



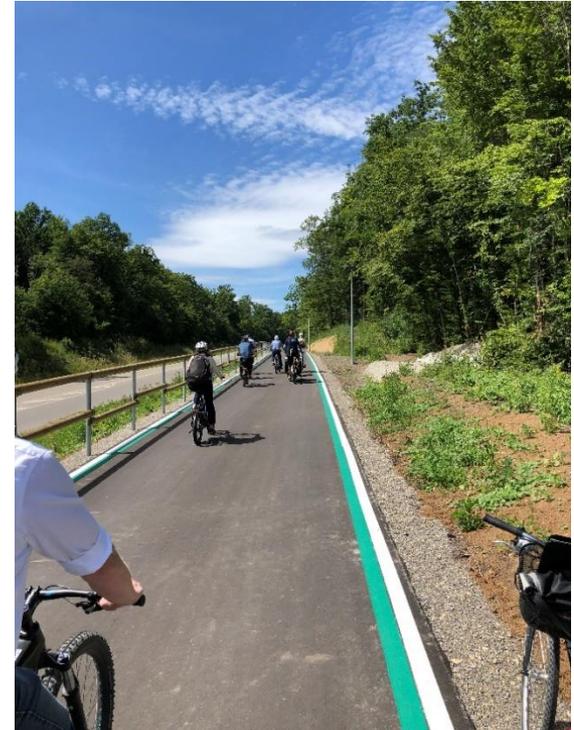
Radschnellverbindung Weil der Stadt – Renningen – Leonberg

Infoveranstaltung

16. November 2021

RSV Weil der Stadt – Renningen – Leonberg

1. Das Radnetz des Landkreises Böblingen
2. Das RadNETZ des Landes Baden-Württemberg
3. Was ist eine Radschnellverbindung?
4. Die geplante RSV zwischen Weil der Stadt und Leonberg
5. Trassenverlauf Weil der Stadt
6. Trassenverlauf Malsheim/Renningen
7. Trassenverlauf Silberberg
8. Erstellung einer Vorplanung
9. Fazit



1. Das Radnetz des Landkreises Böblingen

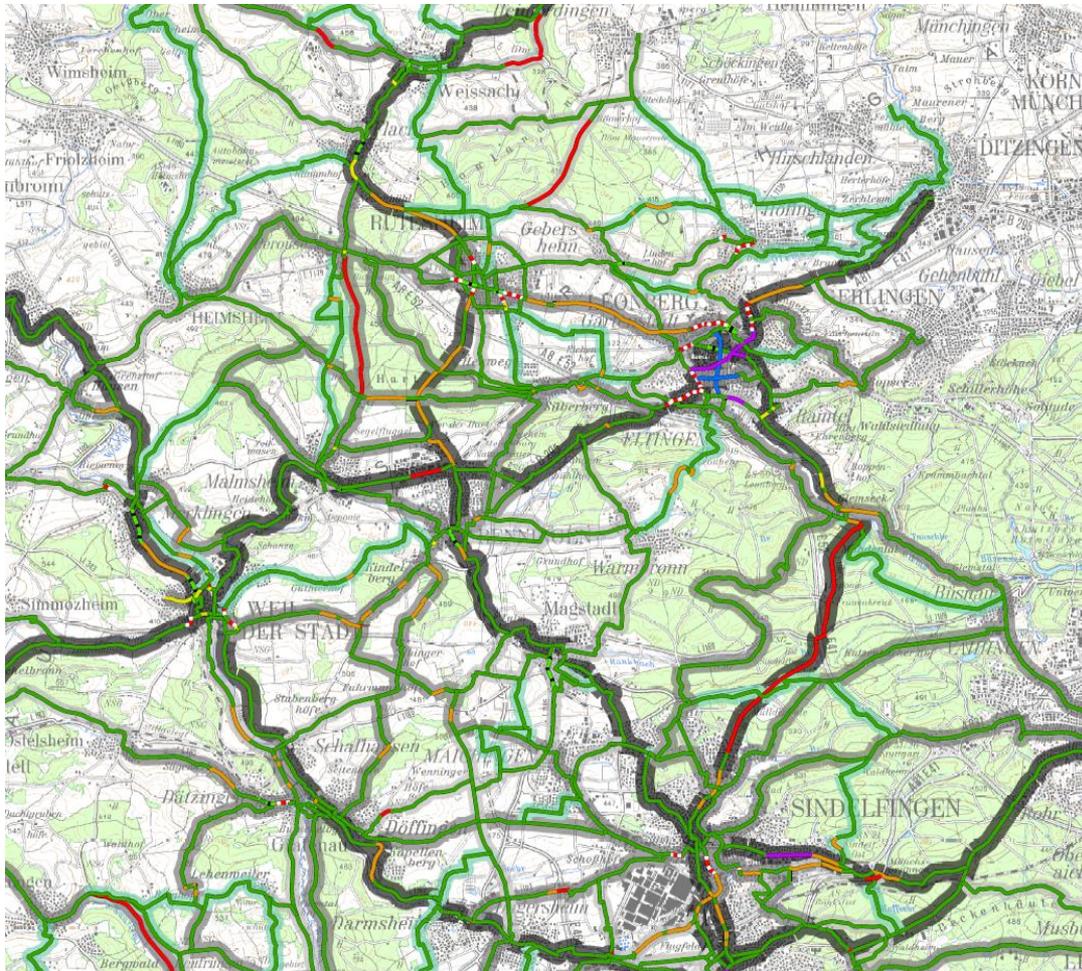
Jahr 2014: Erarbeitung einer Radverkehrskonzeption für den Landkreis Böblingen inklusive Definition eines Radnetzes

