgarter Straße Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)



Stuttgarter Straße Richtung Leonberg (eigenes Foto)

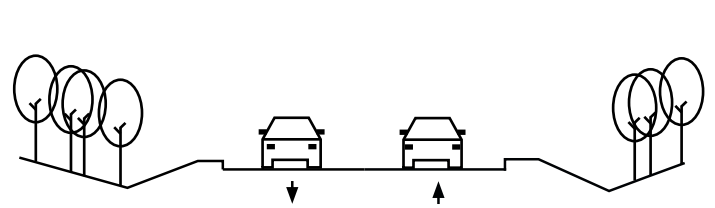


Stuttgarter Straße Richtung Leonberg (eigenes Foto)

Stuttgarter Str./L1180 (Leonberg/Gerlingen)

Anfangs verläuft die L1180 noch auf der Leonberger Gemarkung und wechselt nach ca. 800 m auf die Gerlinger Gemarkung.

Entlang der L1180 befindet sich keine Radverkehrsanlage. Die Radfahrer können hier mit den Kfz im Mischverkehr (Tempo 60) fahren. Jedoch birgt dies ein hohes Sicherheitsrisiko. Es wird entsprechend empfohlen, parallel zur L1180 eine Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr (vorzugsweise nördlich) einzurichten. Für etwaigen Fußverkehr bestehen bereits Wege in der angrenzenden Gerlinger Heide.



Schnitt L1180 Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)



L1180 Richtung Leonberg (eigenes Foto)



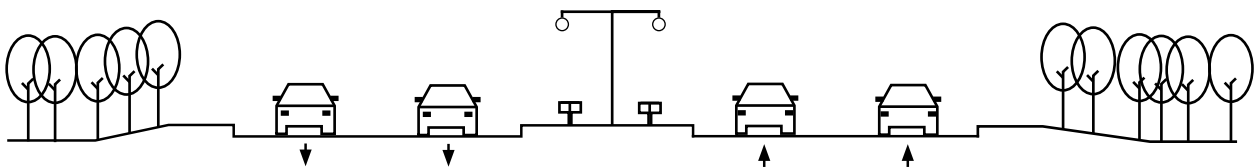
L1180 auf Höhe Schillerhöhe (eigenes Foto)

Wildparkstraße/L1180 (Gerlingen/Stuttgart)

Seitens Stuttgart wird die Wildparkstraße (L1180) bereits als Vorzugsroute behandelt. Seitens der Stadt Leonberg und des Landkreises Böblingen wird dieser Korridor aufgrund der Topographie kritisch gesehen - insbesondere im Bereich der Stuttgarter Straße. Die Wildparkstraße (L1180) ist in ihrer bisherigen Ausprägung nicht für den Radverkehr geeignet. Sie ist als Kraftfahrstraße (VZ 331.1) gewidmet, entsprechend ist die Befahrung mit dem Rad untersagt.

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf diesem Abschnitt ist mit erheblichem Aufwand und der Beachtung folgender Punkte verbunden:

- Es befinden sich FFH-Gebiete entlang der Straße.
- Wie kann der Konflikt bei Auf- und Ausfahrten zwischen Rad- und Kfz aufgehoben werden?
- An den Kreuzungspunkten ist darauf zu achten, den Radverkehr nicht zu benachteiligen (z.B. durch Unter- oder Überführungen).
- Die L1180 hat ein langgezogenes Gefälle bis zu 3%: zwischen herauffahenden und herabfahenden Radfahrern besteht so ein hoher Geschwindigkeitsunterschied und dies kann ein Sicherheitsrisiko darstellen, wenn sich beide Gruppen auf einem gemeinsamen Zweirichtungsweg befinden.
- Für herauffahende Radfahrer ist im Bereich der Stuttgarter Straße ein Höhenunterschied von über 100 Höhenmetern zu bewältigen.



Schnitt L1180 Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)



Wildparkstraße Richtung Stuttgart (eigenes Foto)

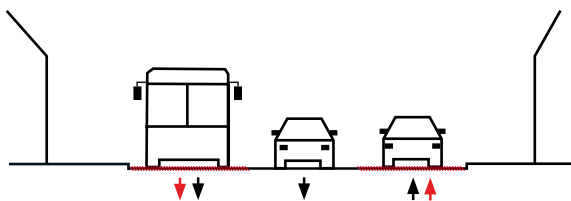
Variante – Glemseckstr./Mahdentalstraße (L1187)

Hindenburgstr. – Glemseckstraße (Leonberg)

Diese Variante schließt in Leonberg an der Kreuzung Hindenburgstraße/Brennerstraße an den Verlauf der Machbarkeitsstudie Radschnellwege in Böblingen & Ludwigsburg an.

In der Hindenburgstraße wird der Radverkehr bereits im Mischverkehr bei Tempo 30 mit dem Kfz-Verkehr geführt und schließt an die entsprechend angeordnete Carl-Schminke-Straße an.

Die Glemseckstraße verfügt über keine separate Radverkehrsanlage. Erst ab den Glemseck kann der Radverkehr den Gehweg mitbenutzen.



Schnitt Glemseckstraße Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)

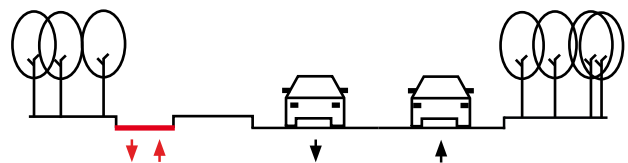


Glemseckstraße Richtung Stuttgart (eigenes Foto)

Mahdentalstraße/L1187 (Leonberg)

Entlang der L1187 kann der Radverkehr parallel auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen geführt werden. Ab der Bushaltestelle Rappenhof verläuft ein schadhafter Weg parallel zur Straße. Etwas weiter abgesetzt im Wald befindet sich noch ein wassergebundener land- und forstwirtschaftlicher bzw. privater Weg.

Ab der ADAC-Verkehrsübungsanlage gibt es nur noch einen etwa 2 m breiten parallelen Weg bis zum Krumbachtal.



Schnitt L1180 Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)



Weg parallel zur L1180 Richtung Stuttgart (eigenes Foto)



Land- und Forstweg parallel zur L1187 (eigenes Foto)



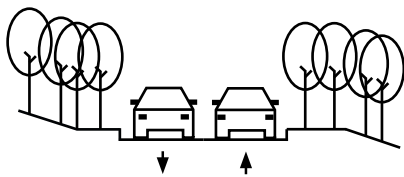
Land- und Forstweg parallel zur L1187 (eigenes Foto)

Ergänzung – Krumbachtal

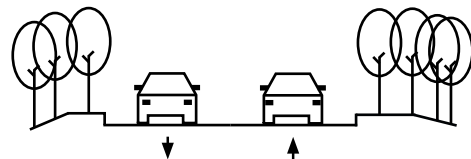
Mahdentalstraße/L1187 (Gerlingen)

Ab dem Krumbachtal befindet sich die L1187 auf der Gerlinger Gemarkung. Es besteht keine Radverkehrsanlage bis nach Stuttgart. Entsprechend muss der Radverkehr die Fahrbahn mitbenutzen, was jedoch aufgrund von Schwerverlastverkehr ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt. Insofern müsste parallel zur Mahdentalstraße auf der Südseite, dort wo das Gelände abschnittsweise abfällt, eine Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr errichtet werden.

Der Korridor entlang der Mahdentalstraße (L1187) ist naturschutzrechtlich problematisch und voraussichtlich mit hohen Kosten verbunden.



Schnitt L1180 Richtung Stuttgart (eigene Darstellung)



Schnitt Krumbachtal Richtung Schillerhöhe (eigene Darstellung)



Mahdentalstraße L1187 Richtung Stuttgart (eigenes Foto)



Krumbachtal Richtung Schillerhöhe (eigenes Foto)



Mahdentalstraße L1187 Richtung Stuttgart (eigenes Foto)



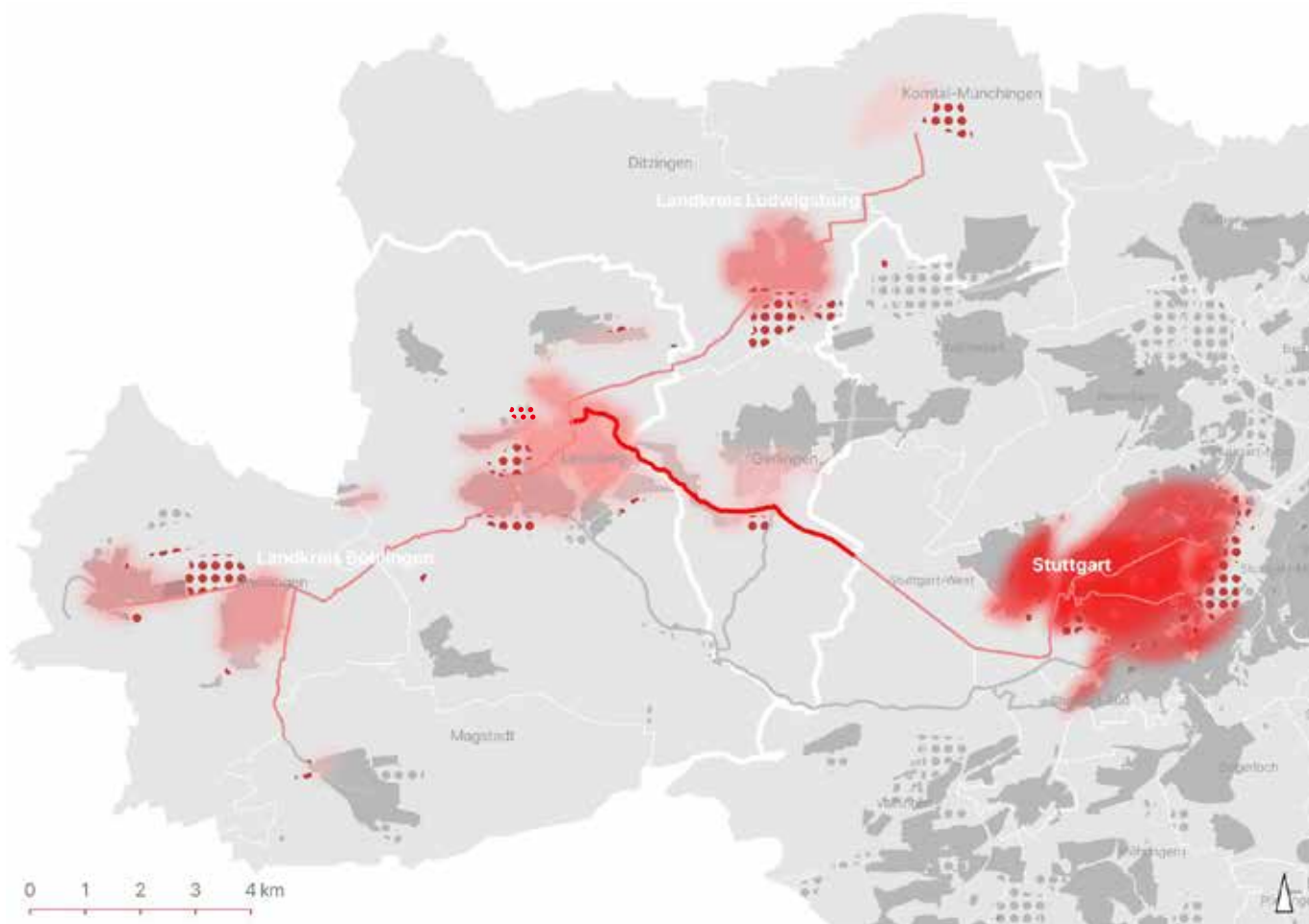
Krumbachtal Richtung Schillerhöhe (eigenes Foto)

Erreichbarkeitsanalyse

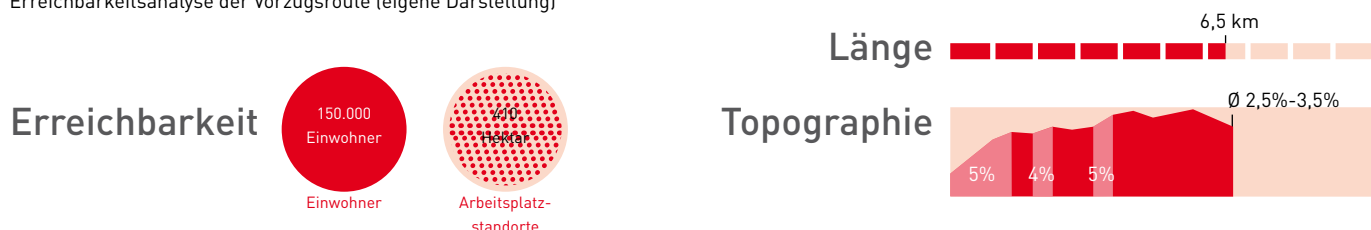
Die Trassenvarianten wurden früh im Prozess einer Erreichbarkeitsanalyse unterzogen, um anhand der relevanten Faktoren (Länge, Erreichbarkeit, Topographie) eine Vorzugsroute auswählen zu können. Hieran lässt sich ablesen, dass die Route entlang der L1180 voraussichtlich das höchste Nutzerpotenzial aufweist, dafür aber topographisch anspruchsvoll ist.

