

ANLAGE 1

Bewertungsraster

Kriterium		Erläuterung	Datengrundlagen	ggf. Radius
Potenzialrelevante Faktoren / Attraktivität	Umfwegfaktor	Je geringer der Umweg gegenüber parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung.	Umfwegfaktor gegenüber der kürzest möglichen Verbindung zwischen Abschnittsbeginn und Abschnittsende (Radroutenplaner Baden-Württemberg)	
	Wohnbaufläche	Die Einwohner – als potenzielle Nutzer – sind essenziell für die spätere Auslastung der Radschnellverbindung. Auf Grundlage der erschlossenen Flächen an Wohnbebauung wird das Potenzial abgeschätzt.	Flächennutzungsplan (Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen)	500 m
	Anzahl der Arbeitsplätze**	Je höher die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher das Potenzial.	Anzahl der Beschäftigten nach Standort (GWA)	500 m
	Anzahl der Studierenden	Je höher die Anzahl an Hochschulen und Studierenden ist, desto höher ist das Potenzial.	Strukturdaten/Lage Hochschulen (GIS)	500 m
	Azahl der Schulplätze	Je höher die Zahl der Schulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher das Potenzial.	Lage der Schulen (ausgenommen: Grundschulen) und Anzahl der Schulplätze (GIS)	500 m
	Erschließungswirkung	Die Radschnellverbindung soll an das regionale und lokale Radverkehrsnetz angebunden werden. Je besser und engmaschiger die Radschnellverbindung erreicht werden kann, umso höher liegt die Nutzungsattraktivität. Betrachtet wird die Zahl der Anschlusspunkte an die Trasse.	RadNETZ, Kreisnetze, ggf. städtische Netze (GIS)	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	Radschnellverbindungen können in Kombination mit anderen Verkehrsträgern, wie der Bahn, ein Potenzial für z.B. den Pendlerverkehr darstellen, da mit ihnen größere Pendeldistanzen überbrückt werden können. Die Anbindung des Bahnhofes/ des Haltepunktes spielt für die Attraktivität als Umsteigepunkt eine wichtige Rolle.	Lage der Bahnhöfe/ Haltepunkte (GIS)	
	Touristischer und Freizeitradverkehr	Die Nutzung der Radschnellverbindung durch den touristischen und Freizeitradverkehr kann zu einer Erhöhung des Potenzials führen. *	Prüfung besonderer Ziele für den Freizeitradverkehr (sofern bekannt), Verlauf Neckartalradweg	
	Topographie	Je mehr Höhenmeter auf einer Strecke zurückgelegt werden müssen, desto unattraktiver wird diese für den Radverkehr. Bewertet werden die absoluten Höhenmeter, die in die ungünstigere Fahrtrichtung zurückgelegt werden müssen.	Summe der absoluten Höhenmeter aus dem Radroutenplaner	
Weitere befürwortende Faktoren	ggf. weitere befürwortende Faktoren (z.B. Aufwertung Grünanlagen, Synergieeffekte zu anderen Planungen) abgeschätzt durch die Akteure	Stellungnahmen der Akteure		
Qualität der Radschnellverbindung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV	In einer ersten Betrachtung wird die Umsetzbarkeit des Radschnellverbindungsstandards im Längsverkehr abgeschätzt. Als Bewertungskriterium dient der Anteil der Abschnittslänge, die voraussichtlich im Qualitätsstandard 'Radschnellverbindung' umgesetzt werden kann.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	Die Qualität einer Radschnellverbindung wird u.a. durch die hohe durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bzw. die geringen Zeitverluste an Knotenpunkten geprägt. Unter diesem Punkt wird die voraussichtliche Anzahl der Knotenpunkte aufgeführt, die, auch nach der Umsetzung der Trasse als Radschnellverbindung, zu Verlustzeiten durch Warten und Halten für den Radverkehr führen.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	

	Kriterium	Erläuterung	Datengrundlagen	ggf. Radius
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen	Der Handlungsaufwand an Strecken ist dann am höchsten, wenn Wege verbreitert oder neu angelegt werden. Bewertet wird die Streckenlänge innerhalb des Abschnitts mit Neu- oder Ausbaumaßnahmen.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	Der Handlungsaufwand an Knotenpunkten ist dann am höchsten, wenn neue Ingenieurbauwerke erforderlich sind. An dieser Stelle wird die Anzahl neuer Ingenieurbauwerke pro Abschnitt bewertet.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet	In der Bewertung berücksichtigt werden: gesetzlich geschützte Biotope, FFH-Gebiete (Natura 2000), Vogelschutzgebiete (SPA / Natura 2000), Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, FFH-Lebensraumtypen (u.a. FFH-Mähwiesen), Waldschutzgebiet, Quellenschutzgebiete, Naturdenkmäler (FND, END), Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, (Gewässerrandstreifen,) Projektgebiete des Artenschutzes für besonders störungsempfindliche Arten + Eingang und Email vom: 09.05.18	Lage der Schutzgebiete im Einzugsbereich (GIS), ggf. Stellungnahmen der Akteure	500 m
Weitere Hemmnisse		ggf. weitere Restriktionen abgeschätzt durch die Akteure		

* Eine Bündelung der RSV mit dem touristischen bzw. Freizeitradverkehr wird nur unter der Voraussetzung, dass die Qualitätsstandards umsetzbar sind, empfohlen. Ggf. ist eine getrennte Führung zu prüfen.

** Daten teilweise unvollständig; für Betriebe mit fehlender Anzahl der Beschäftigten (ausschließlich Kleinbetriebe) wurde pauschal 1 Beschäftigter angenommen.

ANLAGE 2.1

Variantenvergleich

Korridor 1

Bedeutung	Kriterium	Variante A 1		Variante A 2		Variante A 3		Variante A 4		Variante A 5		Variante A 6		Variante A 7		Variante A 8		Variante A 9	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	3.080		3.250		3.410		3.290		3.030		3.190		3.060		3.110		3.370	
Potenzial / Attraktivität	Umfwegfaktor	0,93	+	0,98	+	1,03	o	1,00	o	0,92	+	0,97	+	0,93	+	0,94	+	1,02	o
	Wohnbaufläche in [ha]	150	+	140	+	130	+	150	+	140	+	130	+	130	+	140	+	160	+
	Anzahl der Arbeitsplätze	10.360	+	11.030	+	11.730	+	10.080	+	10.490	+	11.170	+	11.200	+	10.520	+	10.180	+
	<small>Anzahl der Studierenden</small>																		
	Azahl der Schulplätze	990	o	1.250	+	1.250	+	1.250	+	1.250	+	1.250	+	1.250	+	1.250	+	1.250	+
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	o	4	+	3	+	3	+	3	+	2	o	2	o	3	+	3	+
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o	2	o
	<small>Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])</small>																		
	Topographie [m]	20	+	20	+	10	+	10	+	10	+	10	+	10	+	10	+	10	+
<small>Weitere befürwortende Faktoren</small>																			
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	90	+	28	-	90	+	70	o	11	-	79	o	81	+	15	-	72	o
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	2	o	2	o	1	o	1	o	1	o	0	+	0	+	1	o	1	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	30	+	190	+	850	+	190	+	30	+	690	+	690	+	30	+	190	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	1	o	1	o	1	o	2	o	0	+	0	+	0	+	0	+	2	o
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	90	o	90	o	80	o	90	o	80	o	80	o	80	o	80	o	90	o
	Weitere Hemmnisse																		
			Bismarckstraße als RSV (Fahrradstraße) auf Grund des Gewerbegebietes (Ein- und Ausfahrte, SV), Langzeitparker ungeeignet.																
GESAMTBEWERTUNG		6	+	6	+	7	+	6	+	7	+	8	+	9	+	7	+	6	+

Bedeutung	Kriterium	Variante B 1	
		Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	3.160	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	1,0	
	Wohnbaufläche in [ha]	20	
	Anzahl der Arbeitsplätze	150	
	Anzahl der Studierenden		
	Anzahl der Schulplätze	0	
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	1	
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	3.160	
	Topographie [m]	10	
	Weitere befürwortende Faktoren		
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	3160	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	280	
	Weitere Hemmnisse		

Bedeutung	Kriterium	Variante C 1		Variante C 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	3.540		3.210	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	1,14	o	1,04	o
	Wohnbaufläche in [ha]	110	+	110	+
	Gewerbeflächen in [ha]*	80	o	80	o
	Anzahl der Studierenden				
	Anzahl der Schulplätze	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	o	1	o
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	2	+	2	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])				
	Topographie [m]	20	+	20	+
Weitere befürwortende Faktoren					
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	73	o	78	o
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	3	-	3	-
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	2670	o	2590	o
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	1	o
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	170	-	160	-
	Weitere Hemmnisse				
GESAMTBEWERTUNG		1	o	0	o

* korrigiert am 17.09.2018, vorher: 30 ha

Bedeutung	Kriterium	Variante D 1		Variante D 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	2.400		3.330	
Potenzial / Attraktivität	Umfwegfaktor	1,00	o	1,39	-
	Wohnbaufläche in [ha]	130	+	110	+
	Gewerbeflächen in [ha]	30	o	60	+
	Anzahl der Studierenden				
	Azahl der Schulplätze	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	o	1	o
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	2	+	2	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])				
	Topographie [m]	20	+	60	o
Weitere befürwortende Faktoren	Bereits starke Frequentierung durch RadfahrerInnen				
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	+	72	o
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	2	o	3	-
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	1670	o	1100	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	1	o
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	30	+	40	+
	Weitere Hemmnisse			Gustav-Werner-Straße, Wannweil: Topographie, Umwegigkeit; Umsetzung der Carl-Zeiss-Straße als Fahrradstraße zu prüfen: Gewerbe, hohe Geschwindigkeiten	
GESAMTBEWERTUNG		5	+	2	o