Radnetz bestehend aus:

- Hauptverbindungen 1. Ordnung
- Hauptverbindungen 2. Ordnung
- Nebenverbindungen
- Ergänzenden Freizeitverbindungen

In der Radverkehrskonzeption sind Maßnahmen dargestellt, um die Verbindungen aus- bzw. umzubauen oder anderweitig zu verbessern. Teilweise wurden die Maßnahmen bereits umgesetzt.

1.1 Das Radnetz des Landkreises Böblingen (nördlicher Teil)



Radverkehrsnetz Landkreis Böblingen

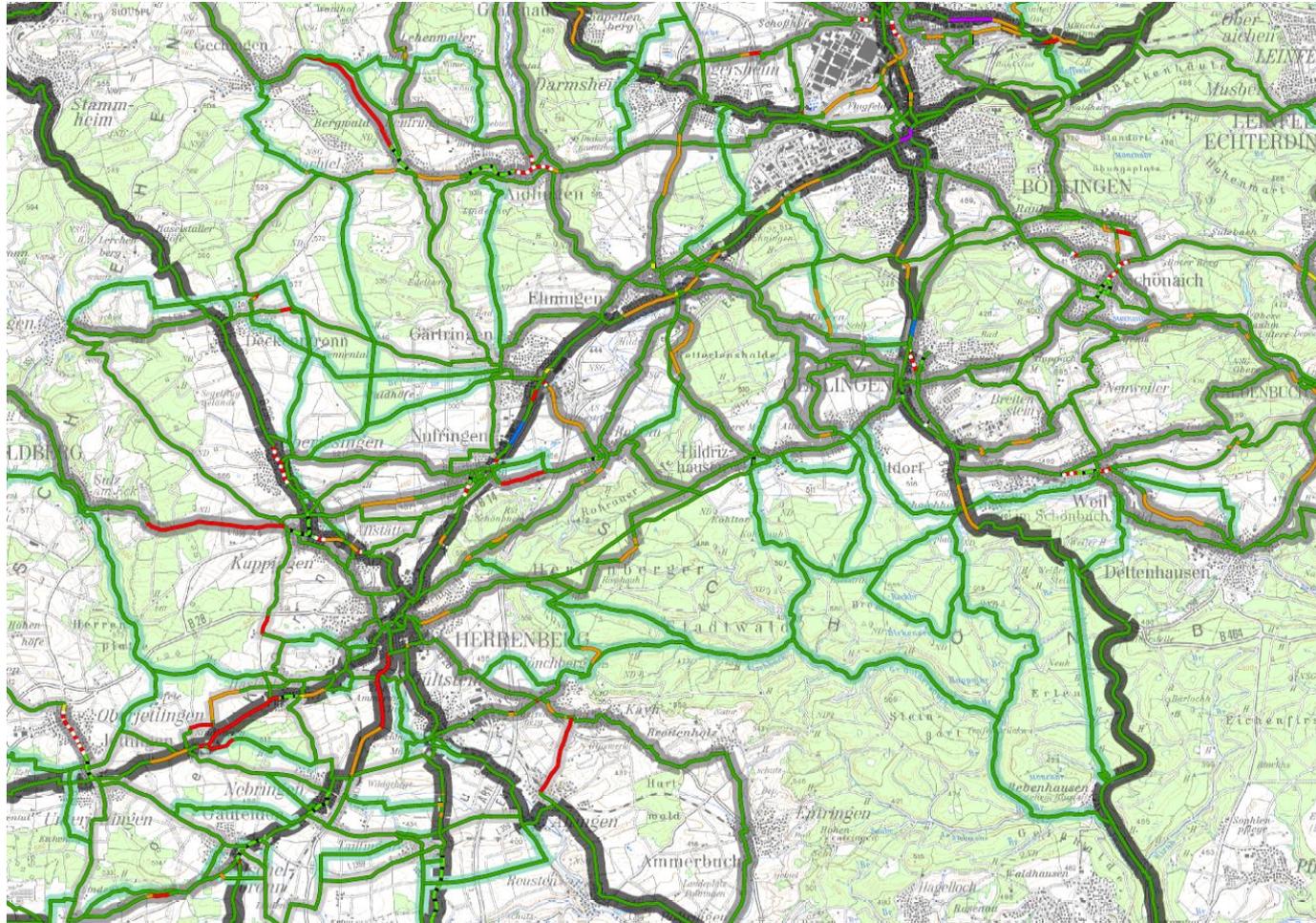
Maßnahmen an Strecken

- keine Maßnahme
- Neubaumaßnahme
- Sanierungsmaßnahme
- Markierungsmaßnahme
- Neugestaltung
- Freigabe für den Radverkehr
- Fahrradstraße
- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Netzbedeutung

- Hauptverbindung 1. Ordnung
- Hauptverbindung 2. Ordnung
- Nebenverbindung
- Ergänzende Freizeitverbindung

1.2 Das Radnetz des Landkreises Böblingen (südlicher Teil)



2. Das RadNETZ des Landes Baden-Württemberg

Jahr 2016: Definition eines RadNETZes für das Land Baden-Württemberg

Ziel: flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land mit vorgegebenen Qualitätsstandards

Das RadNETZ Baden-Württemberg wird ergänzt (bzw. verdichtet) durch die Radverkehrsnetze der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden.