Als erster Schritt einer Potenzialanalyse wird anhand der Erreichbarkeit der Wohngebiete (Quellgebiete) ein mögliches Radverkehrsaufkommen abgeschätzt. Anhand dieses Schrittes lassen sich bereits Unterschiede hinsichtlich eines Nutzerpo-

tenzials abschätzen. Ist eine Strecke relativ kurz (im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten), verläuft sie entlang von Arbeitsstätten (Zielgebiete) und weist sie eine hohe Erreichbarkeit auf (Anzahl der erreichbaren Bewohner in den Quell-



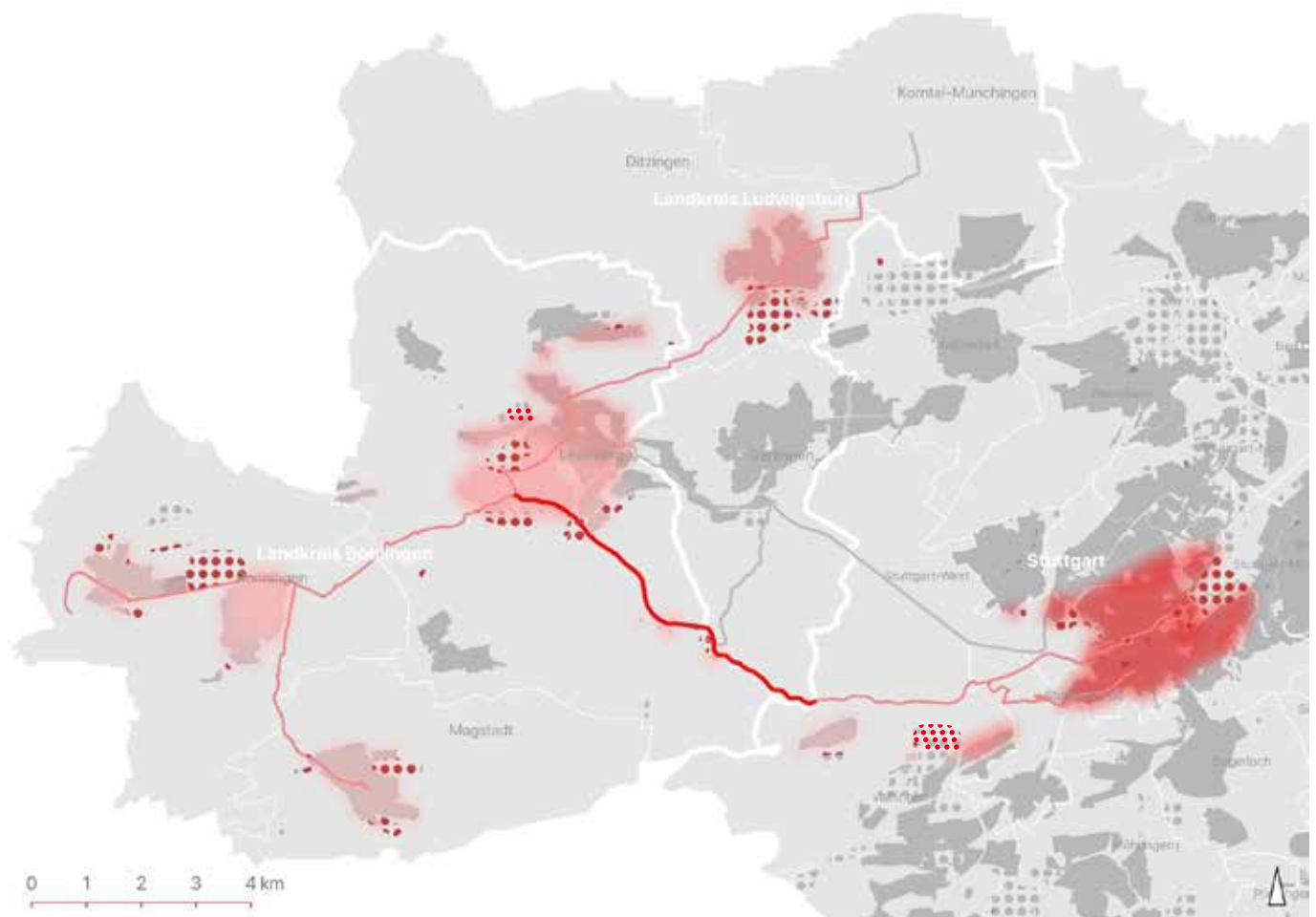
Erreichbarkeitsanalyse der Vorzugsroute (eigene Darstellung)



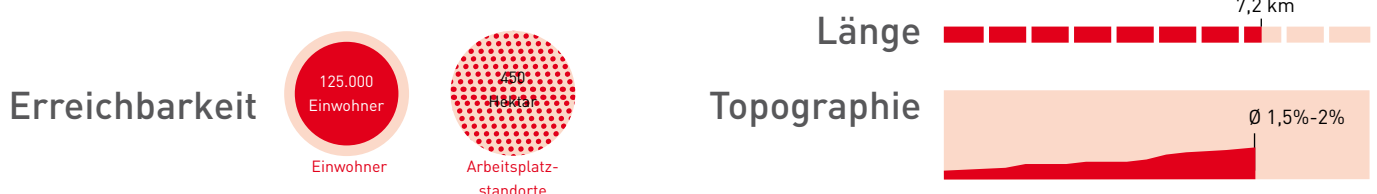
gebieten), so kann angenommen werden, dass die Strecke in der Potenzialanalyse im Vergleich möglicherweise das höchste Nutzerpotenzial haben wird.

Das mögliche Nutzerpotenzial bildet den erfolgreichen Grundstein zu Finanzierung und Förderung eines Radschnellwegs. Seit der Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes im Jahr 2018 kann auch der Bund Radschnellwege in Baulast-trägerschaft der Länder, Kreise und Gemeinden fördern, wenn eine Prognosebelastung von mindestens 2.000 Radfahrten pro Tag zu erwarten ist.

Die Vorzugsroute entlang der L1180 weist unter den geprüften Trassenvarianten voraussichtlich das höchste Nutzerpotenzial auf. Die Strecke selbst ist 6,5 km lang und könnte über die anschließenden Radschnellwege von Böblingen und Stuttgart bis zu 150.000 Einwohner erreichen (1 km Radius um die Strecke; Bevölkerungsdichte auf die Wohnfläche gleich verteilt). Das Netz reicht bis Korntal-Münchingen, Magstadt, Renningen und bis weit nach Stuttgart hinein, wenn man davon ausgeht, dass auf einem Radschnellweg auch Strecken von 15 km zurückgelegt werden.



Erreichbarkeitsanalyse der Variante (eigene Darstellung)

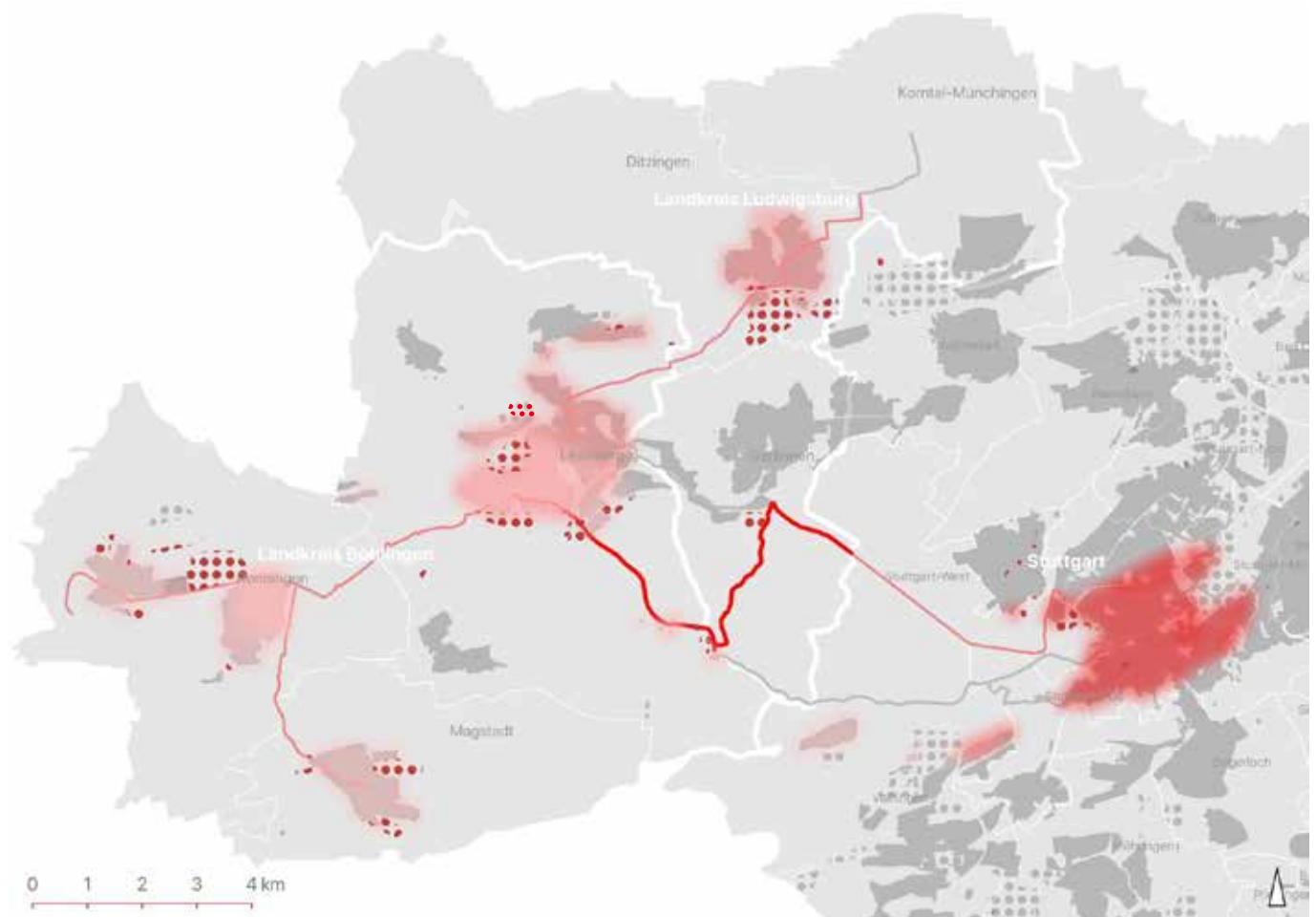


Hinzu kommt, dass die Vorzugsroute im Vergleich mehr Arbeitsflächen (400 Hektar; es wurden alle Einzelhandels-, Gewerbe-, Industrieflächen und Bildungsstandorte einbezogen) anschließt. Die Strecke ist im Vergleich zur Variante und Ergänzung topographisch anspruchsvoll. In Leonberg hat die Stuttgarter Straße eine Steigung von durchgängig 5%.

Die Variante entlang der L1187 über die Mahdentalstraße weist mit voraussichtlich 125.000 erreichbaren Einwohnern das zweitbeste Ergebnis auf. Das Nutzerpotenzial kann auch entsprechend hoch eingestuft werden. Die Route ist ca. 1 km

länger als die Vorzugsroute über die Stuttgarter Straße. Sie weist von den drei untersuchten Routen die durchschnittlich geringste Steigung auf und hat auch sonst keine topographisch anspruchsvollen Abschnitte. Die erreichbare Arbeitsfläche liegt mit 450 Hektar ebenfalls am höchsten.

Die Ergänzungsrouten über das Krummbachtal, die entlang der L1187 und L1180 verläuft, weist bei den Vergleichswerten der Erreichbarkeitsanalyse der drei Routenvarianten insgesamt die schlechtesten Ergebnisse auf. Die erreichbare Einwohnerzahl (100.000 Einwohner), die er-



Erreichbarkeitsanalyse der Ergänzung (eigene Darstellung)

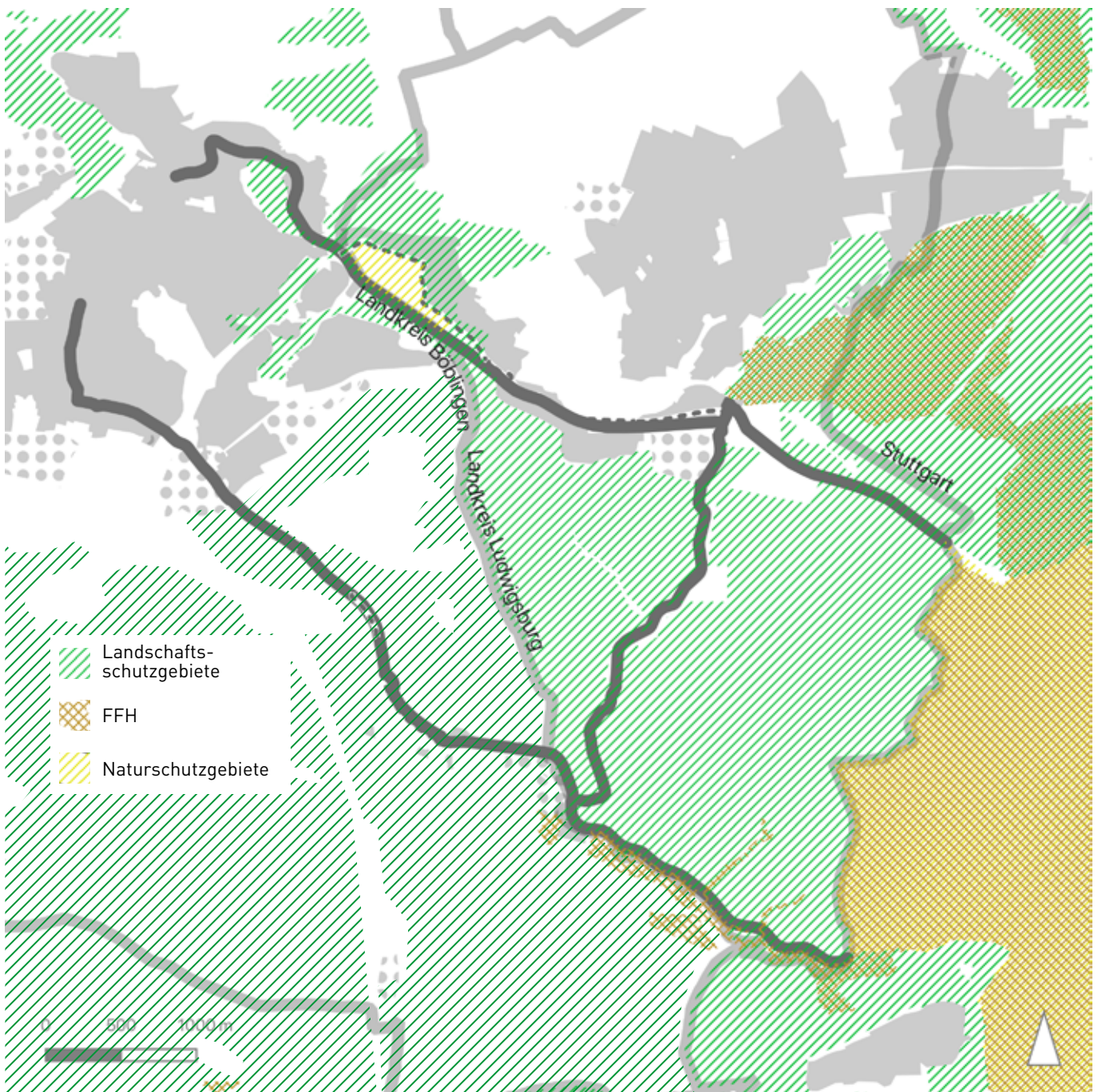
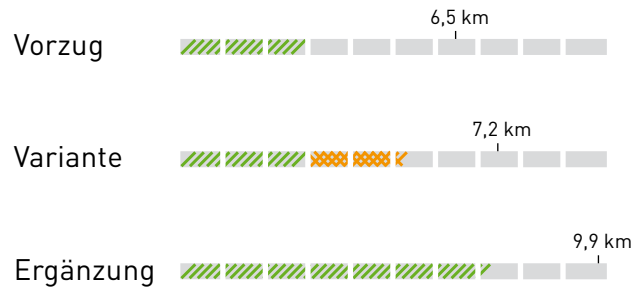


reichbare Fläche der Arbeitsplatzstandorte (350 Hektar) und die Gesamtlänge mit fast 10 km lassen im Vergleich das geringste Nutzerpotenzial vermuten. Allein bei der Topographie ist die Route etwas besser als die Vorzugsroute entlang der Stuttgarter Straße. Das Krummbachtal ist mit durchgehend 4% Steigung ein sehr anspruchsvoller Abschnitt, wenn auch die Verkehrsstärke gering ist.