Bedeutung	Kriterium	Variante E 1		Variante E 2		Variante E 3		Variante E 4		Variante E 5		Variante E 6		
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
	Abschnittslänge [m]	3.060		2.430		3.140		2.720		3.780		3.150		
Potenzial / Attraktivität	Umfwegfaktor	0,93	+	0,74	+	0,95	+	0,82	+	1,15	o	0,95	+	
	Wohnbaufläche in [ha]	110	+	110	+	140	+	110	+	110	+	110	+	
	Gewerblich genutzte Flächen in ha (Arbeitsplätze)	90	+	80	+	80	+	50	+	80	+	70	+	
	Anzahl der Studierenden													
	Azahl der Schulplätze	9.240	+	1.330	o	2.100	o	2.100	o	10.000	+	2.100	o	
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	o	2	o	3	+	2	o	3	+	3	+	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	3	+	2	o	2	o	2	o	3	+	2	o	
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])													
	Topographie [m]	26	+	26	+	26	+	53	+	54	+	54	+	
Weitere befürwortende Faktoren					Maßnahmen im Zuge der Luftreinhaltung im Zuge der Konrad- Adenauer-Str. prüfen		Maßnahmen im Zuge der Luftreinhaltung im Zuge der Konrad- Adenauer-Str. prüfen							
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	38	-	13	-	52	o	100	+	90	+	81	+	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	5	-	2	o	2	o	3	-	8	-	5	-	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	200	+	0	+	1350	o	1940	o	1930	o	1740	o	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+	0	+	0	+	0	+	0	+	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	20	+	10	+	20	+	20	+	20	+	20	+	
	Weitere Hemmnisse													
GESAMTBEWERTUNG		7	+	6	+	7	+	6	+	8	+	7	+	

ANLAGE 2.2

Variantenvergleich

Korridor 2

Bedeutung	Kriterium	Variante A 1		Variante A 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	2.340		2.230	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	0,98	+	0,93	+
	Wohnbaufläche in [ha]	40	o	30	o
	Anzahl der Arbeitsplätze	1.250	+	780	o
	Anzahl der Studierenden				
	Anzahl der Schulplätze	270	o	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	0	-	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	0	-	0	-
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])				
	Topographie [m]	100	-	100	-
Weitere befürwortende Faktoren					
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	+	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	1	o	0	+
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	350	+	1810	o
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	20	+	20	+
	Weitere Hemmnisse			Starke Steigung / Gefälle. Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen.	
GESAMTBEWERTUNG		3	o	1	o

Bedeutung	Kriterium	Variante B 1		Variante B 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	3.520		3.590	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	0,98	+	1,00	o
	Wohnbaufläche in [ha]	30	o	20	o
	Anzahl der Arbeitsplätze	140	o	850	+
	Anzahl der Studierenden				
	Anzahl der Schulplätze	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	0	-	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	0	-	0	-
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])				
	Topographie [m]	50	+	40	+
Weitere befürwortende Faktoren					
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	72	o	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	+	0	+
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	2050	o	3590	-
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	50	o	40	+
	Weitere Hemmnisse	Route durch Jettenburg ist gewiesen, aber als RSV ungeeignet.		Der Neu- und Ausbau ist nördlich und südlich der B 28 im Detail zu prüfen.	
GESAMTBEWERTUNG		1	o	2	o

Bedeutung	Kriterium	Variante C 1		Variante C 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	980		1.120	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	0,98	+	1,12	o
	Wohnbaufläche in [ha]	< 1	o	< 1	o
	Anzahl der Arbeitsplätze	410	o	1.250	+
	Anzahl der Studierenden				
	Anzahl der Schulplätze	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	0	-	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	0	-	0	-
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])				
	Topographie [m]	10	+	5	+
	Weitere befürwortende Faktoren	Gewiesene und genutzte Radverkehrsverbindung.		Als Fahrradstraße (RSV) weniger geeignet wegen Gewerbegebiet.	
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	+	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	+	1	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	0	+	380	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	30	+	30	+
	Weitere Hemmnisse				
GESAMTBEWERTUNG		4	o	3	o

Bedeutung	Kriterium	Variante D 1		Variante D 2		Variante D 3	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	2.400		2.410		2.500	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	1,00	o	1,00	o	1,04	o
	Wohnbaufläche in [ha]	40	o	40	o	50	o
	Gewerbeflächen in [ha]	80	+	90	+	70	+
	Anzahl der Studierenden						
	Anzahl der Schulplätze	0	-	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	0	-	0	-	1	+
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	1	+	1	+	1	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])						
	Topographie [m]	30	+	30	+	30	+
Weitere befürwortende Faktoren							
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	67	o	100	+	68	o
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	2	o	0	+	6	-
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	950	+	2410	-	980	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	1	o	0	+	1	o
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	20	+	20	+	20	+
	Weitere Hemmnisse						
GESAMTBEWERTUNG		3	o	4	o	4	o

ANLAGE 2.3

Abschließender Variantenvergleich

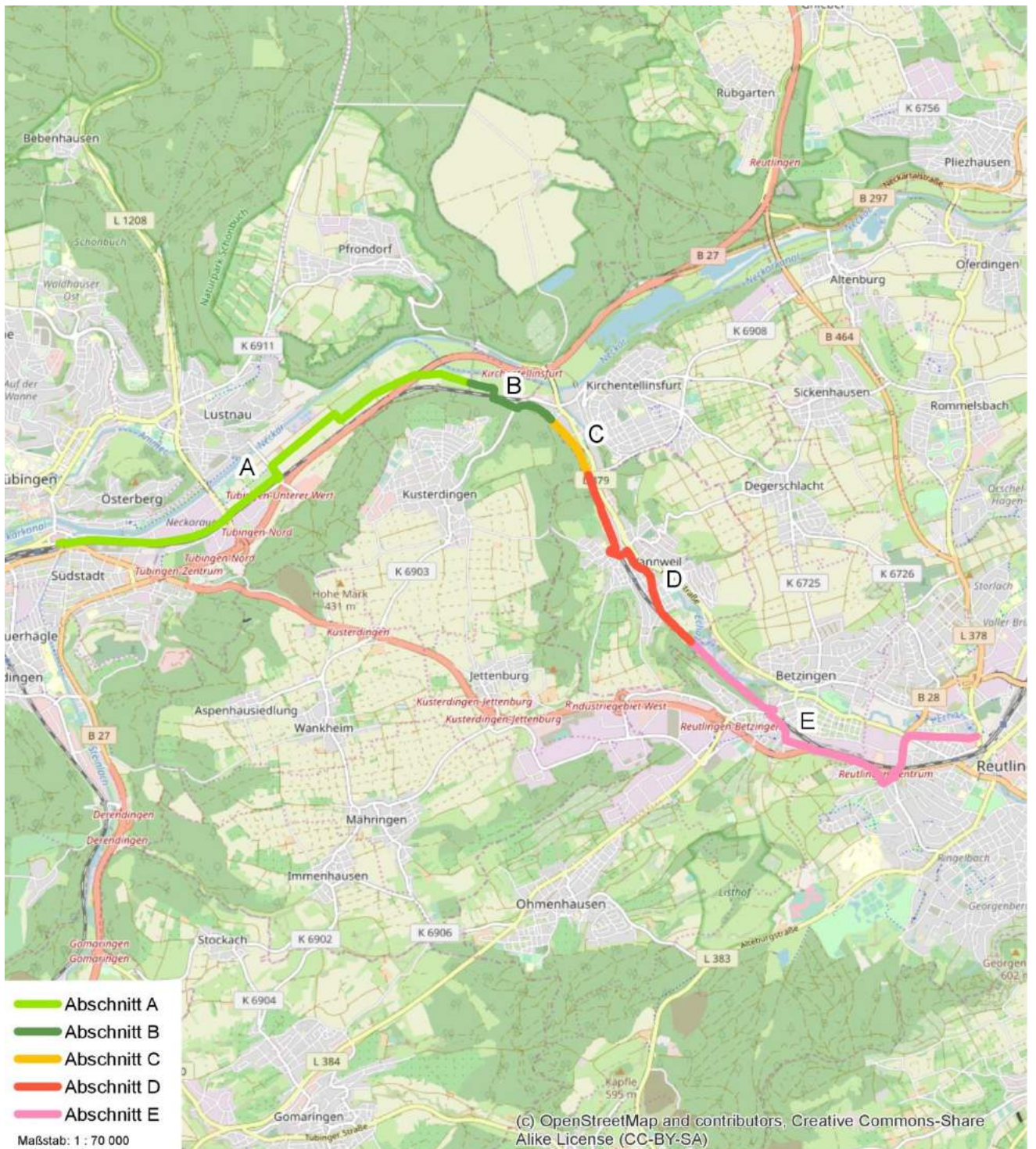
Bedeutung	Kriterium	Variante A 1		Variante A 2	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	12.770		9.740	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	1,12	o	0,85	+
	Wohnbaufläche in [ha]	320	+	100	o
	Gewerbefläche in [ha]*	190	+	160	+
	Anzahl der Studierenden				
	Anzahl der Schulplätze	1.250	+	270	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	5	+	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	5	+	1	o
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	3.160	+	0	o
	Topographie [m]	60	+	180	o
	Weitere befürwortende Faktoren				
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	90	+	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	7	-	2	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	8.400	o	6.740	o
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	1	o	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	450	-	90	o
	Weitere Hemmnisse				
GESAMTBEWERTUNG		6	+	2	o