Auszug Karte RadNETZ (vergl. <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/radnetz-karte/>)

3. Was ist eine Radschnellverbindung?

- extrabreite, direkte und möglichst kreuzungsfreie Wege
- Geringe Zeitverluste durch Warten und Anhalten
- Verbindung wichtiger Quell- und Zielbereiche
- Beleuchtung, Winterdienst
- Möglichkeit zum problemlosen nebeneinander fahren oder überholen
- Radverkehr nach Möglichkeit vom Fuß- und Kfz-Verkehr getrennt
- Einheitliche hohe Qualitätsstandards

-> Das Radfahren wird auch auf längeren Strecken attraktiv.

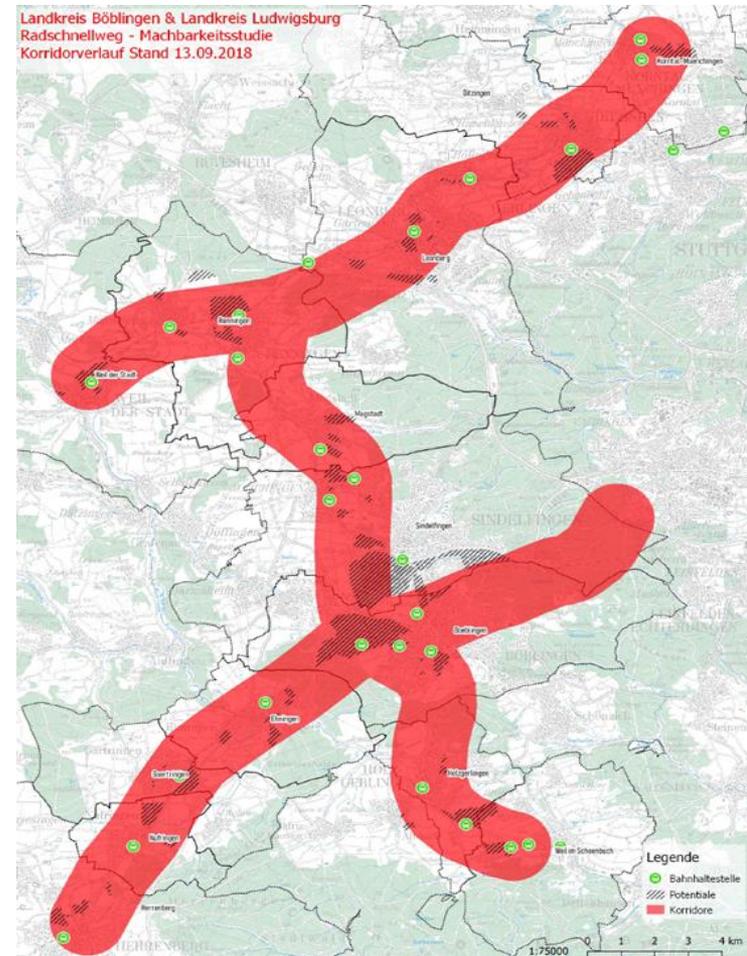
Vergl: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radschnellverbindungen/qualitaetsstandards-und-musterloesungen/>