Routenanalyse

Umwelt und Landschaft

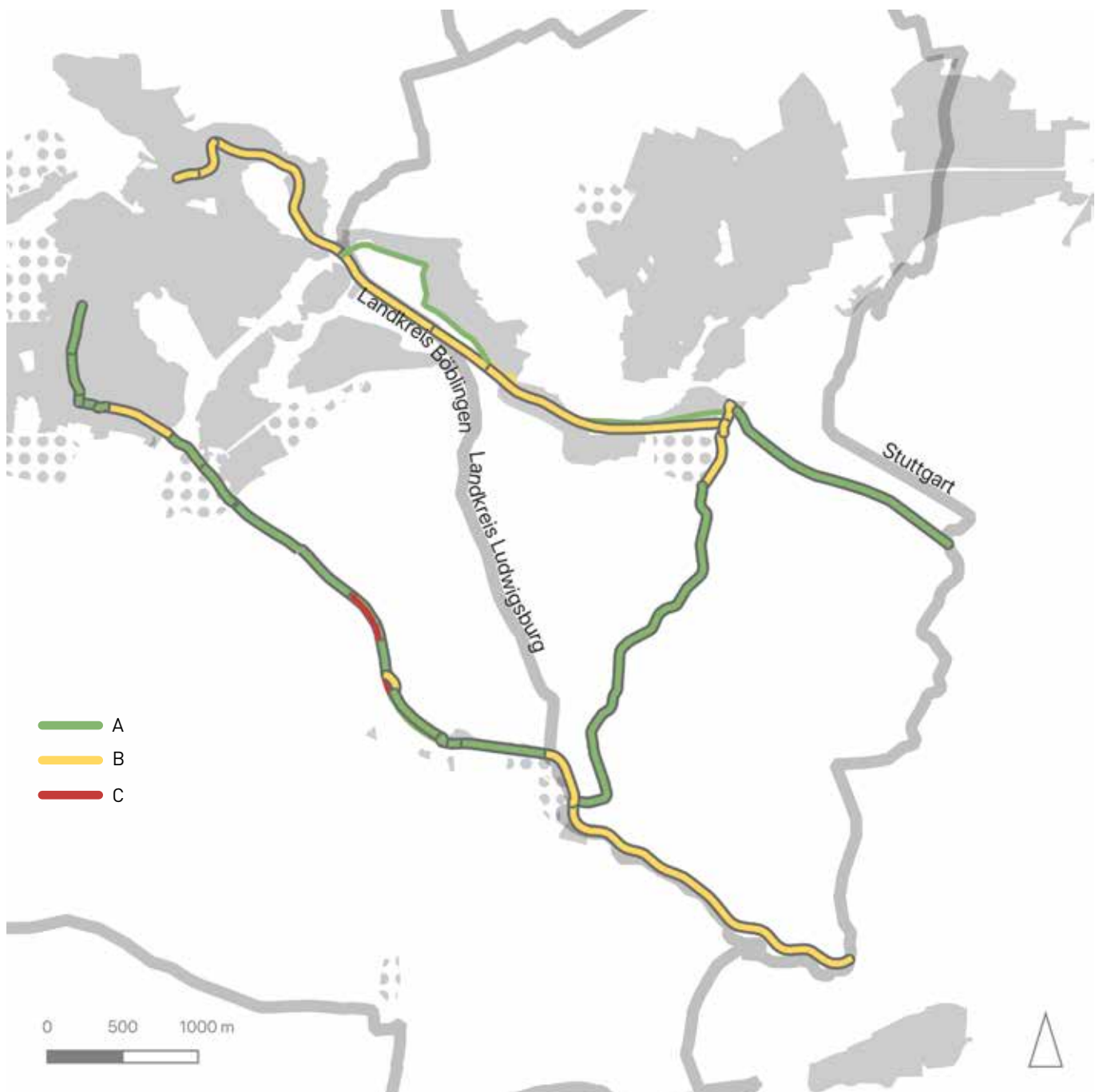
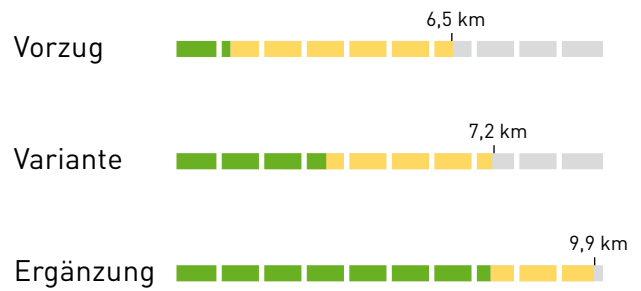
Die Routen verlaufen zum Großteil in Landschaftsschutzgebieten. Entlang der Stuttgarter Straße zwischen Leonberg und Gerlingen verlaufen die Routen durch ein Naturschutzgebiet. Entlang der Variante Mahdentalstraße befindet sich in Richtung Stuttgart ab dem Krumbachtal südlich ein FFH-Gebiet im Glemstal.



Übersicht naturschutzrechtliche Belange (eigene Darstellung)

Qualitätsstandards

Auf der Vorzugsroute kann im A-Standard nur ein geringer Teil realisiert werden, da die Flächenverhältnisse parallel zur L1180 voraussichtlich nur einen gemeinsam mit dem Fußverkehr geführten Zweirichtungsradweg zulassen. Sind die bestehenden Fußwegeangebote nördlich der L1180 ausreichend, wäre auch ein selbstständig geführter Zweirichtungsradweg im A-Standard möglich, davon ca. 75% auf der Vorzugsroute.



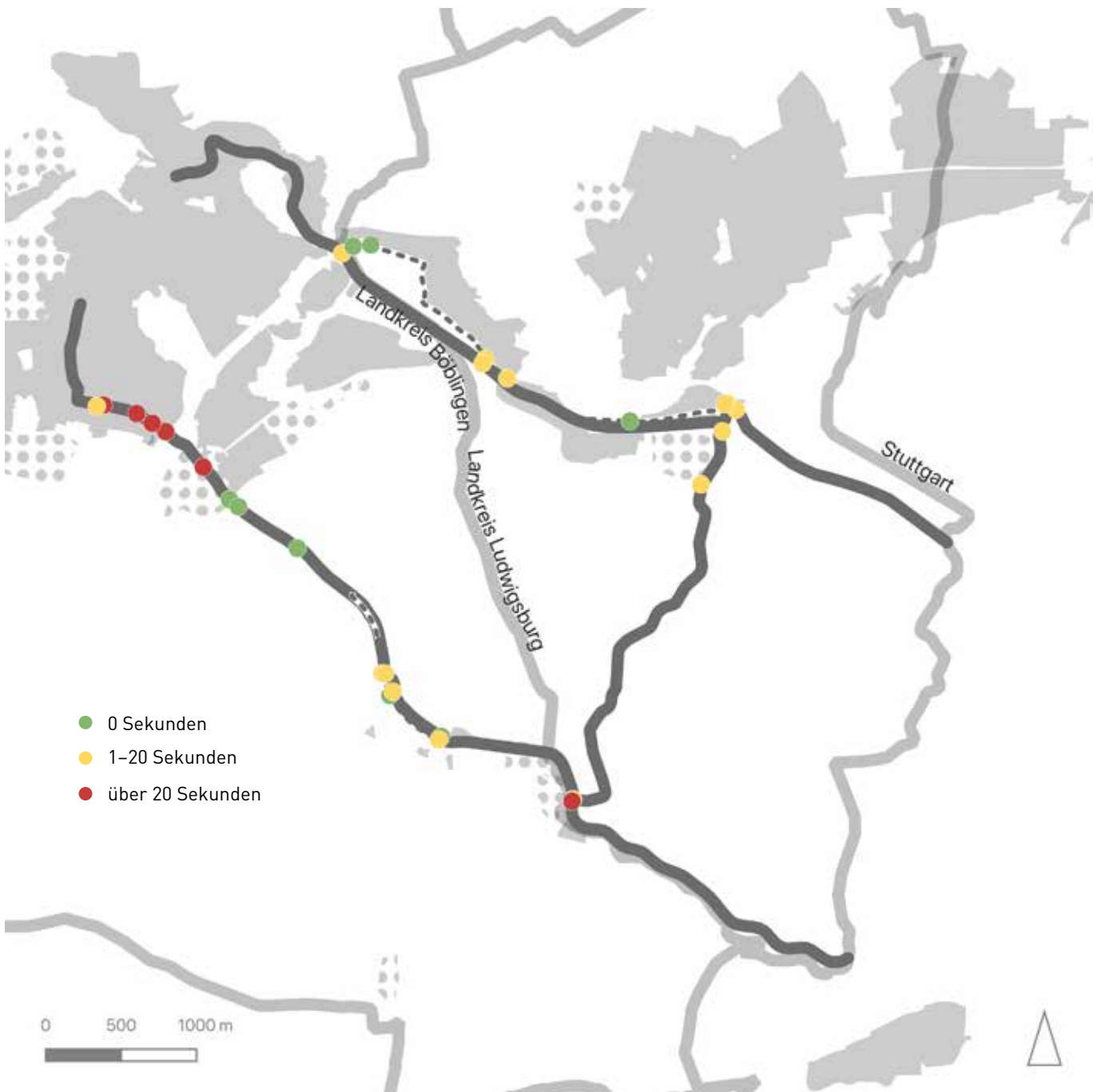
Übersicht Qualitätsstandards (eigene Darstellung)

Knotenpunkte

Es werden die Wartezeiten in der nebenstehenden Übersicht gemäß dem Ausbaustandard des Radschnellweges angegeben. Die Vorrangroute weist sehr viel weniger Fahrzeitenverluste durch Wartezeiten an Knotenpunkten auf, da sie vorrangig an Haupt- und Landesstraßen vorgesehen ist und somit wenige Kreuzungspunkte hat bzw. an diesen Vorrang hat.

Wartezeit an KP

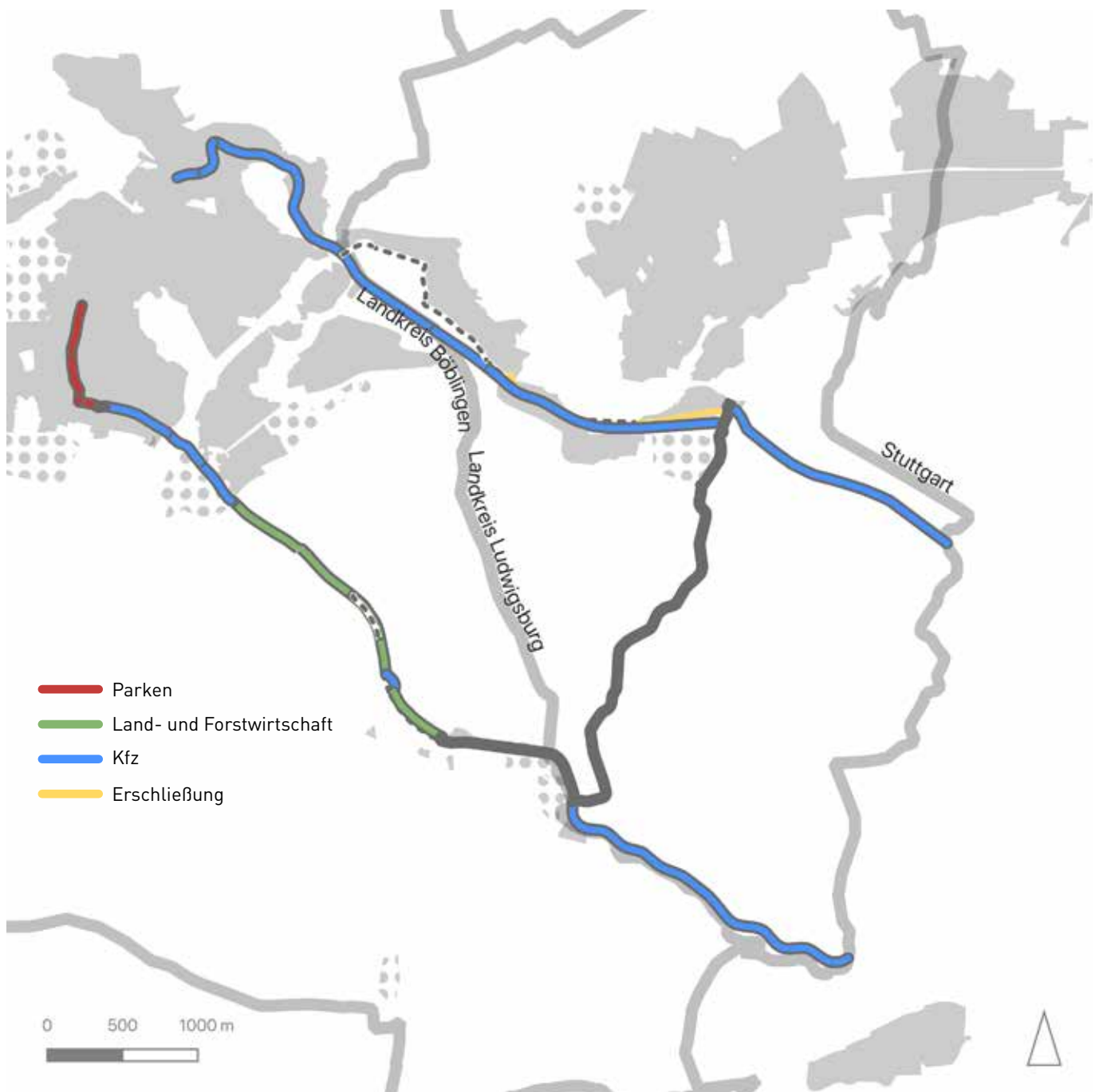
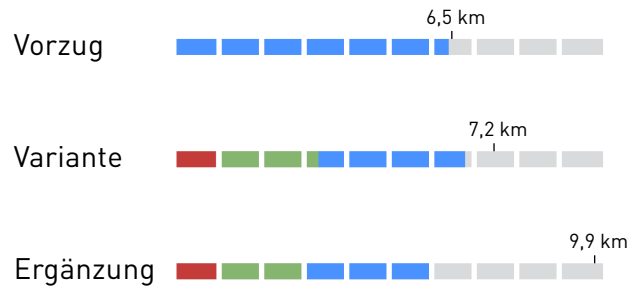
Vorzug	7s/km Gesamt + 50s
Variante	38s/km Gesamt + 275 s/4,5 min
Ergänzung	28s/km Gesamt + 280 s/4,7 min



Übersicht Knotenpunkte (eigene Darstellung)

Nutzungskonflikte (Bestand)

Die Karte zeigt, wo welche Nutzungskonflikte im Bestand beobachtet werden konnten. Die Konflikte mit den Kfz werden mit der Umsetzung eines Radschnellweges größtenteils aufgelöst, da hier meist separate Radverkehrsanlagen vorgeschlagen werden. Die Konflikte mit dem land- und forstwirtschaftlichen und dem ruhenden Verkehr können nur abgemildert werden.