* korrigiert am 17.09.2018, vorher: 140 ha

Bedeutung	Kriterium	Variante B	
		Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	2.950	
Potenzial / Attraktivität	Umfangfaktor	1,00	
	Wohnbaufläche in [ha]	80	
	Gewerbefläche in [ha]	70	
	Anzahl der Studierenden		
	Anzahl der Schulplätze	10.000	
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	3	
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])		
	Topographie [m]	20	
	Weitere befürwortende Faktoren		
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	87	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	5	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	1.640	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	20	
	Weitere Hemmnisse		

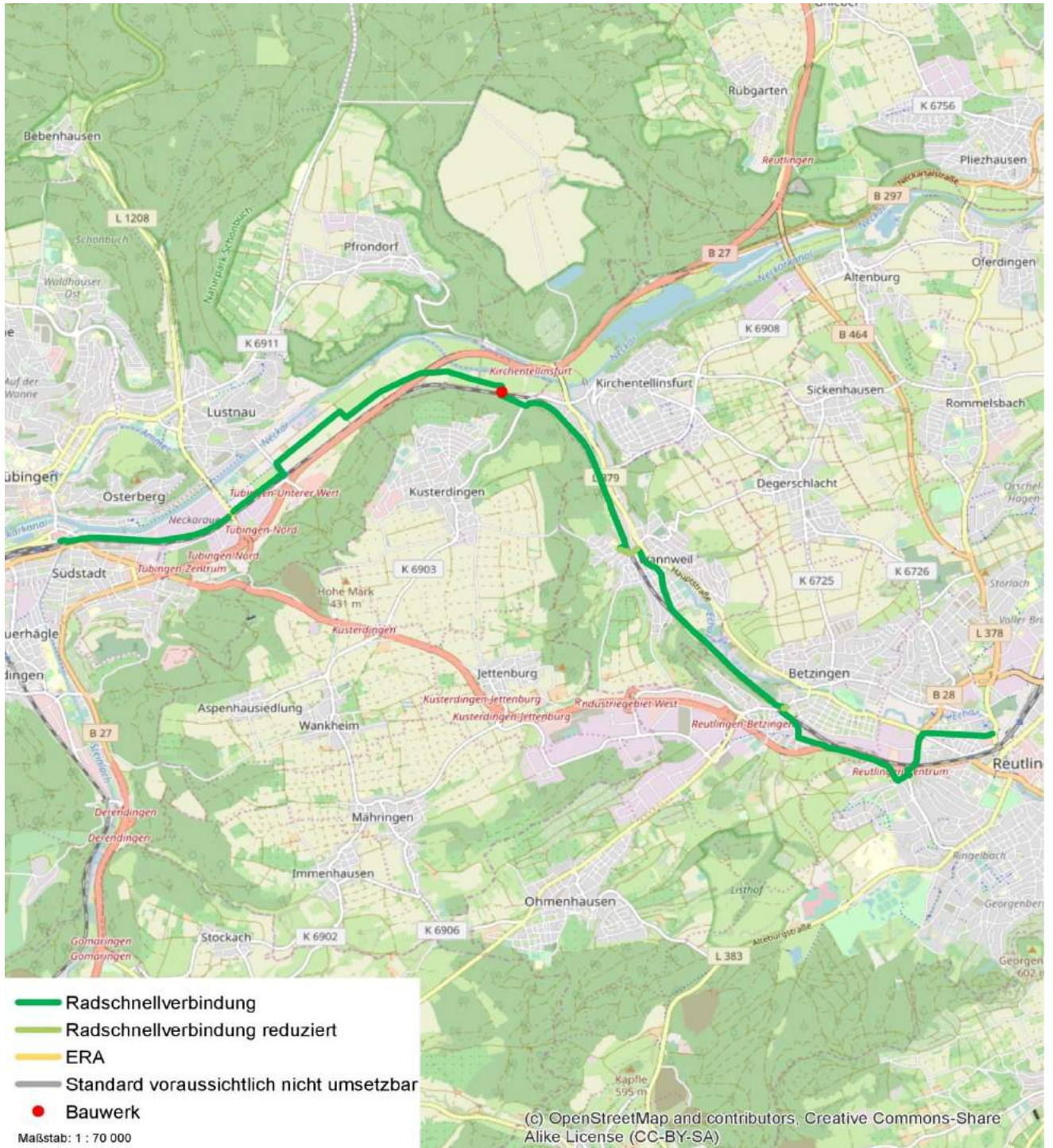
ANLAGE 3

Steckbrief der Vorzugstrasse



Zusätzlicher Hinweis / Bemerkung

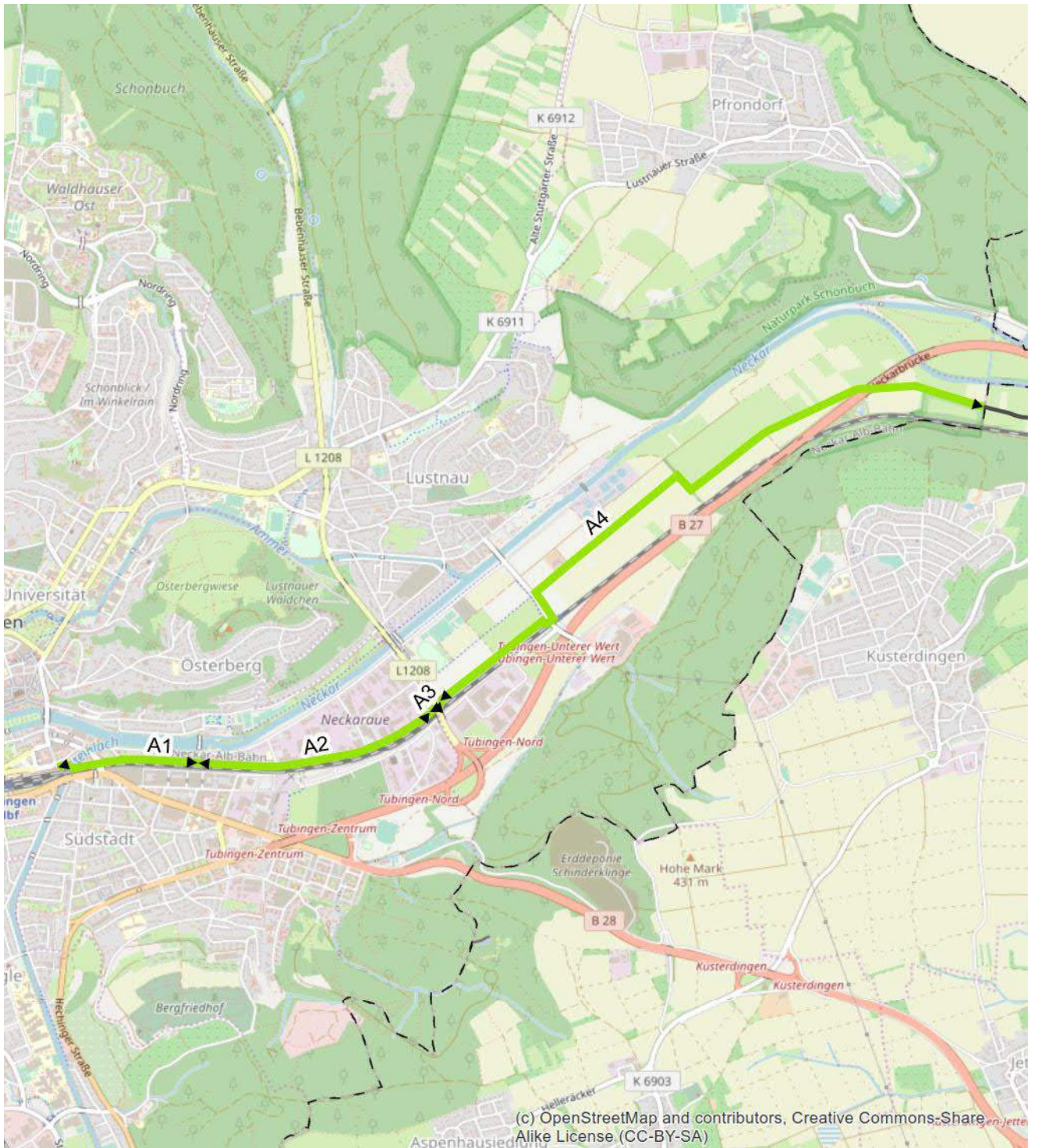
Der Verlauf der Vorzugstrasse basiert auf einer Bewertung potenzialrelevanter und -hemmender Faktoren. In Abstimmung mit den betroffenen Akteuren und dem Ersten Landesbeamten des Landkreises Tübingen erfolgte die Prüfung, Abstimmung und Festlegung der Vorzugstrasse.