4. Die geplante RSV zwischen Weil der Stadt und Leonberg

4.1 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg

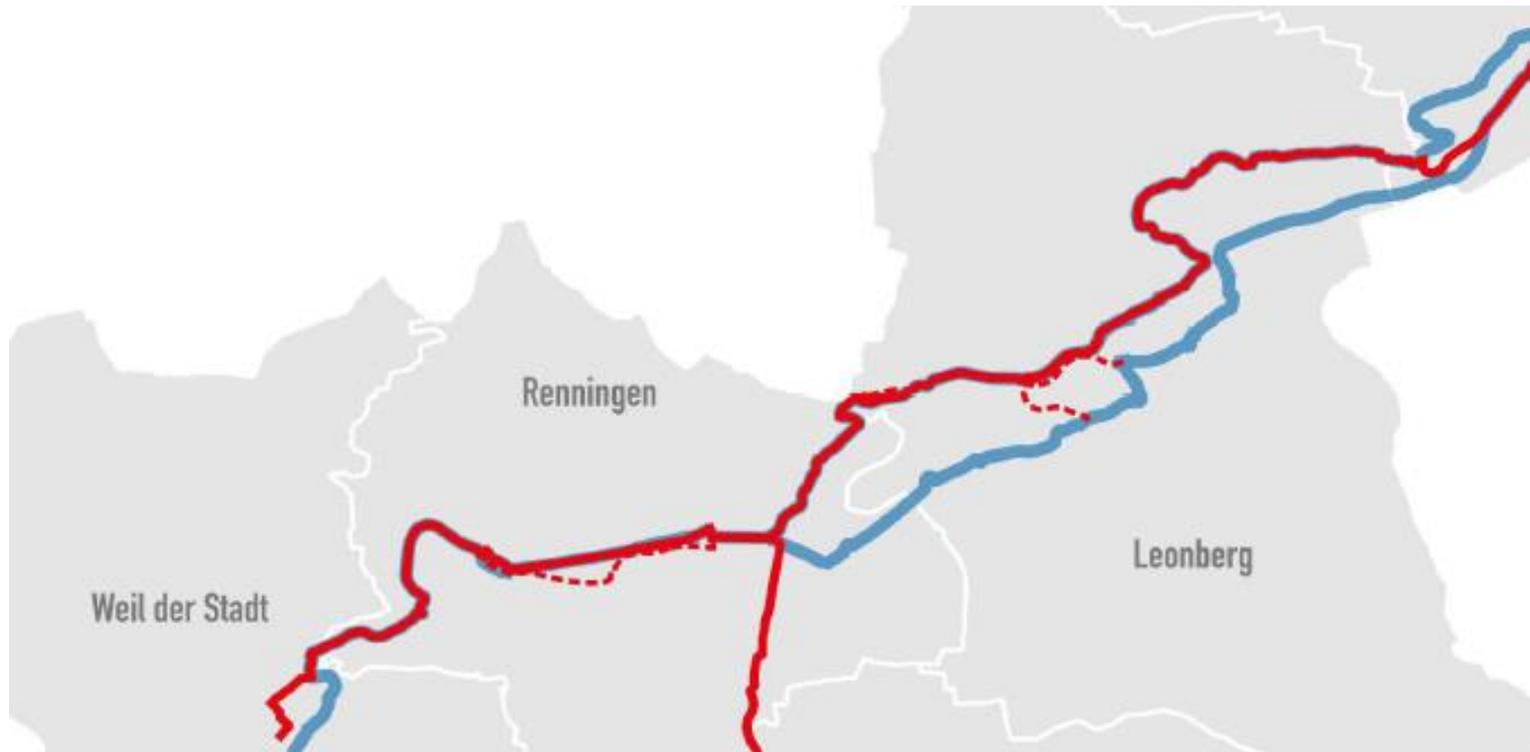
4.1.1 Untersuchung von drei Hautverkehrsachsen:

1. Weil der Stadt – Leonberg – Korntal-Münchingen
2. Renningen – Sindelfingen/Böblingen – Weil im Schönbuch
3. Herrenberg – Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart

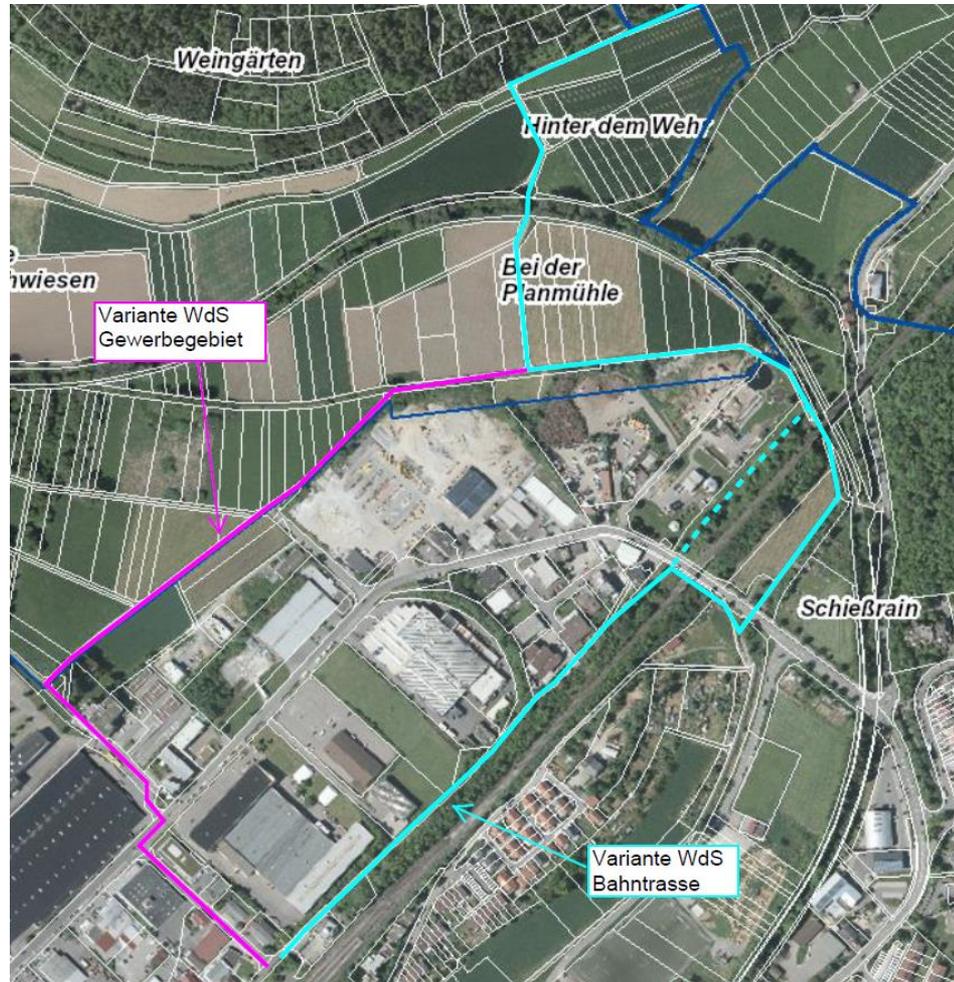


4.1 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg

4.1.2 Mögliche Trassenverläufe laut Machbarkeitsstudie

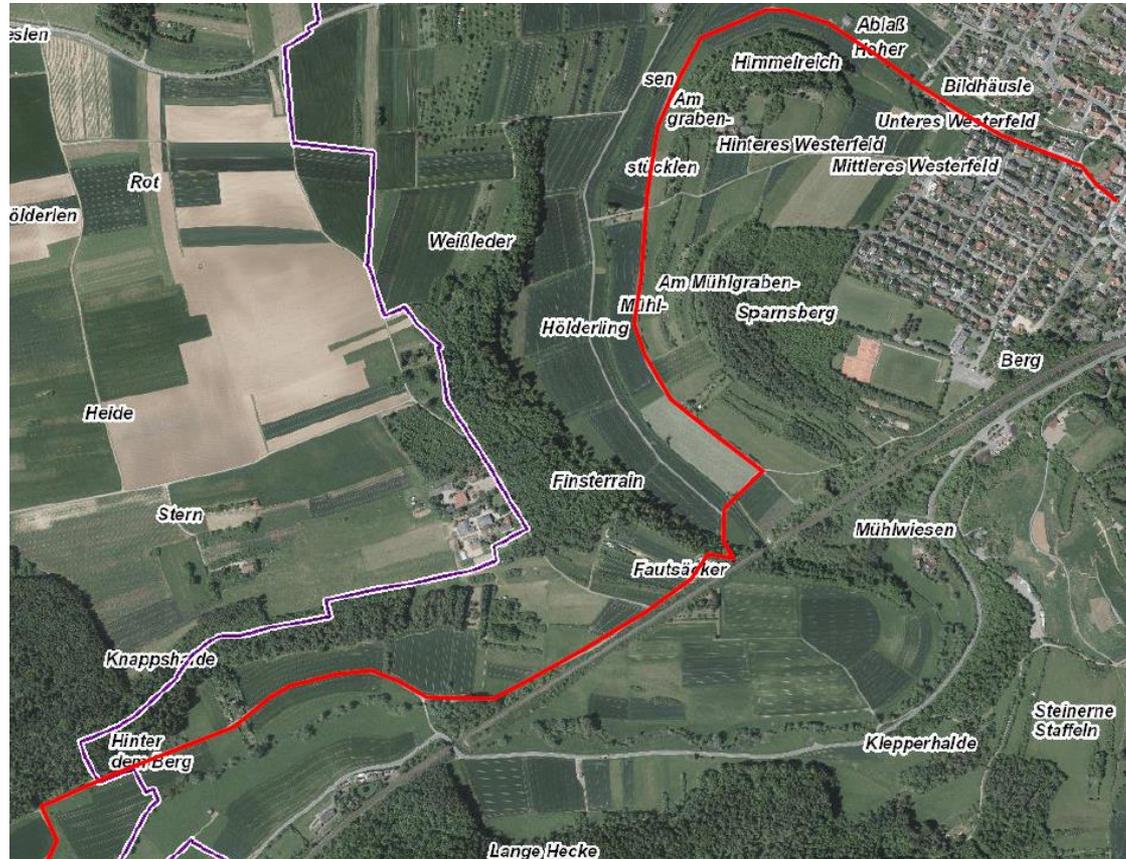


5. Trassenverlauf Weil der Stadt