Übersicht Nutzungskonflikte (eigene Darstellung)

Bewertung

Potenzialanalyse und weiteres Vorgehen

Es wurde eine Potenzialanalyse für die Vorzugsroute durchgeführt, da sie aufgrund ihrer Länge, Fahrtzeit und Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsflächen ein hohes Nutzerpotenzial erwarten lässt. Es konnten über 2.000 Radfahrten/Tag nachgewiesen werden. Die Vorzugsroute verläuft größtenteils an Landesstraßen entlang und könnte somit auch in der Baulastträgerschaft des Landes geführt werden. Sie kann aufgrund des Nutzerpotenzials in finanzielle Förderungen des Bundes mit aufgenommen werden.

Die Potenzialanalyse für die Vorzugsroute entspricht der Methodik in der „Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in Böblingen und Ludwigsburg“. Aufgrund des geringeren Betrachtungsraumes wurde das Analysenetz kleiner gewählt. Das ermittelte Nutzerpotenzial wirkt im Vergleich zur vorangegangenen Machbarkeitsstudie in Böblingen plausibel. Dort konnten in Leonberg bis zu 4.300 Radfahrten/Tag errechnet werden. Auch zu den Zahlen der „Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in Stuttgart“ kann keine gravierende Abweichung festgestellt werden. Auf der Wildparkstraße bis zur Landkreisgrenze wurden 2.200 Radfahrten/Tag nachgewiesen. Das heißt, die Route lässt auch über die Landkreisgrenzen hinweg ein hohes Nutzerpotenzial erwarten.

Routenvariante über die Mahdentalstraße

Die Route über die Mahdentalstraße sollte von den Akteuren und Entscheidern jedoch nicht ganz außen vor gelassen werden. Sie sollte als Ausweichvariante zur Route Wildparkstraße/Stuttgarter Straße in die Diskussion um den Ausbau des Radschnellwegenetzes weiterhin mit einbezogen werden. Die Abweichungen von der Vorzugsroute sind in der Bewertungsmatrix nur als geringfügig einzuschätzen. Insbesondere die topographische Situation macht die Routenvariante zu einer attraktiven Alternative. Auch wenn Pedelecs eine immer größere Nachfrage erfahren und Höhenunterschiede mit diesen einfacher zu bewältigen sind, ist der Energieverbrauch bei einer topographisch weniger anspruchsvollen Route geringer. Es ist anzunehmen, dass die Herstellung der Route unter rein baulichen Aspekten im Vergleich zur Wildparkstraße einfach und

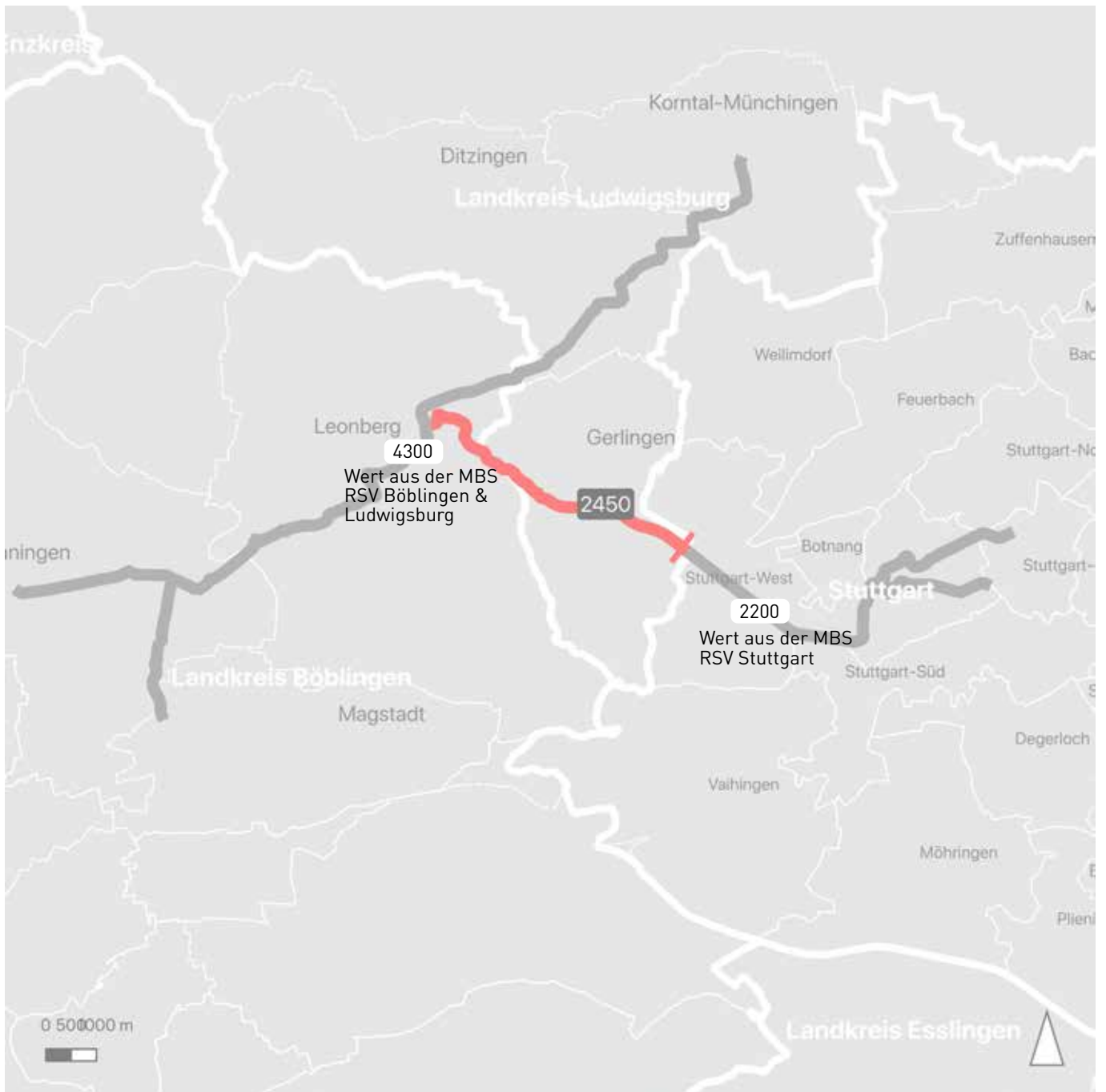
entsprechend schnell herzustellen ist. Bezieht man naturschutzrechtliche Belange mit ein, ist die Wildparkstraße vorzuziehen, da sie nicht parallel zu einem FFH-Gebiet verläuft.

Weitere Vorgehensweise

Es wird vorgeschlagen, den Kontakt zu den Akteuren und Entscheidern auf der Stuttgarter, Gerlinger und Leonberger Gemarkung aufrechtzuerhalten und die Vorgehensweise eng miteinander abzustimmen. Gegebenfalls sollte über die Routenauswahl (Wildparkstraße/Stuttgarter Straße oder Mahdentalstraße) noch einmal ein intensiver Austausch stattfinden.

Sollte es weiterhin zu einer Umsetzung einer der vorgeschlagenen Routen kommen, sind ebenfalls die betroffenen Betriebe in die Diskussion mit einzubeziehen, um frühzeitig das Potenzial für ein betriebliches Mobilitätsmanagement abschätzen zu können. Hierüber können die Nutzer für das neue Radangebot sensibilisiert werden und die Betriebe können parallel über den Ausbau von Infrastrukturen vor Ort (bspw. Ladestationen, Umkleieräume) nachdenken.

Ebenso ist die Baulastträgerschaft und somit die finanzielle Förderung des Bundes mit in die Überlegungen einzubeziehen. Es bietet sich zudem an, dort neue Radwege anzulegen, wo Straßen in nächster Zeit umgebaut werden, und das Netz stückweise aufzubauen. Alleine für diesen Abschnitt kann die Koordination und Steuerung bis zur Umsetzung beispielhaft dafür sein, wie angrenzende Verwaltungen themenspezifisch zusammenarbeiten können.



Potenzialanalyse Trassenvariante 1 (eigene Darstellung)

Kosten-Nutzen-Analyse

Integration in die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen & Ludwigsburg

Die Werte der vorliegenden Untersuchung wurden in die 2019 veröffentlichte Kosten-Nutzen-Analyse der Machbarkeitsstudie integriert. Hierdurch erhöht sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die gesamten Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen & Ludwigsburg von 4,87 auf 5,48. Dieser neue Wert ist maßgeblich beeinflusst durch die hohe Zahl der erreichbaren Einwohner in Stuttgart auf der Vorzugsroute (siehe Erreichbarkeitsanalyse).

Aufgrund der verhältnismäßig hohen Dichte in der Großstadt Stuttgart steigt der Nutzenwert stark an. Der Kostenwert erhöht sich im Verhältnis zur Gesamtroute geringfügig um 14,3 Mio. Euro. Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen.

Die positive Veränderung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses macht noch einmal deutlich, wie wichtig es ist, die potenziellen Nutzer bei der Konzeption einer Radschnellverbindung in den Fokus zu setzen. Denn diese entscheiden letztendlich über den Erfolg der Infrastruktur. Durch die Auswahl eines attraktiven Routenverlaufs und flankierende Kommunikations- und Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden die Nutzer dazu angeregt, eine Radwegeverbindung auszuprobieren und wahrzunehmen. Auch im Vorfeld können so bereits Argumente für den erfolgreichen Bau genutzt werden.

Gleichförmigkeit und Monotonie sind für Radwegeverbindungen zu vermeiden, da sie aus Sicht der Nutzer die Qualität der Verbindung stark verringern. Konkret sind damit Geradlinigkeit, monotone Steigungen und Sichtachsen gemeint. Abwechslung und die Einteilung in sinnvolle Abschnitte erhöhen dagegen die Qualität der Strecke.

Die ansässigen Akteure (Arbeitgeber, Ausbilder, Betreuungsstellen) entlang einer Radschnellverbindung tragen zur Frequentierung einer Strecke bei. Reagieren sie auf das neue Infrastrukturangebot und schaffen entsprechende ergänzende An-

gebote, wie sichere Abstellanlagen, Umkleiden, Ladestationen für Pedelecs oder Leasingangebote für Räder, so wirkt das weiterhin positiv auf die Nutzerzahlen.

Aber auch die Landkreise können mit Kommunikations- und Organisationsstrukturen das Nutzerverhalten positiv beeinflussen. Eine entsprechende übergreifende Radverkehrskoordination ist hier ein sinnvolles Förderinstrument.

Es ist in der weiteren Abstimmung zwischen Stuttgart und Leonberg insbesondere die Ausgestaltung der Wildparkstraße als Radschnellverbindung unter den genannten Aspekten der Attraktivität und Qualität zu diskutieren.

Kosten-Nutzen-Analyse Radverkehrsanteil 20% (Zielwert Land Baden-Württemberg)

Nutzen/Ziel	Faktor	Indikator	Kosten (in tausend €)	Wert	Einheit
Eingesparte Pkw-Kilometer pro Jahr gegenüber Nullfall	P1			100.345.700	Pkw-Kilometer/Jahr
Beitrag zum Klimaschutz	N1	Saldo der CO ₂ -Emissionen	6.050 €	26.190	t CO ₂ /Jahr
Verringerung der Luftbelastung	N2	Saldo der Schadstoffemissionen innerorts	1.003 €	100.345.700	Pkw-Kilometer/Jahr
Verbesserung der Verkehrssicherheit	N3.1	Saldo der Unfallschäden	1.093 €	1	Getötete/Jahr
	N3.2	Saldo der Unfallschäden	2.037 €	23	Schwerverletzte/Jahr
	N3.3	Saldo der Unfallschäden	532 €	136	Leichtverletzte/Jahr
	N3.4	Saldo der Unfallschäden (Sachschaden)	2 €	0	Mio. Fahrzeugkilometer/Jahr
Senkung der Betriebskosten	N4	Pkw-Kilometer/Jahr	20.069 €	100.345.700	Pkw-Kilometer/Jahr
Senkung der allg. Krankheitskosten	N6	Veränd. Krankheitskosten durch besseren allg. Gesundheitszustand	6.021 €	24.082.968	Pkw aktiver Personen/Jahr
	N7	Unterhaltskosten der neuen Infrastruktur	-167 €	6.684.000	€/Jahr
		Nutzen Summe	36.640 €		
Verringerung der Investitionskosten	K1	Investitionskosten pro Jahr	6.684 €		

Kosten-Nutzen-Quotient 5,48

	Anteil	Wert in Euro	Nutzungsdauer	Annuitätenfaktor	Annuitäten
Grunderwerb	0%	-	unbegrenzt	0,03	-
Fahrweg	93%	110.444.000 €	25	0,0574	6.339.486 €
Ingenieurbauwerke	7%	8.856.000 €	50	0,0389	344.498 €
Betriebstechnik	0%	-	25	0,0574	-
Energieversorgung	0%	-	15	0,0838	-
Öffentlichkeitsarbeit	0%	-	2	0,5226	-
		Gesamtbausumme Brutto			119 Mio. €

Tab.: Werte der Kosten-Nutzen-Analyse auf Grundlage der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen & Ludwigsburg und dem Forschungsprogramms Stadtverkehr (PTV/TCI 2008) für den Zielwert des Landes Baden-Württemberg von 20% Radverkehrsanteil.