Steckbrief für die Gesamtstrecke		Vorzugstrasse
Gesamtlänge		15,2 km
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt		0,8 km 5 %
... davon auf Nebenstraßen geführt		7,6 km 50 %
... davon selbständig geführt		6,8 km 45 %
Knotenpunkte		
Anzahl plangleicher Knotenpunkte		39 Stk.
Anzahl planfreier Knotenpunkte		2 Stk.
Qualitätsstandard im Längsverkehr		
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	14,8 km	97 %
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung reduziert"	0,3 km	2 %
Streckenlänge Qualitätsstufe "ZielNETZ"	0,1 km	1 %
Streckenlänge ohne Umsetzbarkeit der Standards	0,0 km	0 %
Qualitätsstandard im Querverkehr		
Zeitverlust durch Warten und Anhalten 0 Sek. pro Knoten		33 Knotenpunkte
Zeitverlust durch Warten und Anhalten < 20 Sek. pro Knoten		1 Knotenpunkte
Zeitverlust durch Warten und Anhalten ≥ 20 Sek. pro Knoten		7 Knotenpunkte
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten pro Kilometer		13 Sek.
Fahrzeit		46 Min.
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit		20 km/h
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten		
Neubau an Strecken		0,0 km
Ausbau an Strecken		11,7 km
Einrichtung von Fahrradstraßen		6,5 km
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen		0,3 km
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken		0,0 km
Neubau von Sonderbauwerken		1 Stück
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken		1 Stück
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf		39 Stück
Kosten (*)		
Streckenabschnitte	5.329.000 €	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	3.500.000 €	
Plangleiche Knotenpunkte	811.000 €	
Pauschale Kosten für Grunderwerb	298.000 €	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	112.000 €	
Gesamtkosten (netto)	10.050.000 €	
Planungskostenaufschlag	1.508.000 €	
Gesamtkosten (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	13.754.000 €	
Kosten pro Kilometer (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	905.000 €	

* Werte gerundet

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt A



Steckbrief für den Abschnitt A

Vorzugstrasse

Gesamtlänge des Abschnitts		5,9 km	
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt		0,0 km	0 %
... davon auf Nebenstraßen geführt		2,2 km	37 %
... davon selbständig geführt		3,7 km	63 %
Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"		5,8 km	98 %
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken		0,0 km	
Ausbau an Strecken		5,8 km	
Einrichtung von Fahrradstraßen		2,1 km	
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen		0,0 km	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken		0,0 km	
Neubau von Sonderbauwerken		0 Stück	
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken		1 Stück	
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf		12 Stück	
Kosten des Abschnitts			
Streckenabschnitte		2.271.000 €	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)		500.000 €	
Plangleiche Knotenpunkte		49.000 €	
Pauschale Kosten für Grunderwerb		190.000 €	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen		84.000 €	
Gesamtkosten (netto)		3.094.000 €	
Planungskostenzuschlag		464.000 €	
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)		4.234.000 €	

Nutzungskonflikte

Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung

Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange zu beachten. Teilweise zusätzliche Versiegelung durch Ausbau (v.a. im Abschnitt A4).

Konflikte mit der Landwirtschaft

Teilweise gemeinsame Nutzung der Verbindung mit landwirtschaftlichem Verkehr.

Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr

Zur Einrichtung von Fahrradstraßen im Zuge der Schaffhausenstraße sind zum Teil Flächen für den ruhenden Verkehr zu reduzieren.

Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr

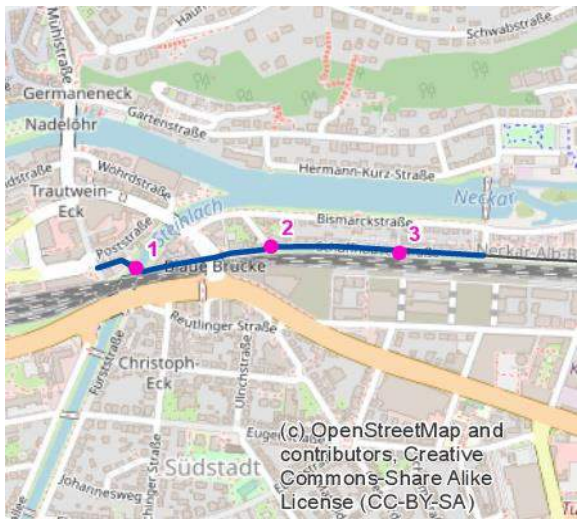
keine

Konflikte mit Fußverkehr

Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sind die Führungen (insbesondere auch entlang des Neckartal-Radweges) zu trennen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A1

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Tübingen, Wöhrdstraße / Bismarckstraße / Schaffhausenstraße / Steinlachunterführung / Brückenstraße	
Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau im bestehenden Straßenraum	Radschnellverbindung	0,75 km	312.000 €
Einrichtung Fahrradstraße		0,75 km	49.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		83.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Umbau einer Überführung	500.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €

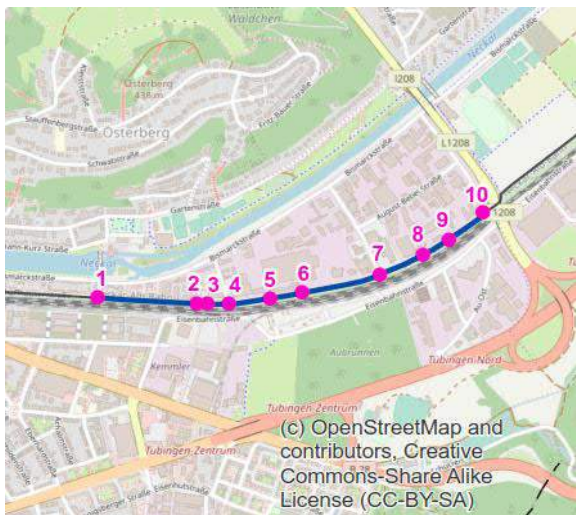
Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Schaffhausenstraße zwischen Steinlachunterführung und Brückenstraße ist Teil eines Antrags „Blaue Drehscheibe“ am Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“. Zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind bauliche Anpassungen im Straßenraum, die Reduzierung der Längsparkstände sowie die Öffnung der Schaffhausenstraße in beide Richtungen für den Radverkehr geplant. Der Streckbrief enthält eine grobe Kostenschätzung. Diese Kosten werden ggf. vom Bund übernommen.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A2

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Tübingen, Schaffhausenstraße Brückenstraße Düsseldorfer Straße	
Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau im bestehenden Straßenraum	Radschnellverbindung	1,29 km	534.000 €
Einrichtung Fahrradstraße		1,29 km	84.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		141.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(5) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(6) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(7) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(8) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(9) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(10) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind die Längsparkstände zu reduzieren. Die Maßnahme „Ausbau im bestehenden Straßenraum“ enthält auch den Handlungsbedarf zur Sanierung des Fahrbahnbelages.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A3

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Tübingen, Unterführung L 1208
---------------------------------	----------------------------------

Führungsform

Bestand

Ortslage

Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts
-------------	--------------------------	-----------



Streckenmaßnahme

Qualitätsstandard

Länge

Kosten (netto)^(*)

Einrichtung Fahrradstraße	ERA	0,09 km	6.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		10.000 €

Knotenpunktmaßnahmen

Kosten (netto)

--

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Radverkehrsführung in diesem Abschnitt ist schwer einsehbar und unübersichtlich. Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie sind ggf. bauliche (auch in Abhängigkeit der Örtlichkeit, u.a. Bahn) Maßnahmen im Detail zu prüfen.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A4

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Tübingen, Unterführung L 1208 Gemarkungsgrenze	
Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg außerorts	



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	3,73 km	560.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		493.000 €

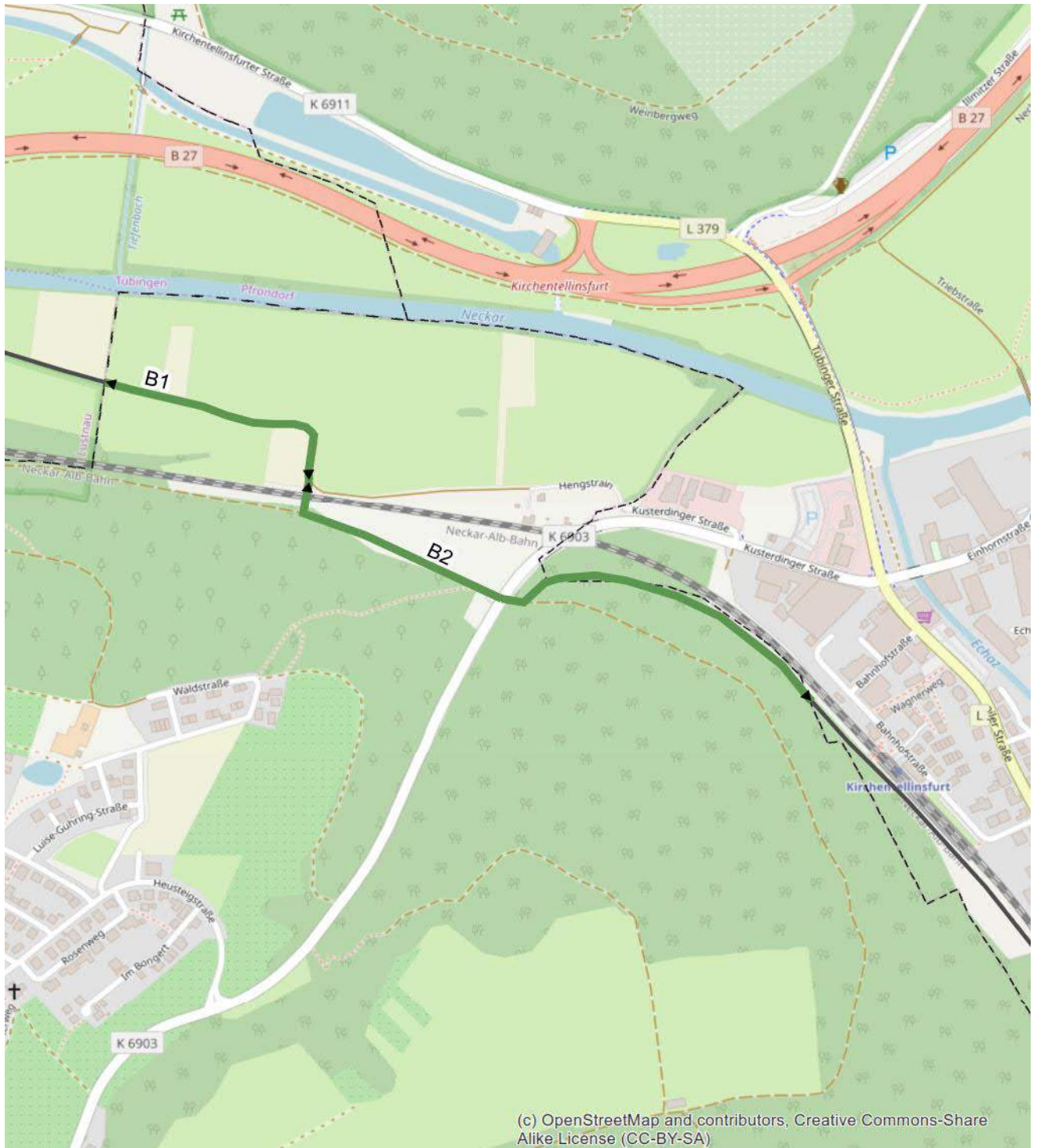
Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Es wird der Ausbau des bestehenden Weges zu einer getrennten Führung zwischen Rad- und Fußverkehr empfohlen um Konflikte zu vermeiden. Ebenfalls findet eine Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr statt. Es ist eine Ausbaubreite von 4,00 m für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr und 2,50 m für den Fußverkehr anzustreben. Dabei sind Grunderwerb zu tätigen und die Belange des Naturschutzes (zusätzliche Versiegelung) zu beachten.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt B