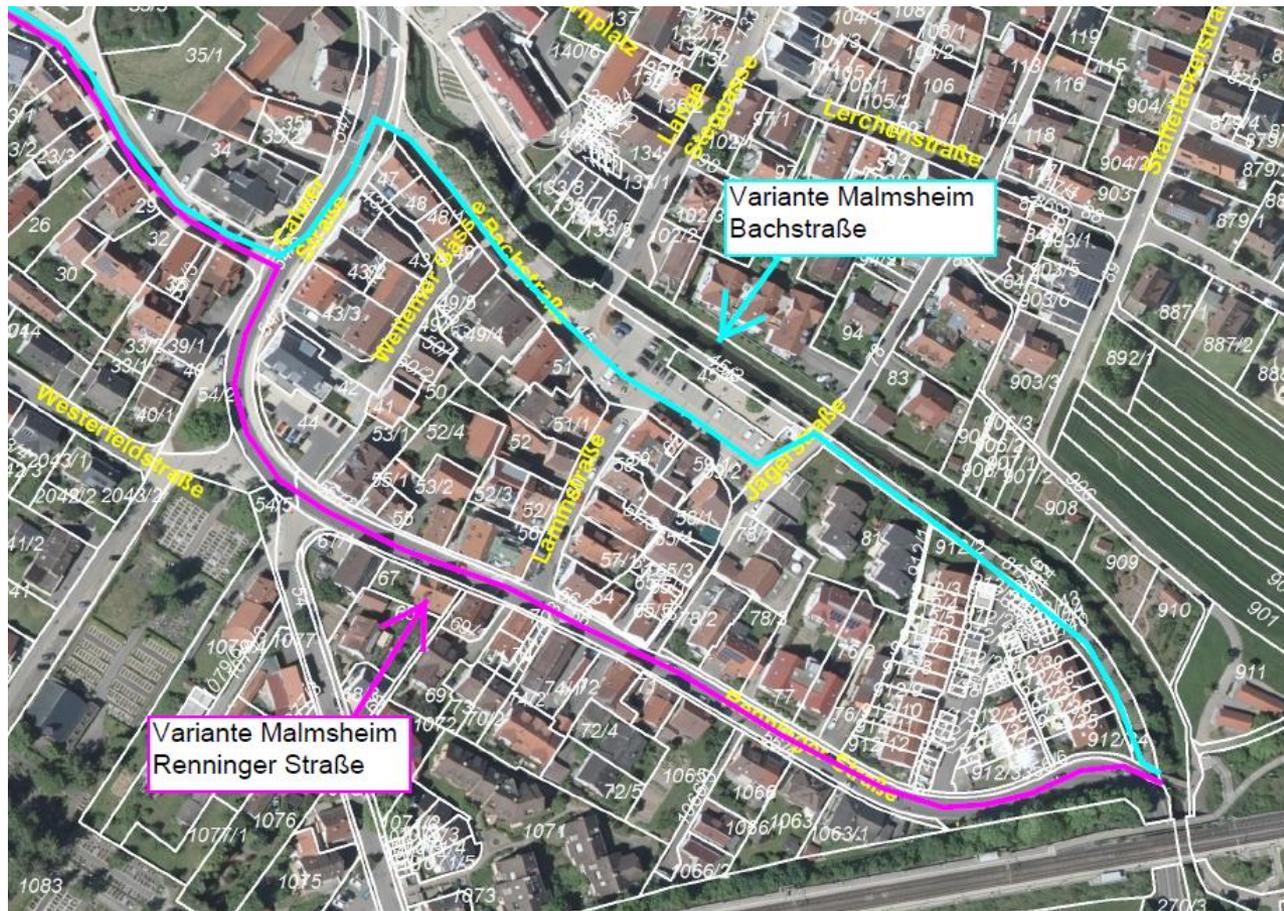
6. Trassenverlauf Malsheim/Renningen

6.1. Malsheim außerorts



6. Trassenverlauf Malsheim/Renningen

6.2. Malsheim innerorts



Beide Varianten weisen verschiedene Vor- und Nachteile auf.