Literaturverzeichnis

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

Bundestag Drucksache 18/11236.

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

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

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

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

INOVAPLAN [2015] Radverkehr in BadenWürttemberg. Hrsg. Ministerium für Verkehr BadenWürttemberg. Stuttgart 2014.

MV BW [2015] Ministerium für Verkehr BadenWürttemberg: RadNETZ BadenWürttemberg. Stuttgart 2015.

MV BW [2016] Ministerium für Verkehr BadenWürttemberg: RadSTRATEGIE BadenWürttemberg. Stuttgart 2016.

MV BW [2018a] Ministerium für Verkehr BadenWürttemberg: Musterlösung für Radschnellverbindungen in BadenWürttemberg. Köln 2018.

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

MV BW [2018c] Ministerium für Verkehr BadenWürttemberg: Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in BadenWürttemberg. Stuttgart 2018.

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

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

StrG BW (1992): Straßengesetz für BadenWürttemberg. Saarbrücken 1992.

Abkürzungsverzeichnis

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

Abbildungsverzeichnis

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

Hintergrundkarten:
basieren auf © OpenStreetMap-Mitwirkende,
openstreetmap.org, opendatacommons.org,
LU BW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg



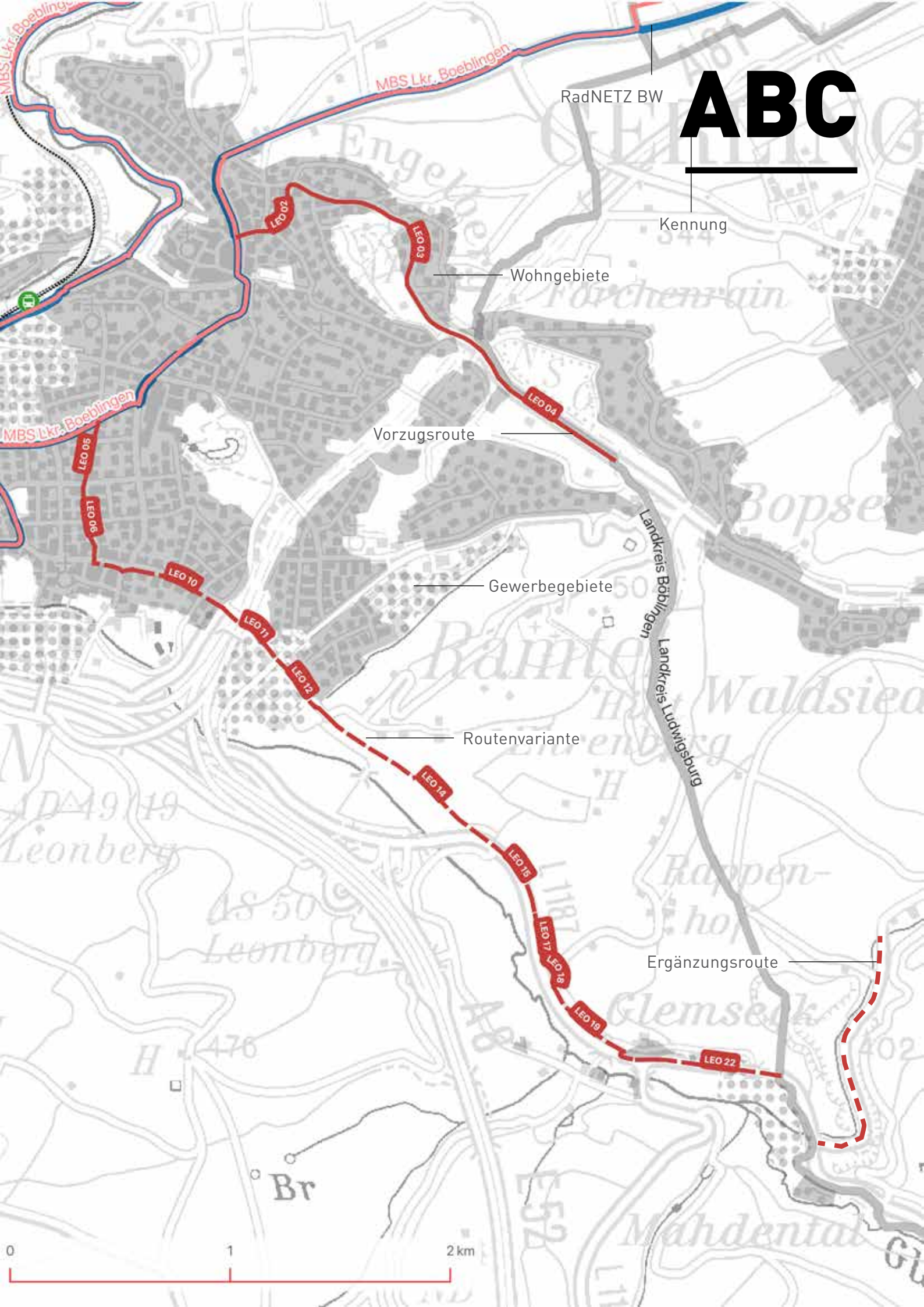
Anhang

Gemeindeübersichten





ABC



RadNETZ BW

Kennung

Wohngebiete

Vorzugsroute

Gewerbegebiete

Routenvariante

Ergänzungsrouten



Leonberg

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute beginnt in Leonberg innerorts an der Kreuzung Stuttgarter Straße/Grabenstraße. Sie knüpft dort an die Führung des Radschnellwegs Böblingen an. Der Radverkehr wird über einen langen Anstieg im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg steht auch dem Radverkehr eingeschränkt zur Verfügung. Bergab wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen geführt. Eine Radschnellverbindung könnte mittels Schutzstreifen oder Radfahrstreifen hergestellt werden.

Die innerörtliche Führung endet am Kreisverkehrsknotenpunkt Forchenrainstraße. Entlang der L1180 befindet sich keine Radverkehrsanlage. Die Radfahrer können hier mit den Kfz (Tempo 60) im Mischverkehr fahren. Es wird empfohlen, eine Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr (vorzugsweise nördlich) einzurichten. Für etwaigen Fußverkehr bestehen bereits Wege in der angrenzenden Gerlinger Heide.

Routenvariante

Die Variante schließt in Leonberg an die Machbarkeitsstudie Radschnellwege in Böblingen an der Kreuzung Hindenburgstraße/Brennerstraße an. In der Hindenburgstraße wird der Radverkehr bereits im Mischverkehr bei Tempo 30 zusammen mit dem Kfz geführt und schließt an die entsprechend angeordnete Carl-Schminke-Straße an.

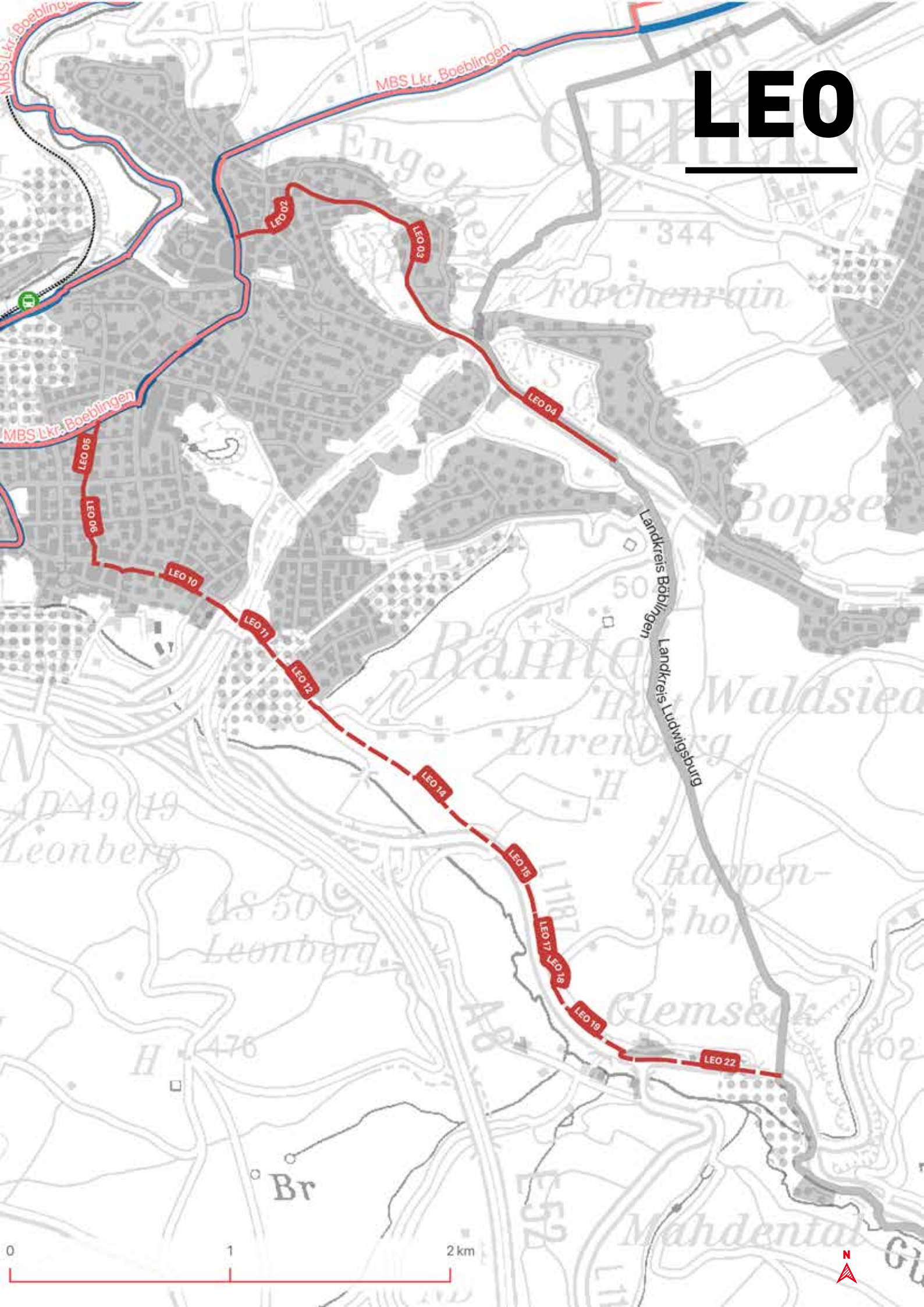
Die Glemseckstraße verfügt über keine separate Radverkehrsanlage. Erst ab den Glemseck kann der Radverkehr den Gehweg mitbenutzen.

Entlang der L1187 kann der Radverkehr parallel auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen geführt werden. Ab der Bushaltestelle Rappenhof verläuft ein schadhafter Weg parallel zur Straße. Etwas weiter abgesetzt im Wald befindet sich noch ein wassergebundener land- und forstwirtschaftlicher bzw. privater Weg. Ab der ADAC-Verkehrsübungsanlage gibt es nur noch einen etwa 2 m breiten parallelen Weg bis zum Krumbachtal.

	Vorzug	Variante
Länge	2,5 km	4,9 km
Art der Maßnahme in % Anteil an Gemeindeabschnitt		
Verkehrsrechtl. Anord.	100 %	100 %
Umbau		
Neubau		
Qualitätsstandard in % Beitrag zur Gesamtstrecke (77km)		
A	20 %	20 %
B		
C		
Verlustzeiten in s/km auf Gemeindeabschnitt		
außerorts	15s/km	15s/km
innerorts	30s/km	30s/km
Kosten		
Kosten pro km	1 Mio. €/km	0,7 Mio. €/km
Kostenspanne	2 Mio. €	3 – 4 Mio. €

Anmerkungen

LEO



Gerlingen

Vorzugsroute

Die Vorzugsroute verläuft entlang der L1180 ohne Radverkehrsanlage.

Die Radfahrer können hier bislang mit den Kfz im Mischverkehr (Tempo 60) fahren. Jedoch birgt dies ein hohes Sicherheitsrisiko. Es wird entsprechend empfohlen, parallel zur L1180 eine Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr (vorzugsweise nördlich) herzustellen. Für etwaigen Fußverkehr bestehen bereits Wege in den nördlich angrenzenden Gebieten.

Es schließt die Wildparkstraße (L1180) an. In der Machbarkeitsstudie der Landeshauptstadt Stuttgart wird die Wildparkstraße (L1180) bereits als Vorzugsroute behandelt.

Routenvariante

Ab dem Krumbachtal befindet sich die L1187 auf der Gerlinger Gemarkung. Es besteht keine Radverkehrsanlage bis nach Stuttgart. Entsprechend muss der Radverkehr die Fahrbahn mitbenutzen, was jedoch aufgrund von Schwerlastverkehr ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt. Insofern müsste parallel zur Mahdentalstraße auf der Südseite, dort wo das Gelände abschnittsweise abfällt, eine Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr hergestellt werden. Der Korridor entlang der Mahdentalstraße (L1187) ist naturschutzrechtlich problematisch und voraussichtlich mit hohen Kosten verbunden.

Ergänzungsrouten

Die Ergänzungsrouten verbindet die L1187 über das Krumbachtal mit der L1180. Das Krumbachtal ist als Tempo-30-Strecke ausgewiesen und kann sowohl im Bestand als auch als Teil eines Radschnellweges im Mischverkehr genutzt werden.

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

Anmerkungen

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Wildparkstraße ist mit erheblichem Aufwand und der Beachtung folgender Punkte verbunden:

- Es befinden sich FFH-Gebiete entlang der Straße.
- Wie kann der Konflikt bei den Auf- und Ausfahrten zwischen Rad und Kfz aufgehoben werden?
- An den Kreuzungspunkten ist darauf zu achten, den Radverkehr nicht zu benachteiligen (z.B. bei Unter- oder Überführungen).
- Die L1180 hat ein langgezogenes Gefälle von 2 bis 3%: zwischen herauffahrenden und herabfahrenden Radfahrern besteht so ein hoher Geschwindigkeitsunterschied und dies kann ein Sicherheitsrisiko darstellen, wenn sich beide Gruppen auf einem gemeinsamen Zweirichtungsradweg befinden.
- Für herauffahrende Radfahrer ist im Bereich der Stuttgarter Straße ein Höhenunterschied von über 100 Höhenmetern zu bewältigen.