(c) OpenStreetMap and contributors, Creative Commons-Share Alike License (CC-BY-SA)

Steckbrief für den Abschnitt B **Vorzugstrasse**

Gesamtlänge des Abschnitts	1,2 km		
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,0 km	0 %	
... davon auf Nebenstraßen geführt	0,0 km	0 %	
... davon selbständig geführt	1,2 km	100 %	

Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	1,2 km	100 %	

Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken	0,0 km		
Ausbau an Strecken	1,2 km		
Einrichtung von Fahrradstraßen	0,0 km		
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,0 km		
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,0 km		
Neubau von Sonderbauwerken	1 Stück		
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	0 Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	1 Stück		

Kosten des Abschnitts		
Streckenabschnitte	471.000 €	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	3.000.000 €	
Plangleiche Knotenpunkte	60.000 €	
Pauschale Kosten für Grunderwerb	23.000 €	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	21.000 €	
Gesamtkosten (netto)	3.575.000 €	
Planungskostenzuschlag	536.000 €	
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	4.892.000 €	

Nutzungskonflikte	
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange zu beachten. Teilweise zusätzliche Versiegelung durch Ausbau.
Konflikte mit der Landwirtschaft	Teilweise gemeinsame Nutzung der Verbindung mit landwirtschaftlichem Verkehr.
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	keine



Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B1

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Kusterdingen, Gemarkungsgrenze Tübingen Bahnlinie	
Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg außerorts	



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,36 km	54.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		47.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Es wird der Ausbau des bestehenden Weges zu einer getrennten Führung zwischen Rad- und Fußverkehr empfohlen um Konflikte zu vermeiden. Ebenfalls findet eine Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr statt. Es ist eine Ausbaubreite von 4,00 m für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr und 2,50 m für den Fußverkehr anzustreben. Dabei sind Grunderwerb zu tätigen und die Belange des Naturschutzes (zusätzliche Versiegelung) zu beachten.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B2

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Kusterdingen, Bahnlinie Gemarkungsgrenze Kirchentellinsfurt	
Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg außerorts	



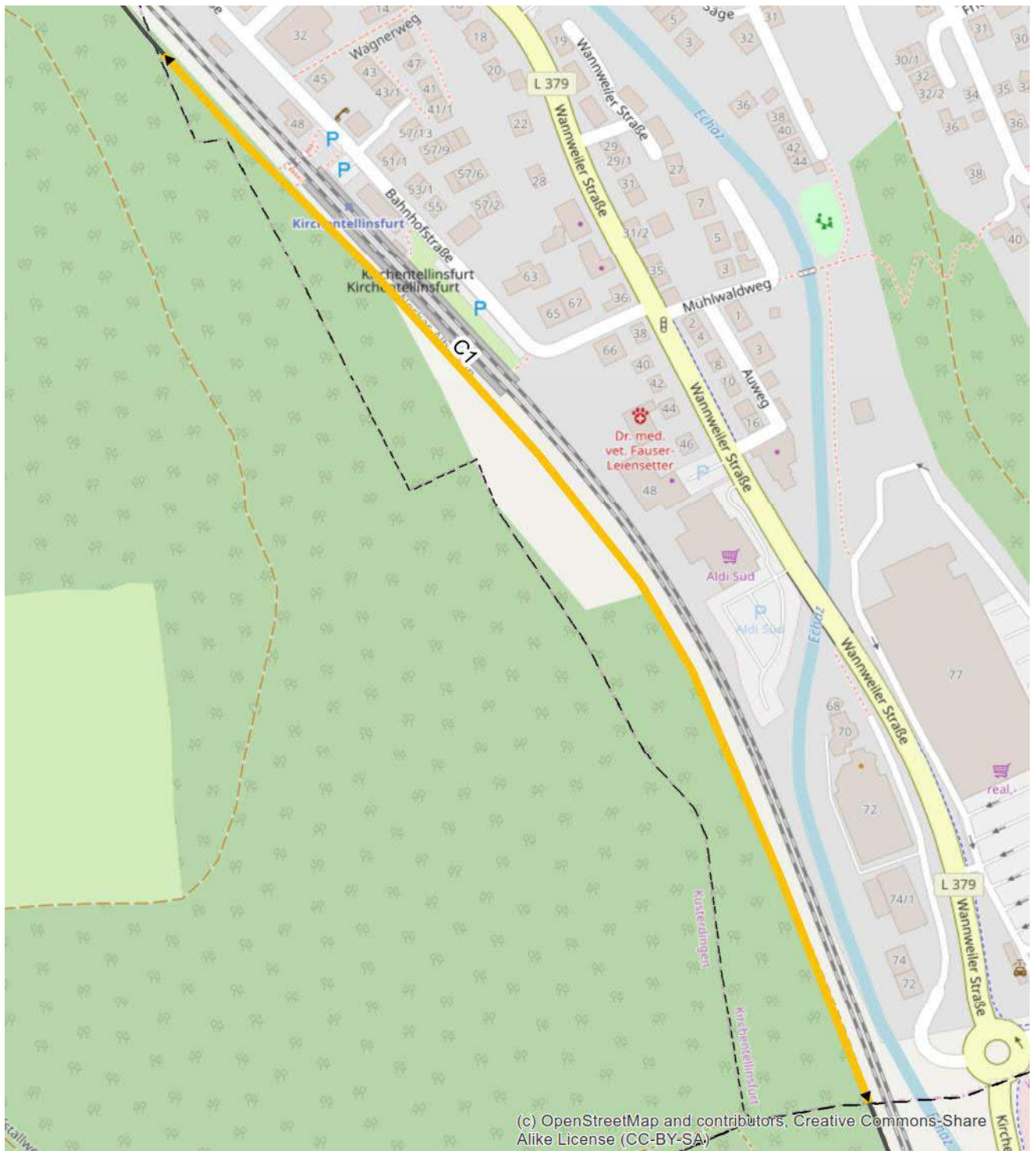
Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,83 km	261.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		109.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bau einer Überführung (hoher Aufwand)	3.000.000 €
(2) Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung	60.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt C



Steckbrief für den Abschnitt C

Vorzugstrasse

Gesamtlänge des Abschnitts		0,8 km	
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,0 km		0 %
... davon auf Nebenstraßen geführt	0,0 km		0 %
... davon selbständig geführt	0,8 km		100 %
Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	0,8 km		100 %
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken	0,0 km		
Ausbau an Strecken	0,8 km		
Einrichtung von Fahrradstraßen	0,0 km		
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,0 km		
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,0 km		
Neubau von Sonderbauwerken	0 Stück		
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	0 Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	0 Stück		
Kosten des Abschnitts			
Streckenabschnitte	366.000 €		
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0 €		
Plangleiche Knotenpunkte	0 €		
Pauschale Kosten für Grunderwerb	25.000 €		
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	0 €		
Gesamtkosten (netto)	391.000 €		
Planungskostenzuschlag	59.000 €		
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	536.000 €		

Nutzungskonflikte

Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange zu beachten. Teilweise zusätzliche Versiegelung durch Ausbau.
Konflikte mit der Landwirtschaft	Teilweise gemeinsame Nutzung der Verbindung mit landwirtschaftlichem Verkehr.
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	keine

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt C1

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Kirchentellinsfurt, Gemarkungsgrenze Kusterdingen Gemarkungsgrenze Wannweil	
Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg außerorts	



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,82 km	258.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		108.000 €