-> Festlegung des finalen Trassenverlaufes erst nach/während der Vorplanung

6. Trassenverlauf Malmshiem/Renningen

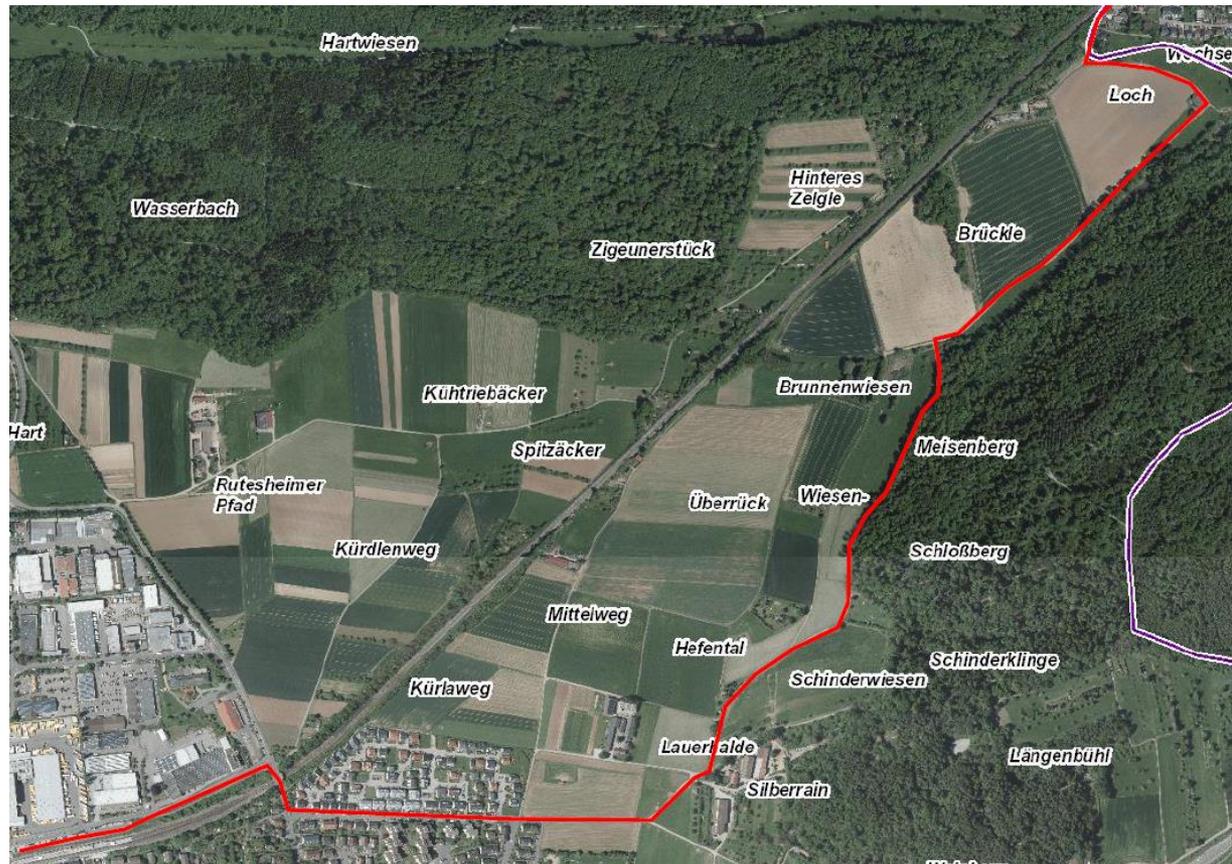
6.3. Verbindung Malmshiem - Renningen



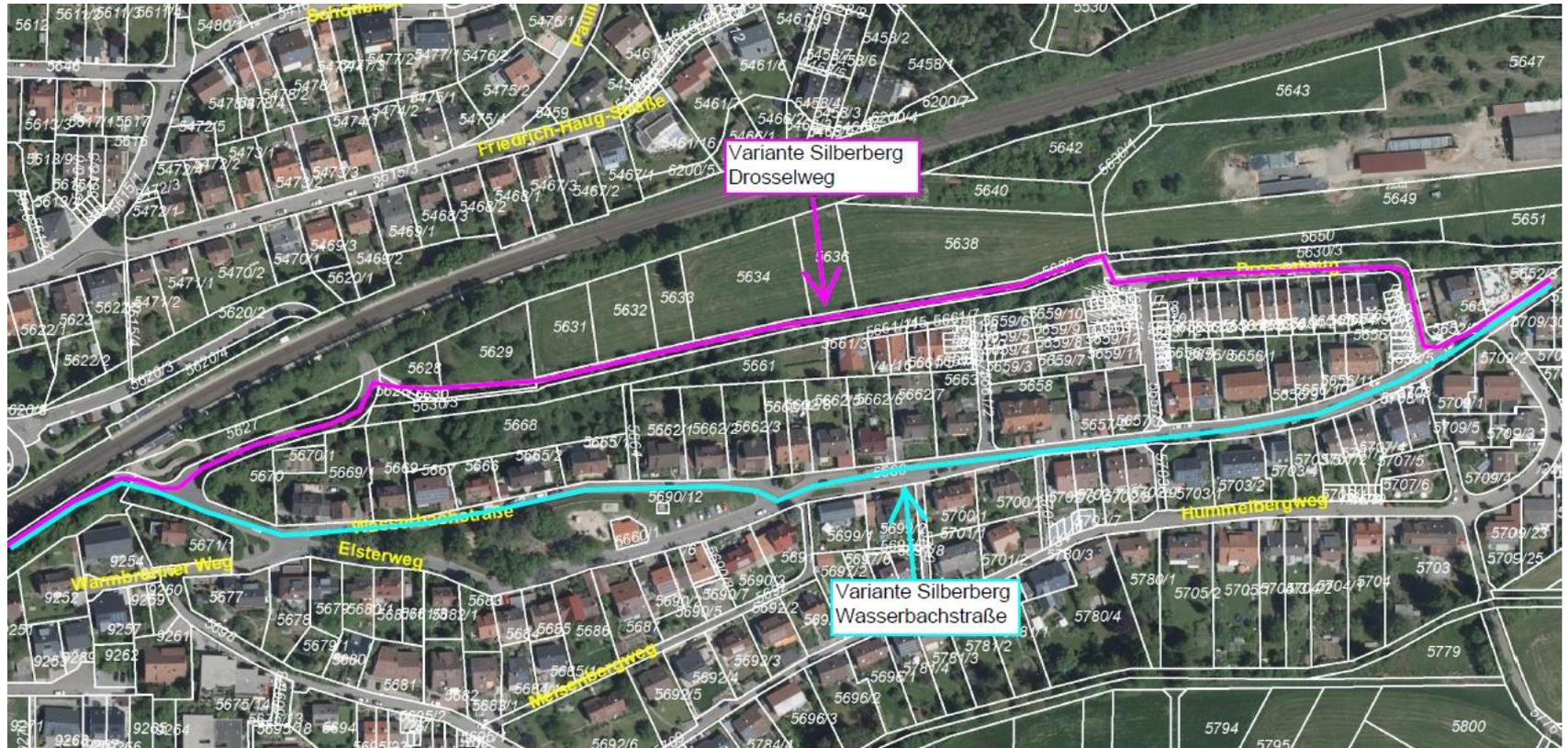
Die Variante nördlich der Bahntrasse weist gegenüber der südlichen mehr Vorteile auf. Sie erfüllt die Kriterien für eine RSV (vergl. Seite 7) deutlich besser.
-> In der Vorplanung wird die Variante nördlich der Bahntrasse betrachtet.