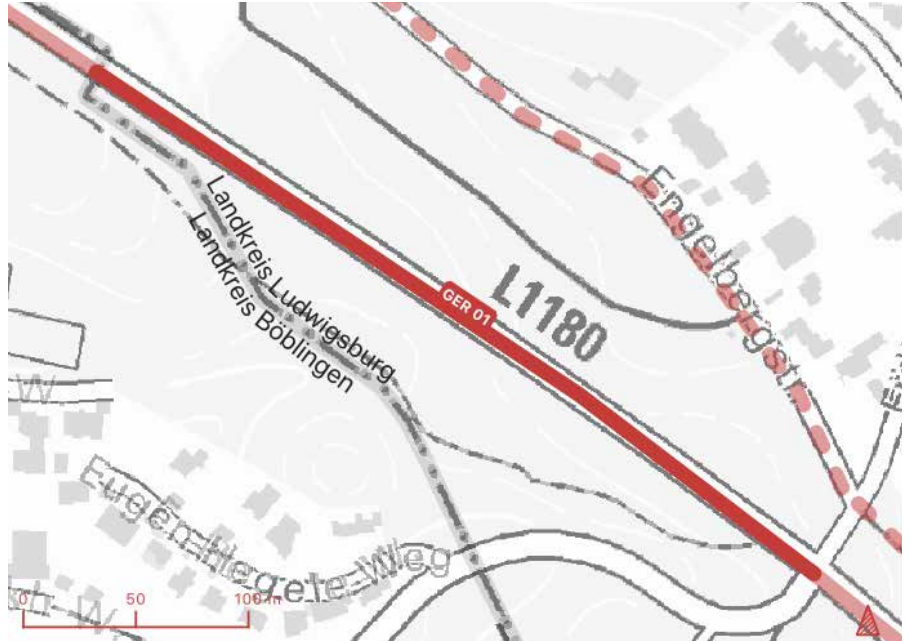
GER



Gerlingen

GER 01 | L1180

Streckenabschnittsdistanz 389m | 1 Min.




Anmerkung

Fußweg parallel im nördlichen NSG bereits vorhanden

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	kein / - m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 60 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	mittel
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

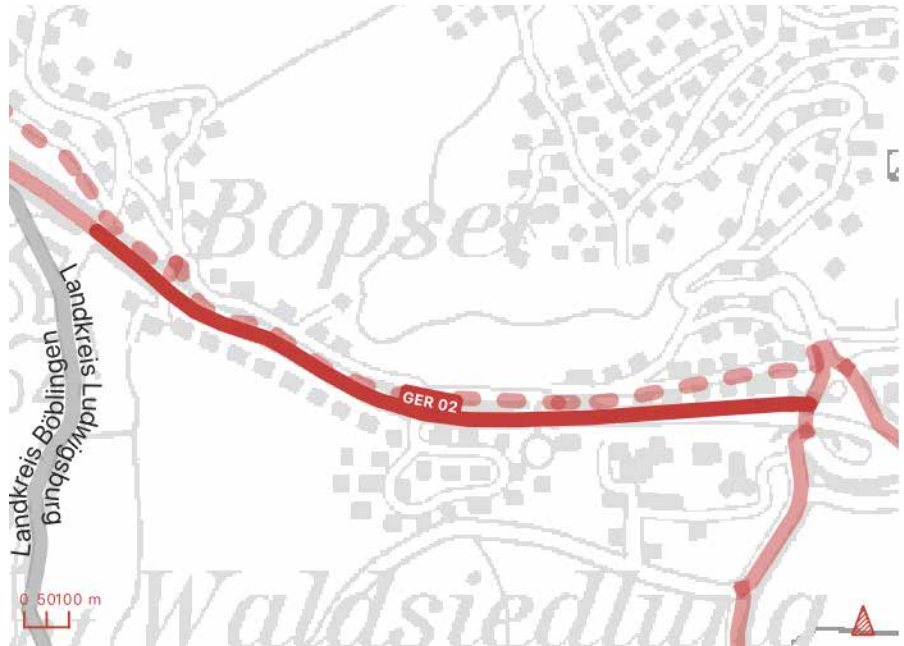
Zu erwartende Kosten: **460 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 02 | L1180

Streckenabschnittsdistanz 1.713m | 4 Min.



Anmerkung

Aufgrund von Platzmangel und Baumbestand nördlich der L1180 wird die Machbarkeit gering eingeschätzt

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	kein / - m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 60 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	gering
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 02A	KV Fahrbahnführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

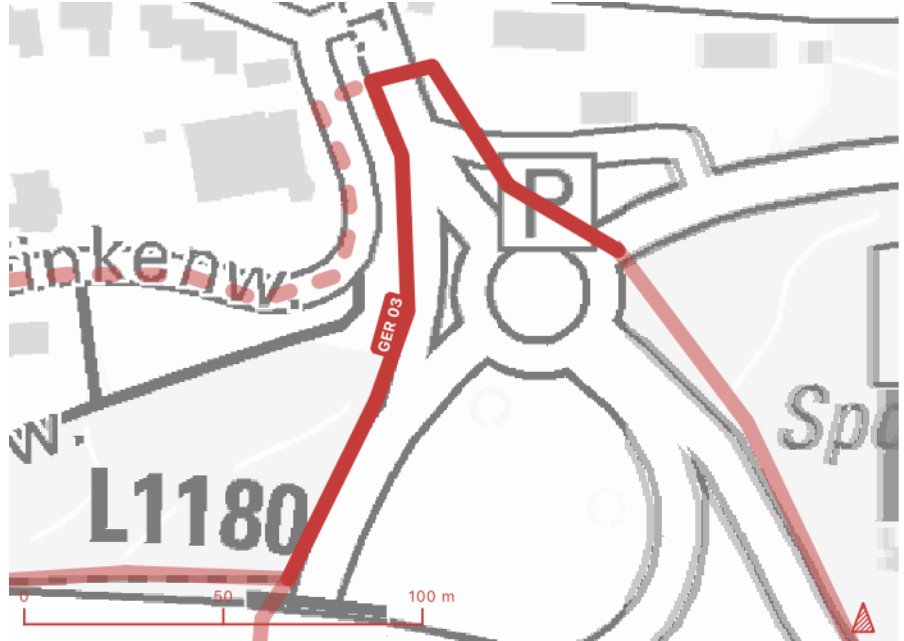
Zu erwartende Kosten: **2.040 Tsd. - 2.050 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 03 | L1141

Streckenabschnittsdistanz 217m | 1 Min.




Anmerkung

Umsetzung noch unklar; im Bereich der Ausfahrten Trennung von Fuß und Rad problematisch; im weiteren Verlauf FFH

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 3 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A.
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	-
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 03A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
GER 03B	Anpassung wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität



Kosten

Zu erwartende Kosten: **100 Tsd. - 130 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.

Gerlingen

GER 04 | L1180

Streckenabschnittsdistanz 1.686m | 4 Min.



Anmerkung

Genauere Umgestaltung der Wildparkstraße ist in weiteren Studien und in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart auszuarbeiten

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	kein / - m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 80 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 20.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	getrennter Zweirichtungsweg / A
Art / Flächenankauf	Neubau / ggf.
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	mittel
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

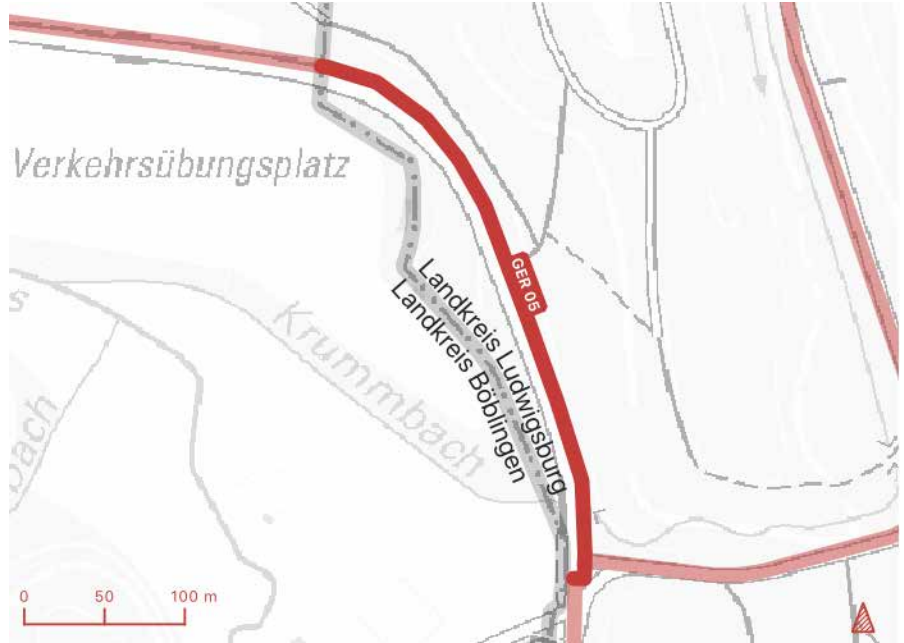
Zu erwartende Kosten: **2.280 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 05 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 390m | 1 Min.




Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 2 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 60 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	gemeinsamer Zweirichtungsradweg / B
Art / Flächenankauf	Umbau / nein
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke  < 40 FG/h

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 05A	Anpassung wartepfl. Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **280 Tsd. - 300 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 06 | L1187

Streckenabschnittdistanz 2.259m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	kein / - m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 60 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	gering
LSG/FFH	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 06A	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **2.730 Tsd. - 2.790 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 07 | Krumbachtal

Streckenabschnittsdistanz 2.633m | 6 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

10 Tsd. €

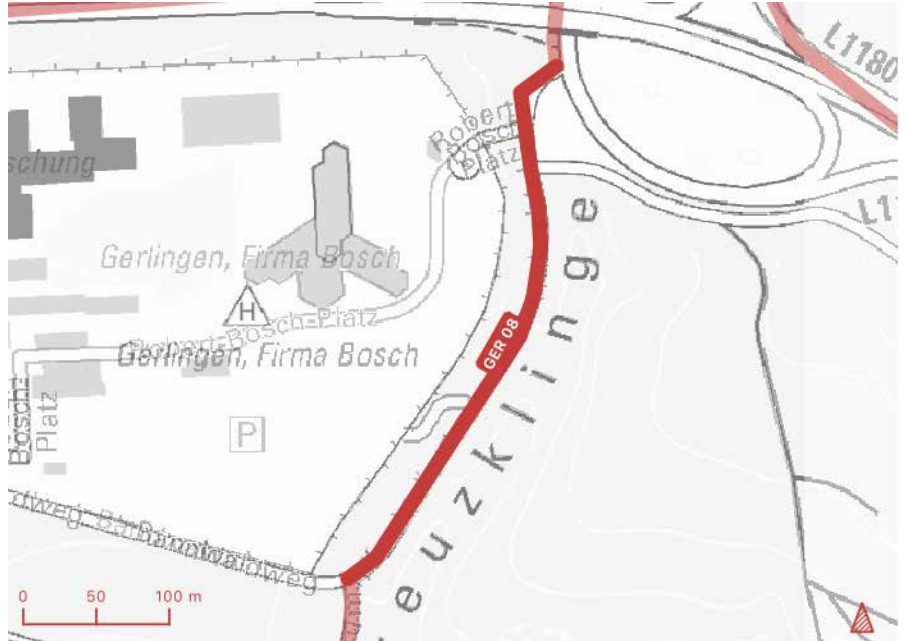
Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 08 | Krumbachtal

Streckenabschnittsdistanz 405m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 8 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 2.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	-
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 08A	Anpassung Abbieger-/Einbiegerführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **10 Tsd. - 20 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER 09 | L1141

Streckenabschnittsdistanz 61m | 0 Min.




Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 3 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	-
k.A	

Knotenpunktmaßnahmen

GER 09A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

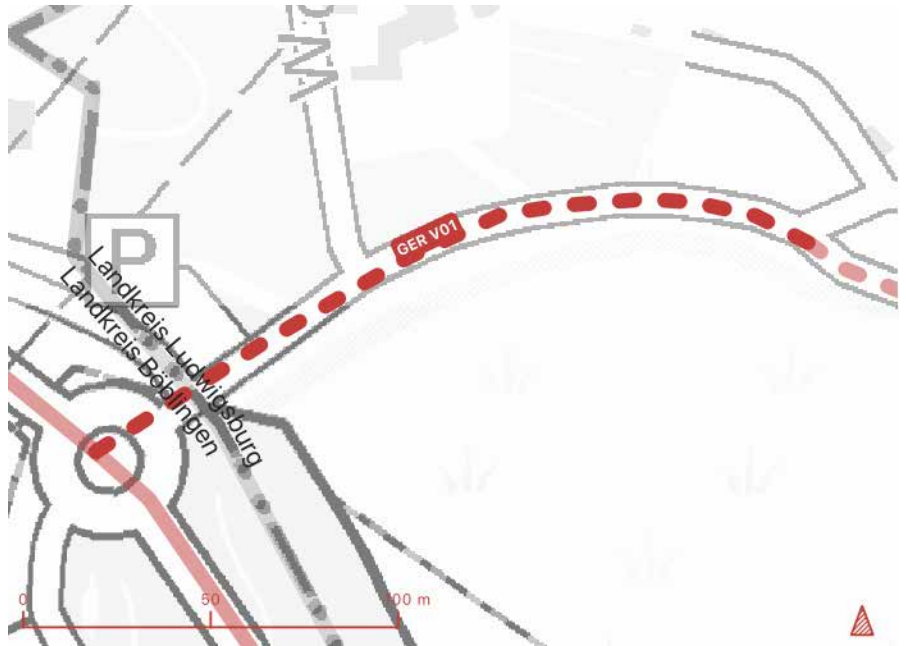
Kosten

Zu erwartende Kosten: **30 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V01 | Forchenrainstraße
Streckenabschnittsdistanz 210m | 1 Min.