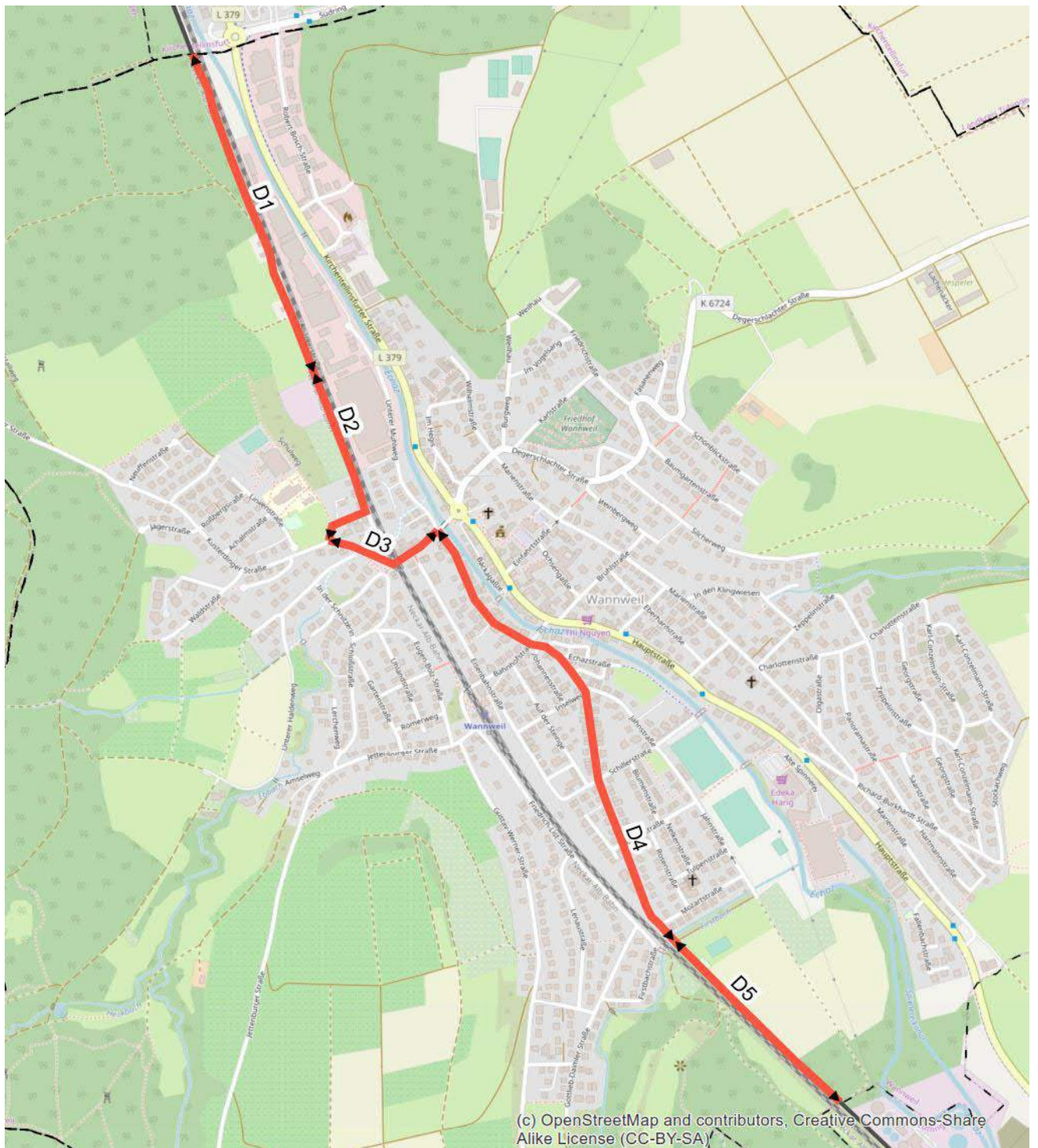
Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Eingeschränkte Flächenverfügbarkeit im Zuge des Weges „In der Au“ in Folge der Bahn und Kleingärten.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt D



Steckbrief für den Abschnitt D

Vorzugstrasse

Gesamtlänge des Abschnitts			2,7 km
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,0 km	0 %	
... davon auf Nebenstraßen geführt	1,6 km	59 %	
... davon selbständig geführt	1,1 km	41 %	
Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	2,4 km	89 %	
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken	0,0 km		
Ausbau an Strecken	1,2 km		
Einrichtung von Fahrradstraßen	1,3 km		
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,2 km		
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,0 km		
Neubau von Sonderbauwerken	0 Stück		
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	0 Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	9 Stück		
Kosten des Abschnitts			
Streckenabschnitte	545.000 €		
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0 €		
Plangleiche Knotenpunkte	168.000 €		
Pauschale Kosten für Grunderwerb ^(*)	61.000 €		
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen ^(*)	2.000 €		
Gesamtkosten (netto)	776.000 €		
Planungskostenzuschlag	116.000 €		
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	1.061.000 €		

Nutzungskonflikte

Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange zu beachten. Teilweise zusätzliche Versiegelung durch Ausbau.
Konflikte mit der Landwirtschaft	keine
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	Zur Einrichtung einer Fahrradstraße sind die Flächen für den ruhenden Verkehr im Zuge der Dorfstraße zu reduzieren.
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	keine

(*) Abschätzung

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt D1

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Wannweil, In der Au Gemarkungsgrenze Kirchentellinsfurt Beginn der Siedlungsflächen	
Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Sonstiger Weg	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,66 km	182.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		87.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

--

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt D2

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Wannweil, In der Au Beginn der Siedlungsflächen Kusterdinger Straße	
Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,38 km	25.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		42.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt D3

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Wannweil, Kusterdinger Straße In der Au Dorfstraße	
Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Beleuchtung	Radschnellverbindung reduziert vorhanden	0,24 km	9.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung	60.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Kusterdinger Straße ist Teil einer Tempo-30-Zone und ein wichtiger Schulweg zur Grundschule Wannweil. Im Zuge der künftigen Erneuerung der Bahnbrücke wird die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen empfohlen. Dazu ist die Tempo-30-Zone aufzuheben und im Zuge der Kusterdinger Straße eine streckenbezogene zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h anzuordnen (vergl. auch Protokoll zur Ortsbegehung am 13.07.2018).

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt D4

Örtlichkeit

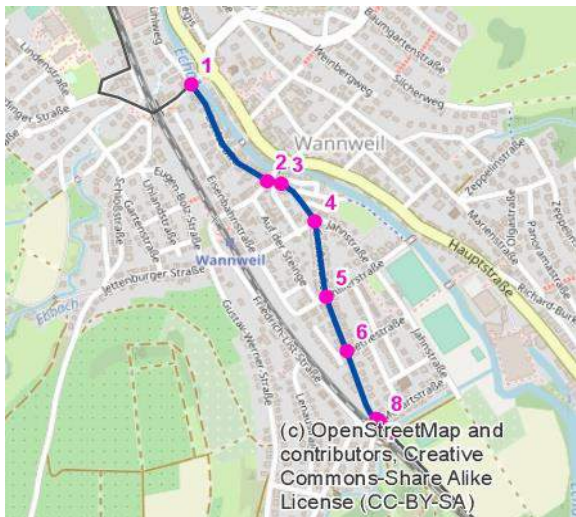
Gemarkung, Straße von bis	Wannweil, Dorfstraße / Gießstraße Kusterdinger Straße Ortsausgang
---------------------------------	---

Führungsform

Bestand

Ortslage

Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts
-------------	---------------	-----------



Streckenmaßnahme

Qualitätsstandard

Länge

Kosten (netto)^(*)

Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,95 km	62.000 €
Beleuchtung	vorhanden		

Knotenpunktmaßnahmen

Kosten (netto)

(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(2) Bau eines Minikreisverkehrs	80.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(5) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(6) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(7) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(8) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung	1.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Weitere Hinweise zu dieser Maßnahme sind dem Protokoll der Ortsbegehung am 13.07.2018 mit Bürgermeisterin Rösch zu entnehmen.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt D5

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Wannweil, Ortsausgang Gemarkungsgrenze Reutlingen
---------------------------------	---

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,44 km	79.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		58.000 €

Knotenpunktmaßnahmen Kosten (netto)