6. Trassenverlauf Malmshheim/Renningen

6.4. Renningen - Silberberg



7. Trassenverlauf Silberberg



Beide Varianten weisen verschiedene Vor- und Nachteile auf.

-> Festlegung des finalen Trassenverlaufes erst nach/während der Vorplanung

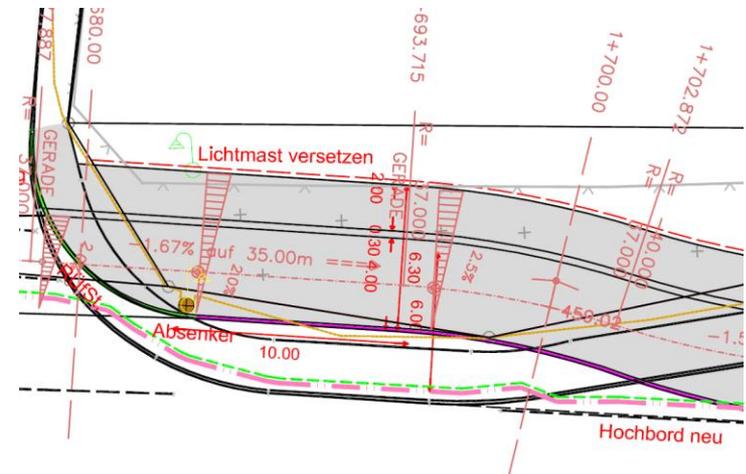
8. Erstellung einer Vorplanung

Das Ingenieurbüro Schädel aus Weil der Stadt wurde beauftragt, eine Vorplanung für die Trasse zu erarbeiten.

Weiteres Vorgehen:

- Beurteilung verschiedener notwendiger Um- und Ausbaumaßnahmen, Notwendigkeit von Grunderwerb usw. anhand der Vorplanung
- Festlegung des finalen Trassenverlaufes
- Entwurfsplanung

Beispiel Ausschnitt Vorplanung RS1:



9. Fazit:

Drei Hauptverbindungen des Radnetzes des Landkreises Böblingen sollen als Radschnellverbindung aus- bzw. umgebaut werden.

Eine davon ist die Verbindung von Weil der Stadt über Renningen nach Leonberg.

- Hohe Qualitätsstandards
- Fahrradfahren auf diesen Verbindungen wird bequemer
- Verlagerung vom MIV (motorisierten Individualverkehr) auf Radverkehr
- Geringere Treibhausgasemissionen, geringere Belastung von Luftschadstoffen, geringere Lärmbelastung
- Aufenthaltsqualität in angrenzenden Kommunen steigt



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!



Anhang: Ergänzende Folien

1. Qualitätsstandards für ausgewählte Führungsformen (Baden Württemberg):

Führungsform	Standard RSV	RSV reduziert	RadNETZ BW	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA): Richtwerte für Radnetz LK BB
Zweirichtungsradweg (selbstständig geführter Radweg oder fahrbahnbegleitend)	4,00 m	3,00 m	2,50 m (in Ausnahmefällen 2,00 m)	Regelmaß: 3,00 m (bei geringer Radverkehrsstärke): 2,50 m (für einseitigen Weg)
Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts	In der Regel kein Einsatz	innerorts: bei ≤ 40 Fußgängern in der Spitzenstunde für den Radverkehr Regelbreite: 4,00 m Mindestbreite: 3,00 m außerorts: bei ≤ 40 Fußgängern in der Spitzenstunde für den Radverkehr Breite: ≥ 3,50 m	Regelmaß: 2,50 m, anzustreben sind 3,00 m	Regelmaß: 2,50 m
Radfahrstreifen	innerorts: ohne ruhendem Verkehr: Breite: 3,00 m mit ruhendem Verkehr: Breite: 2,75 m	innerorts: Regelbreite: 2,00 m Mindestbreite: 1,85	1,85 m	1,85 m
Schutzstreifen	Kein Einsatz	innerorts: Breite: ≥ 1,50	Regelmaß: 1,50 m Mindestmaß: 1,25 m	Regelmaß: 1,50 m Mindestmaß: 1,25 m

Anhang: Ergänzende Folien

2. Grundlegende Standards deutschlandweit für RSV und Radvorrangrouten (vergleichbar mit reduziertem Standard in BW):

	RSV	Radvorrangroute
Durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit (unter Einrechnung der Zeitverluste an Knotenpunkten)	20 – 25 km/h	20 – 25 km/h
Sichere Befahrbarkeit mit Geschwindigkeit von ...	30 km/h	30 km/h
Mittlere Zeitverluste durch Anhalten und Warten	Außerorts max. 15 s/km Innerorts max. 30 s/km	Außerorts max. 20 s/km Innerorts max. 35 s/km
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungsführung	3 Radfahrende auf gleicher Höhe (z. B. 1 Radfahrender überholt 2 Nebeneinanderfahrende)	2 Radfahrende auf gleicher Höhe
Begegnen bei Zweirichtungsführung	2 nebeneinander Radfahrende begegnen 2 ebenfalls nebeneinander Radfahrende	2 nebeneinander Radfahrende begegnen 1 Radfahrendem

Vergl.: H RSV (Hinweise zu Radschnellverbindungen, FSGV-Nr. 284/1)