Anmerkung

Günstige Alternative zum Neubau entlang der Stuttgarter Straße

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER V01A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

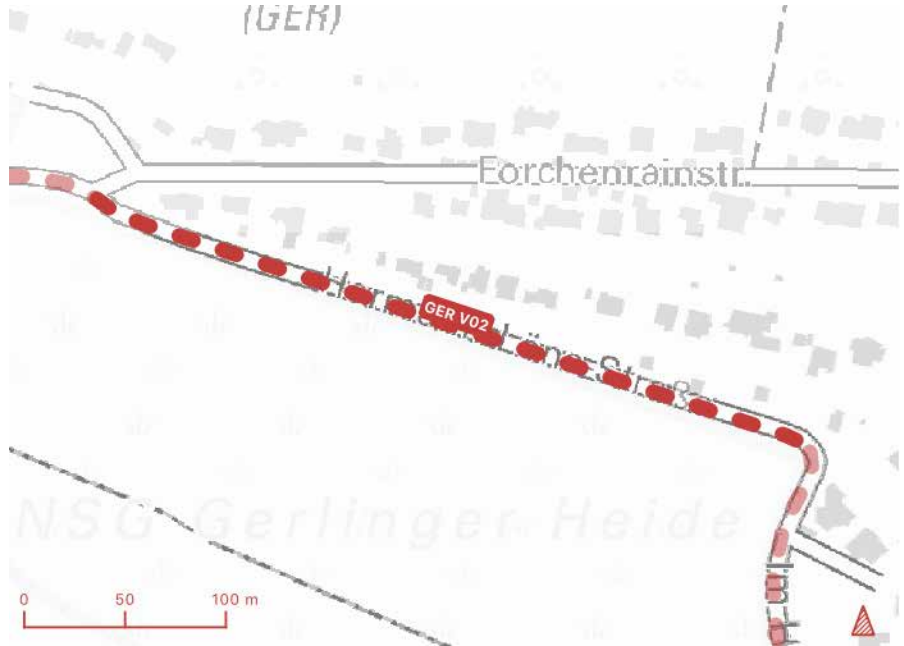
Kosten

Zu erwartende Kosten: **10 Tsd. - 20 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V02 | Hermann-Loens-Straße
 Streckenabschnittsdistanz 377m | 1 Min.
 (GER)



Anmerkung

Günstige Alternative zum Neubau entlang der Stuttgarter Straße

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER V02A	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **10 Tsd. - 20 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V03 | Im Heidewinkel

Streckenabschnittsdistanz 262m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

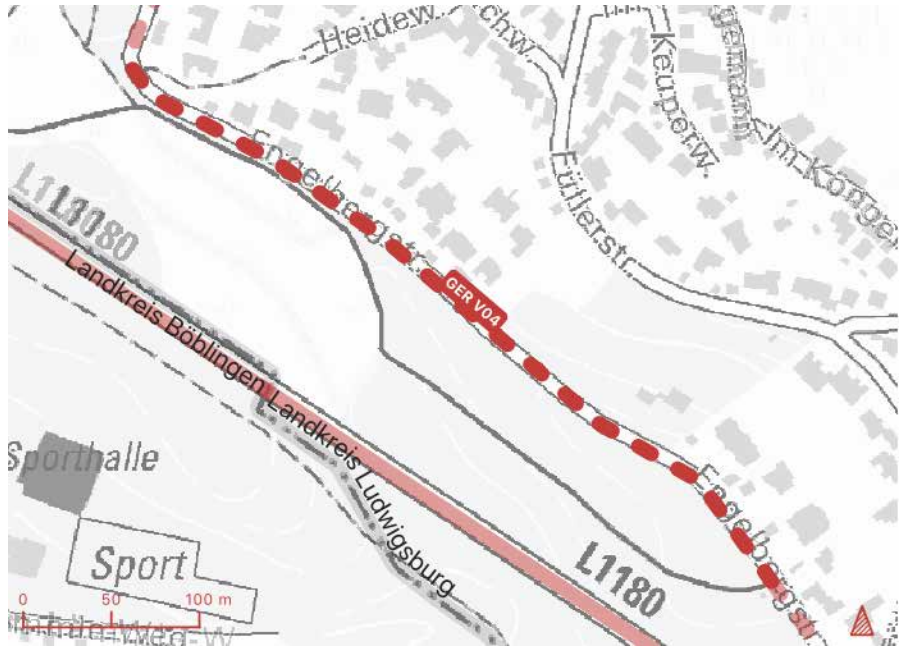
Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V04 | Engelbergstraße

Streckenabschnittsdistanz 471m | 1 Min.



Anmerkung

Günstige Alternative zum Neubau entlang der Stuttgarter Straße

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V05 | Engelbergstraße

Streckenabschnittsdistanz 98m | 0 Min.



Anmerkung

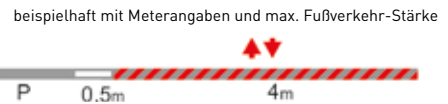
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Fahrradstraße / A
Art / Flächenankauf	Verkehrsrechtliche Anordnung / nein

Musterradverkehrsanlage
+ Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V06 | Pfad

Streckenabschnittsdistanz 195m | 1 Min.




Anmerkung

Radwanderweg

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Pfad / 2 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / kein km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER V06A	Wartepflichtige Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

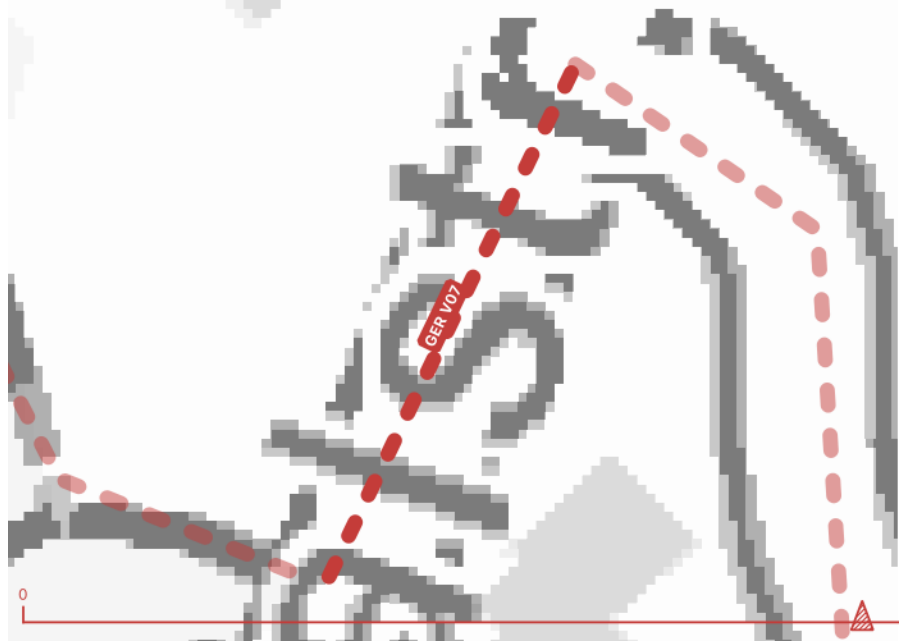
Zu erwartende Kosten: **150 Tsd. - 140 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V07 | Talstraße

Streckenabschnittsdistanz 31m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	-
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER V07A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V08 | Missenharterweg

Streckenabschnittsdistanz 644m | 2 Min.



Anmerkung

Ist im Bestand eine Einbahnstraße

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Erschließung
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V09 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 325m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite Waldweg / 3 m

Lage / zul. Kfz-Geschw. innerorts / kein km/h

Topographie flach

Belag Asphalt

Verkehrsstärke Kfz ca. k.A. Kfz/Tag

Nutzerkonflikte k.A.

Eigentumsverhältnis Stadt

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard gemeinsamer Zweirichtungsradweg / A

Art / Flächenankauf Umbau / nein

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag k.A.

Machbarkeit mittel

k.A.

Knotenpunktmaßnahmen

GER V09A Anpassung wartepflichtiger Übergang - -

- - - -

- - - -

- - - -

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

310 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V10 | Amselweg
Streckenabschnittsdistanz 86m | 0 Min.



Anmerkung

Anlieger frei

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Erschließung
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

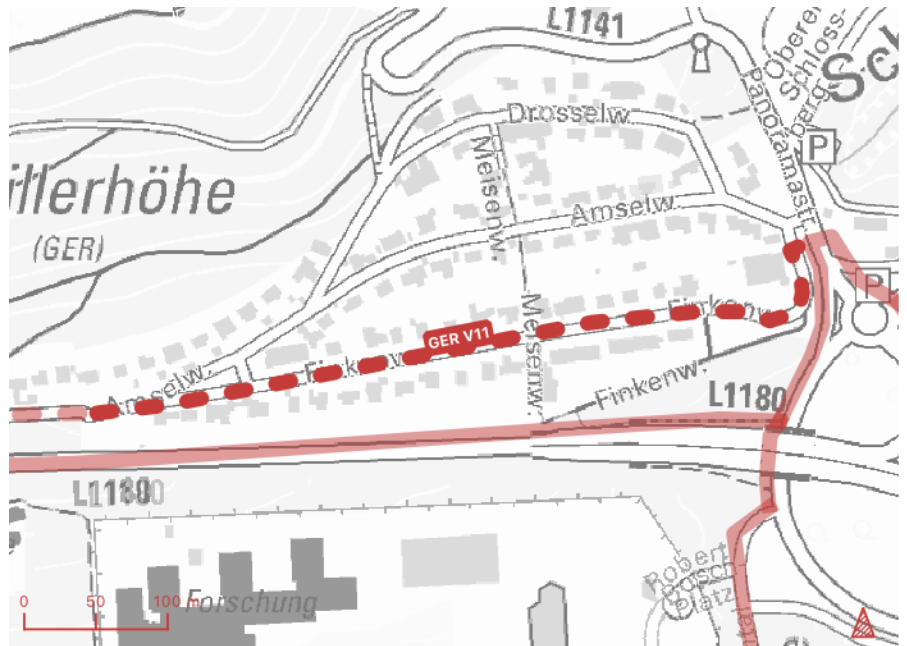
Zu erwartende Kosten: **- Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Gerlingen

GER V11 | Finkenweg

Streckenabschnittsdistanz 558m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 500 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Erschließung
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

GER V11A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

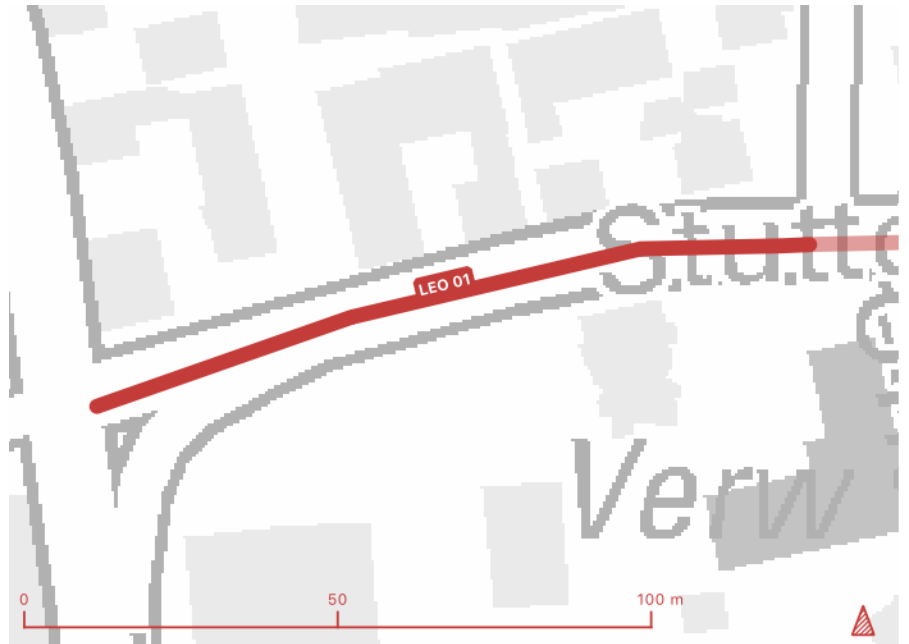
Zu erwartende Kosten: **- Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 01 | Stuttgarter Straße

Streckenabschnittsdistanz 117m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 8,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	Schutzstreifen / B
Art / Flächenankauf	Umbau / nein

Musterradverkehrsanlage
+ Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 02 | Stuttgarter Straße

Streckenabschnittsdistanz 297m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Schutzstreifen / 1,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **190 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 03 | Stuttgarter Straße

Streckenabschnittsdistanz 1.315m | 3 Min.



Anmerkung

Überdimensionierte Fahrbahn

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Radfahrstreifen / 1,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

1.180 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 04 | L1180

Streckenabschnittsdistanz 803m | 2 Min.



Anmerkung

Fußweg nördlich LL180 im NSG Gerlinger Heide vorhanden

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	kein / - m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 60 km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	2450
Machbarkeit	mittel
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 04A	KV Fahrbahnführung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **960 Tsd. - 980 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 05 | Hindenburgstraße

Streckenabschnittsdistanz 298m | 1 Min.



Anmerkung

Hindenburgstraße an Knotenpunkten bereits vorrangig

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Parken
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 06 | Hindenburgstraße
Streckenabschnittsdistanz 281m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 5,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Parken
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

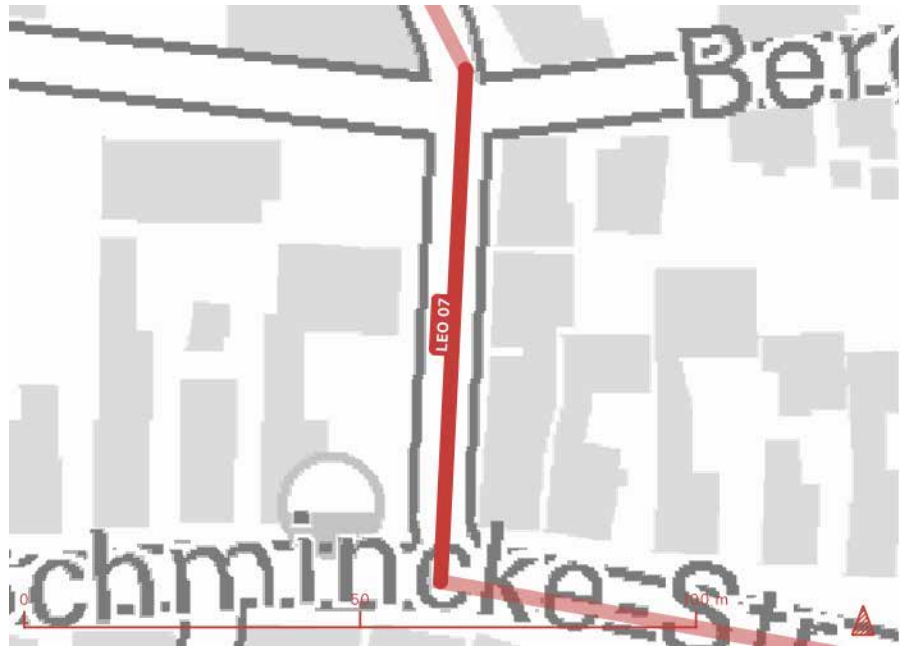
- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 07 | Hindenburgstraße
Streckenabschnittsdistanz 76m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Parken
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 08 | Carl-Schmincke-Straße
Streckenabschnittsdistanz 136m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 6,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Parken
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

- Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 09 | Bruckenbachstrasse
Streckenabschnittsdistanz 44m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 1,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 30 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	-
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 09A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **70 Tsd. - 80 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 10 | Glemseckstraße

Streckenabschnittdistanz 456m | 3 Min.