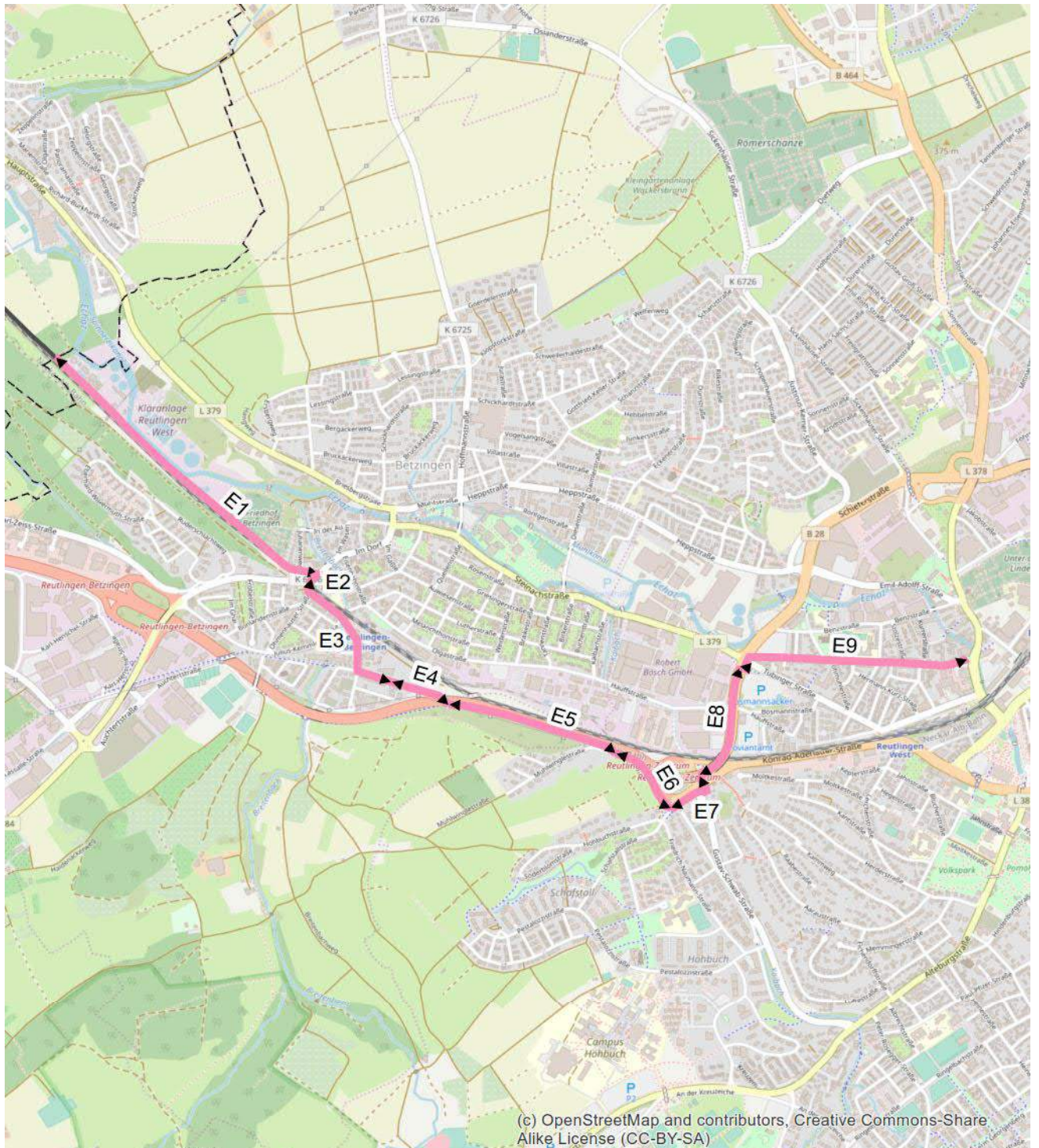
--	--

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

--

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt E



Steckbrief für den Abschnitt E

Vorzugstrasse

Gesamtlänge des Abschnitts		4,6 km	
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt		0,7 km	15 %
... davon auf Nebenstraßen geführt		3,9 km	85 %
... davon selbständig geführt		0,0 km	0 %
Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"		4,6 km	100 %
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken		0,0 km	
Ausbau an Strecken		2,9 km	
Einrichtung von Fahrradstraßen		3,0 km	
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen		0,0 km	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken		0,0 km	
Neubau von Sonderbauwerken		0 Stück	
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken		0 Stück	
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf		17 Stück	
Kosten des Abschnitts			
Streckenabschnitte		1.676.000 €	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)		0 €	
Plangleiche Knotenpunkte		534.000 €	
Pauschale Kosten für Grunderwerb		0 €	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen		4.000 €	
Gesamtkosten (netto)		2.214.000 €	
Planungskostenzuschlag		332.000 €	
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)		3.030.000 €	

Nutzungskonflikte

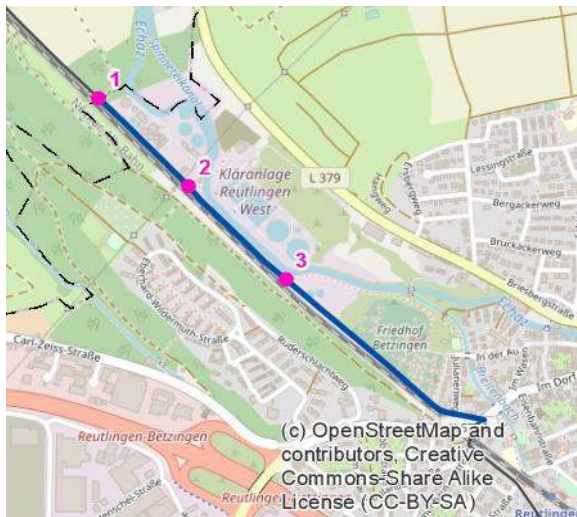
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange zu beachten. Teilweise zusätzliche Versiegelung durch Ausbau.
Konflikte mit der Landwirtschaft	keine
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	keine

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E1

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Jakob-Keck-Straße Gemarkungsgrenze Wanneil Jettenburger Straße / Im Dorf
---------------------------------	--

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	außerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau im bestehenden Straßenraum	Radschnellverbindung	1,30 km	431.000 €
Einrichtung Fahrradstraße		1,3 km	84.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		171.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E2

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Jettenburger Straße / Im Dorf Jakob-Keck-Straße Ohmenhäuser Straße
---------------------------------	--

Führungsform	Bestand	Ortslage
---------------------	----------------	-----------------

Hauptverkehrsstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts
---------------------	--------------------------	-----------



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum) Beleuchtung	Radschnellverbindung reduziert vorhanden	0,03 km	1.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
----------------------	----------------

(1) Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung	60.000 €
--	----------

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

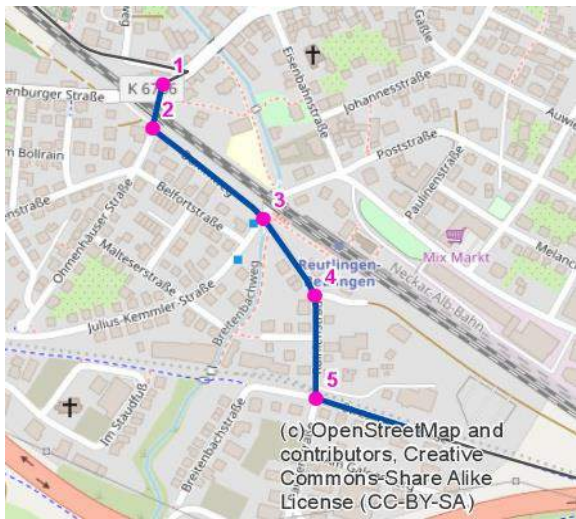
(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E3

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Ohmenhäuser Straße / Dammweg / Rainlenstraße / Stresemannstraße Jettenburger Straße Stresemannstraße Nr. 42
---------------------------------	---

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,57 km	37.000 €
Beleuchtung	vorhanden		

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung	60.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(5) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €

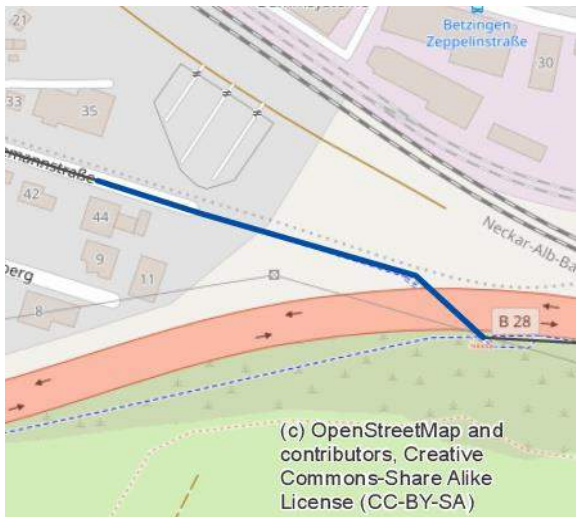
Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

--

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E4

Örtlichkeit		
Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Stresemannstraße Stresemannstraße Nr. 42 Unterführung B28	
Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,23 km	94.000 €
Beleuchtung	vorhanden		

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Radschnellverbindung erschließt mit dieser Führung den geplanten Bahnhofpunkt „Stresemannstraße“. Die Unterführung der B 28 bleibt wie im Bestand erhalten.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E5

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Entlang B28 Unterführung B28 Mühlwinglestraße
---------------------------------	---

Führungsform

Bestand

Ortslage

Nebenstraße	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg außerorts
-------------	--



Streckenmaßnahme

Qualitätsstandard

Länge

Kosten (netto)^(*)

Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,65 km	163.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		86.000 €

Knotenpunktmaßnahmen

Kosten (netto)

--	--	--	--

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Es ist eine Ausbaubreite von 4,00 m für den Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr und 2,50 m für den Radverkehr anzustreben.
 Der landwirtschaftliche Weg wird aktuell auch den Kfz-Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten befahren. Im Fall der Realisierung der RSV sind entsprechende Maßnahmen im Detail zu prüfen, die den Schleichverkehr (als Ausweichstrecke zur Bundesstraße) verhindern.

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E6

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Mühlwinglestraße Mühlwinglestraße Schafstallstraße
---------------------------------	--

Führungsform	Bestand	Ortslage
---------------------	----------------	-----------------

Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	außerorts
-------------	--------------------------	-----------



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,31 km	20.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		41.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
----------------------	----------------

(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
--	---------

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

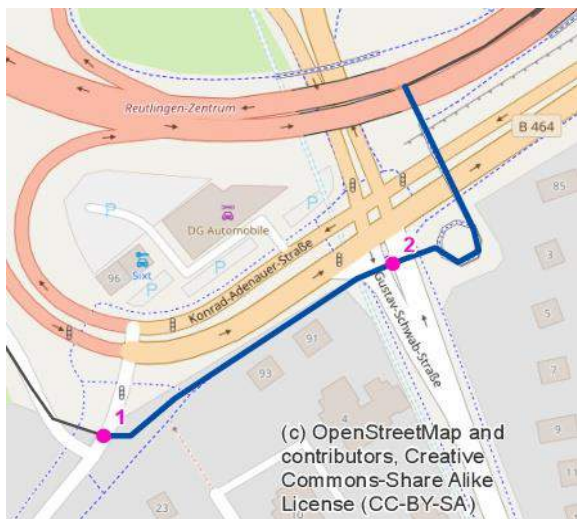
Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E7

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Konrad-Adenauer-Straße Mühlwinglestraße B28
---------------------------------	---

Führungsform	Bestand	Ortslage
--------------	---------	----------

Hauptverkehrsstraße	Gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr	innerorts
---------------------	--	-----------



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,22 km	65.000 €
Beleuchtung	vorhanden		

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
----------------------	----------------

(1) Anpassung eines signalisierten Knotens (Signalprogramm, Umbau)	150.000 €
(2) Anpassung eines signalisierten Knotens (Signalprogramm)	100.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E8

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße von bis	Reutlingen, Bantlinstraße B 28 (Rampe) Gminderstraße
---------------------------------	--

Führungsform	Bestand	Ortslage
---------------------	----------------	-----------------

Hauptverkehrsstraße	Getrennter Geh-/Radweg in Hin- und innerorts Rückrichtung	
---------------------	--	--



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto)^(*)
-------------------------	--------------------------	--------------	-------------------------------------

Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,47 km	376.000 €
Beleuchtung	neu einrichten		52.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
-----------------------------	-----------------------

--	--

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Bantlinstraße ist Teil eines städtebaulichen Wettbewerbs der Stadt Reutlingen. In diesem Rahmen soll die Einrichtung einer Radschnellverbindung im Detail geprüft werden.