Anmerkung

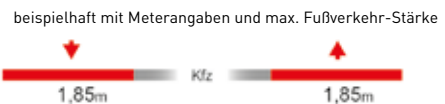
Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 7 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

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

Musterradverkehrsanlage + Beschilderung



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 10A	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
LEO 10B	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
LEO 10C	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **170 Tsd. - 550 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 11 | Glemseckstraße

Streckenabschnittsdistanz 353m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 2,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 11A	LSA Neue RV-Furt mit RV-Signal	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **280 Tsd. - 440 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 12 | Glemseckstraße

Streckenabschnittsdistanz 272m | 2 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 2,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	innerorts / 50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 5.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	Stadt

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 12A	LSA Neue RV-Furt + Induktion und Taster	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **60 Tsd. - 110 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 13 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 77m | 0 Min.



Anmerkung

LFW-ähnlicher Weg, zur Erschließung Parkplatz

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 50 km/h
Topographie	bewegt
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 100 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 13A	Bevorrechtigter Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

10 Tsd. - 30 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 14 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 964m | 3 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	land- und forswirt. Weg / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A.
Nutzerkonflikte	Land- und Forstwirtschaft
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 14A	Bevorrechtigte Führung	-	-
LEO 14B	Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **650 Tsd. - 670 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 15 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 271m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	land- und forswirt. Weg / 4 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. k.A. Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Land- und Forstwirtschaft
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	land- und forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / k.A.

Musterradverkehrsanlage
+ Beschilderung

beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

180 Tsd. €

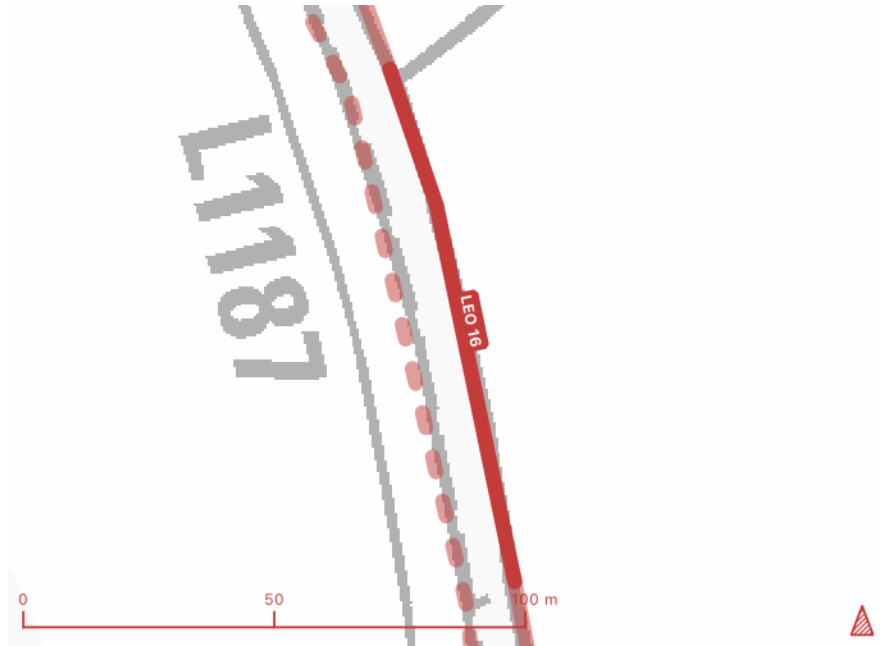
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 16 | Feldweg

Streckenabschnittdistanz 105m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	land- und forswirt. Weg / 2,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A.
Nutzerkonflikte	Land- und Forstwirtschaft
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

110 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 17 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 207m | 0 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	land- und forswirt. Weg / 2,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	hügelig
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	k.A.
Nutzerkonflikte	Land- und Forstwirtschaft
Eigentumsverhältnis	Privat

Maßnahmenvorschlag

Führungsform / Standard	land- und forswirt. Weg / A
Art / Flächenankauf	Umbau / ja
Musterradverkehrsanlage + Beschilderung	beispielhaft mit Meterangaben und max. Fußverkehr-Stärke



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

220 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 18 | Zufahrtsstraße Rappenhof
Streckenabschnittsdistanz 145m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	Mischverkehr / 5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 50 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	Kfz
Eigentumsverhältnis	k.A.

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 18A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

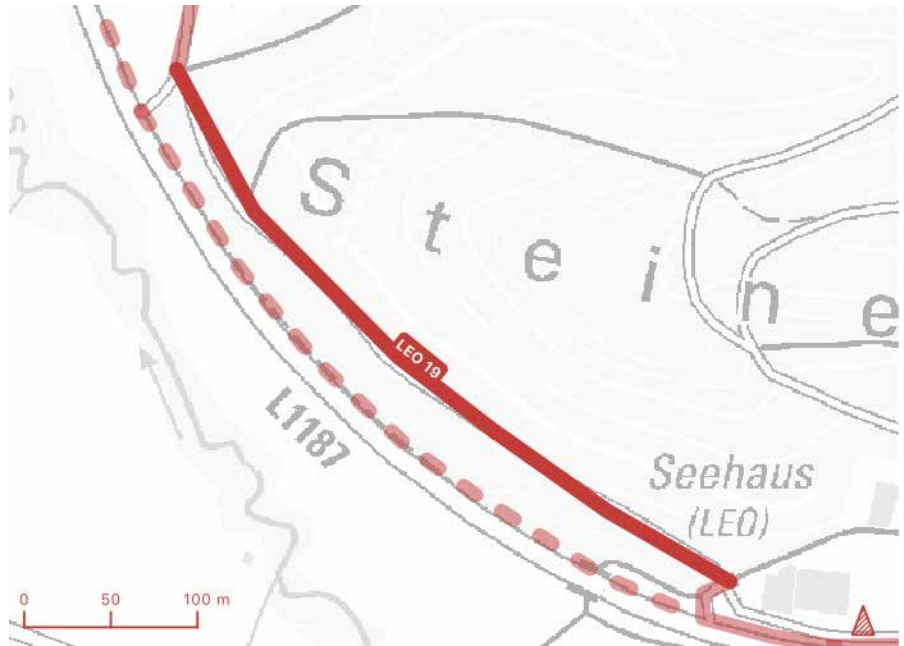
Zu erwartende Kosten: **- Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 19 | Feldweg

Streckenabschnittsdistanz 444m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	land- und forswirt. Weg / 2,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / kein km/h
Topographie	hügelig
Belag	wassergebunden
Verkehrsstärke Kfz	k.A.
Nutzerkonflikte	Land- und Forstwirtschaft
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 19A	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

750 Tsd. €

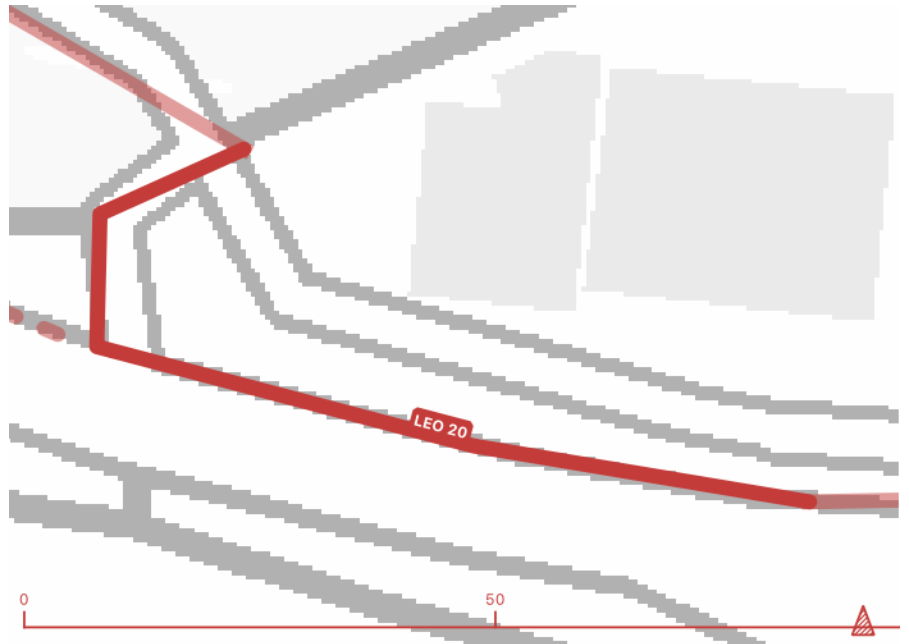
Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 20 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 108m | 0 Min.




Anmerkung

Direkt an der Straße; keine Möglichkeit Weg zu verbreitern

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 1,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO 20A	Bevorrechtigte Führung	-	-
LEO 20B	Anpassung wartepflichtiger Übergang	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität



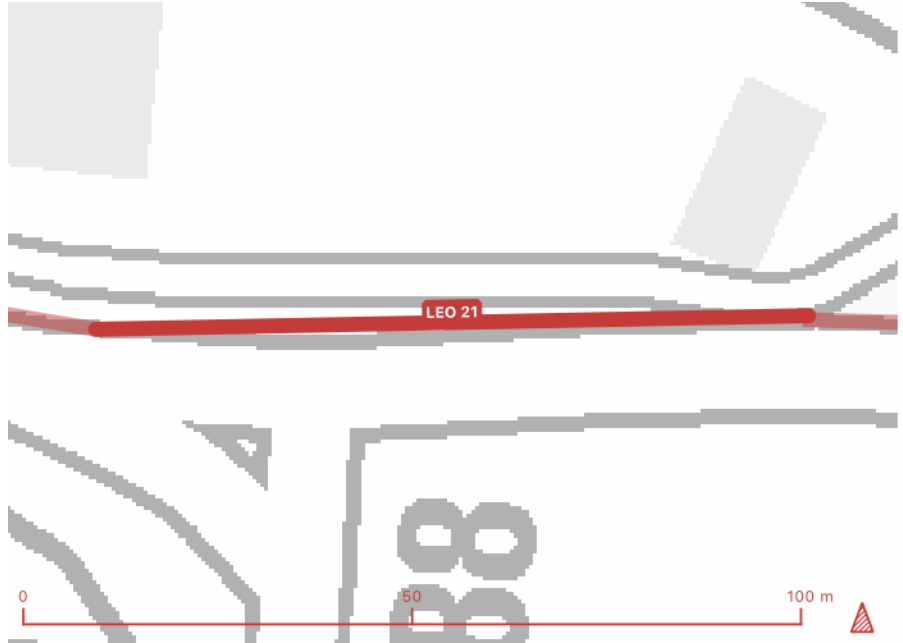
Kosten

Zu erwartende Kosten: **100 Tsd. - 110 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.

Leonberg

LEO 21 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 92m | 0 Min.




Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 1,5 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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

Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

80 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO 22 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 560m | 1 Min.



Anmerkung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 2 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 10.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	hoch
LSG	

Knotenpunktmaßnahmen

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

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten:

390 Tsd. €

Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO V01 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 731m | 2 Min.



Anmerkung

Laute Landstraße; Weg zwischen Leitplanke und Böschung; Potenzielle Nebenfläche ca. 2,5m; keine Widmung

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 1 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO V01A	Wartepflichtige Querung m. Mittelinsel	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

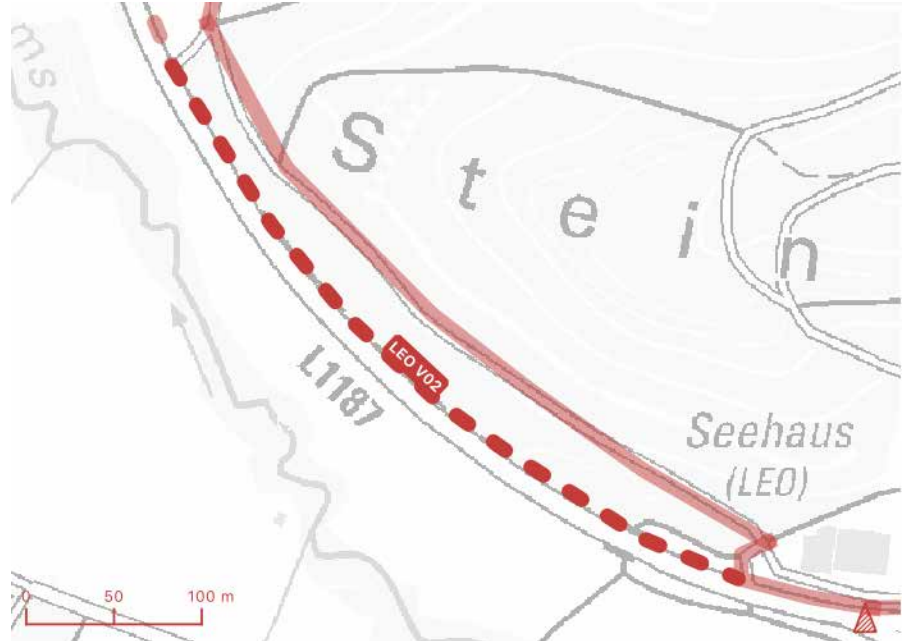
Zu erwartende Kosten: **850 Tsd. - 830 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.



Leonberg

LEO V02 | L1187

Streckenabschnittsdistanz 445m | 1 Min.



Anmerkung

Breite zwischen Leitpfosten und Böschung 4,5m, inkl. Entwässerungsmulde

Kenndaten des Bestands

Führungsform / Breite	gemeinsamer Zweirichtung / 1 m
Lage / zul. Kfz-Geschw.	außerorts / 70 km/h
Topographie	flach
Belag	Asphalt
Verkehrsstärke Kfz	ca. 15.000 Kfz/Tag
Nutzerkonflikte	k.A.
Eigentumsverhältnis	Land

Maßnahmenvorschlag

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



Gutachten

Radfahrten/ Tag	k.A.
Machbarkeit	mittel
k.A.	

Knotenpunktmaßnahmen

LEO V02A	Anpassung Bevorrechtigte Führung	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-

Priorität

Kosten

Zu erwartende Kosten: **510 Tsd. - 520 Tsd. €** Brutto inkl. MwSt.