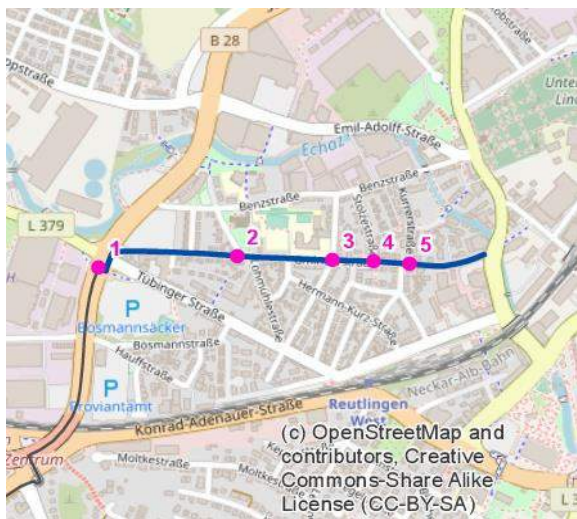
(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt E9

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Reutlingen, Gminderstraße
von	B28
bis	Gutenbergstraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge	Kosten (netto) ^(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,88 km	57.000 €
Beleuchtung	vorhanden		

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Anpassung eines signalisierten Knotens (Signalprogramm)	100.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €
(5) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	7.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

(*) Kosten für Grunderwerb und Ausgleich sind dem Steckbrief des Abschnittes zu entnehmen.

ANLAGE 4

Protokoll Wannweil

Radschnellverbindung Tübingen – Reutlingen

Ortstermin in Wannweil am 13.07.2018

Teilnehmende Personen:

- Frau Rösch (Bürgermeisterin Wannweil)
- Frau Lietz (Gemeinderat Wannweil)
- Herr Herrmann (Gemeinderat Wannweil)
- Herr Leibssle (Gemeinderat Wannweil)
- Herr Rasp (Gemeinderat Wannweil)
- Herr Dr. Treutler (Gemeinderat Wannweil)
- Herr Bendias (Ingenieurbüro brenner BERNARD, Aalen)
- Herr Pasler (Landratsamt Reutlingen)
- Frau Preusch (Landratsamt Reutlingen)
- Herr Messner (Landratsamt Tübingen)
- Herr Schmauder (Landratsamt Tübingen)

Begrüßung und Einleitung

Nach der Begrüßung durch Frau Rösch und einer kurzen Vorstellungsrunde teilt Herr Messner mit, dass der Landkreis Tübingen mit Unterstützung des Landkreises Reutlingen die Radschnellverbindung Tübingen – Reutlingen plant. Die Machbarkeitsstudie zu dieser Verbindung wird zu großen Teilen vom Land Baden-Württemberg kofinanziert.

Herr Bendias informiert kurz über die Grundsätze und die möglichen Führungsformen des Radverkehrs im Zuge von Radschnellverbindungen.

Kusterdinger Straße

Die Straße ist Teil einer Tempo 30-Zone und weiterhin ein sehr wichtiger Schulweg zur nahe gelegenen Grundschule in Wannweil.

In wenigen Jahren muss die Bahnbrücke über der Kusterdinger Straße erneuert werden. Die neue Brücke benötigt keinen Pfeiler mehr in der Fahrbahnmitte. Daher könnten künftig aufgrund des gewonnenen Platzes Radschutzstreifen o.ä. auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Gegen derartige Fahrbahnmarkierungen in der dortigen Zone 30 sprechen allerdings die derzeitigen StVO-Regelungen. Bauliche Veränderungen an den höher gelegenen Gehwegen in der Kusterdinger Straße wären mit

ANLAGE 4

einem hohen Kostenaufwand verbunden. Ebenfalls einen sehr hohen Aufwand würde eine Radwegeverbindung in die Eisenbahnstraße verursachen, die zudem ein wichtiger Schulweg ist. Die Radschnellwegeverbindung durch den Ort könnte aber möglicherweise über die Dorfstraße geführt werden.

Dorfstraße

Auch die Dorfstraße ist Teil einer Tempo 30-Zone. Die Straße verfügt nicht über eigenständige Gehwege. In der Straße herrscht hoher Parkdruck, neben Längsparkern auf der Fahrbahn gibt es an mehreren Stellen zudem Parkplätze quer zur Fahrbahn. Die Seitenbereiche jenseits der gepflasterten Fahrbahnrandmarkierungen sind nach Aussage der Gemeinde komplett in privatem Eigentum.

Im Zuge der Radschnellverbindung Tübingen – Reutlingen könnte sie mit geringem Umgestaltungsaufwand als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Es werden Befürchtungen geäußert, dass schnell fahrende Radfahrer hier zu Verkehrsgefährdungen beitragen könnten. Andererseits wird von Herrn Messner eingewandt, dass auf Fahrradstraßen generell alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrzeuge) verstärkt aufeinander Rücksicht nehmen müssen und daher wohl keine erhöhte Verkehrsgefährdung von einer Fahrradstraße zu erwarten sei.

Nach Ansicht von Frau Rösch ist die Einrichtung einer für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraße in Fahrtrichtung Kusterdinger Straße grundsätzlich denkbar, auch um den hier stattfindenden Schleichverkehr zu reduzieren.

Knotenpunkt Dorfstraße / Bahnhofstraße / Gießstraße

Dieser großflächig ausgebaute Knotenpunkt ist heute Bestandteil einer Tempo 30-Zone mit der Vorfahrtregelung rechts vor links. Er zeichnet sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus. Auf der Kreuzung selbst und in der unmittelbaren Umgebung wird aufgrund der vielseitigen Geschäftsangebote links und rechts der Bahnhofstraße häufig gewendet, des Weiteren gibt es viele Kurzzeitparker.

Herr Bendias schlägt vor, an dieser Stelle die Anlage eines Minikreisverkehrsplatzes oder eines kleinen Kreisverkehrsplatzes zu prüfen. Nach Aussage von Frau Rösch wurde eine derartige Gestaltung dieser Kreuzung bereits vor vielen Jahren diskutiert. Sie zeigt sich offen für derartige Vorschläge. Sie nimmt allerdings diesen Vorschlag zum Anlass für einen Appell an das Land, in den Kommunen, die von Radschnellver-

bindungen besonders betroffen sind, über die Förderung der eigentlichen Radschnellwege hinaus auch die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wie z. B. den angedachten Kreisverkehr mit einer hohen Quote zu fördern.

Grießstraße

Auch die Grießstraße befindet sich in einer Tempo 30-Zone mit der Vorfahrtregelung rechts vor links. Da die Grießstraße ein großes Wohngebiet sowie eine Kirche und Sportstätten erschließt, ist sie nach Aussage von Frau Rösch die am stärksten vom Kfz-Verkehr frequentierte Nebenstraße in Wannweil. Kfz-Durchgangsverkehr gibt es nicht. Die Grießstraße verfügt über eigenständige Gehwege, abschnittsweise jedoch nur einseitig (z.B. zwischen Schiller- und Goethestraße). Es wird in einem üblichen Umfang auf der Fahrbahn längs geparkt. Aufgrund der anschließenden Verbindung nach Betzingen wird die Grießstraße schon heute als Fahrradweg stark genutzt.

Im Zuge der Radschnellverbindung Tübingen – Reutlingen könnte die Grießstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Es wird befürchtet, dass mit der daraus folgenden Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der Grießstraße das Geschwindigkeitsniveau sowohl im Kfz- als auch im Radverkehr ansteigt und die Verkehrssicherheit abnimmt.

Frau Rösch kann sich grundsätzlich vorstellen, im Wohngebiet Grießstraße / Jahnstraße ein Einbahnstraßenkonzept (Grießstraße in Fahrtrichtung Betzingen) einzurichten. Das Ingenieurbüro verweist auf ein Beispiel in Esslingen, wo durch Diagonalsperren die Durchfahrt für Kfz unterbunden wurde, der Radverkehr jedoch in beide Richtungen durchfahren kann.

Weiteres Vorgehen

Da die Gemeinde Wannweil bei der aktuellen Vorzugsvariante der Radschnellverbindung Tübingen-Reutlingen zentral betroffen ist, wünschen sich die Gemeindevertreter eine Vorstellung des Projektes im Gemeinderat. Voraussichtlicher Termin ist Do, 20. September 2018.

Herr Bendias betont, dass die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie bereits jetzt mit Zeitverzug erfolge. In der letzten Workshoprunde habe man sich mit den Akteuren darauf verständigt, dass man einen Ortstermin vereinbart, bei dem entschieden werde, ob die aktuelle Vorzugstrasse für die Untersuchung der Machbarkeit weiterver-

folgt werden könne. Man könne nicht bis zum Herbst mit der weiteren Bearbeitung warten. Schließlich handele es sich hierbei lediglich um eine Untersuchung zur grundsätzlichen Machbarkeit einer Radschnellverbindung. Es ist damit weder eine endgültige Festlegung auf eine bestimmte Trasse noch auf deren Umsetzung verbunden.

Herr Pasler ist der Ansicht, dass die Gemeinde Wannweil auch zu einem späteren Zeitpunkt noch entscheiden kann, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen sie sich eine Radschnellverbindung durch den Ort vorstellen könne.

Frau Rösch sieht einerseits einige Kritikpunkte und potenzielle Hindernisse bei der Vorzugstrasse, andererseits aber auch Chancen für die Gemeinde, Fördermittel zu erhalten. Vor dem Hintergrund dieser Diskussion einigt man sich darauf, dass die aktuelle Vorzugstrasse weiterbearbeitet wird.

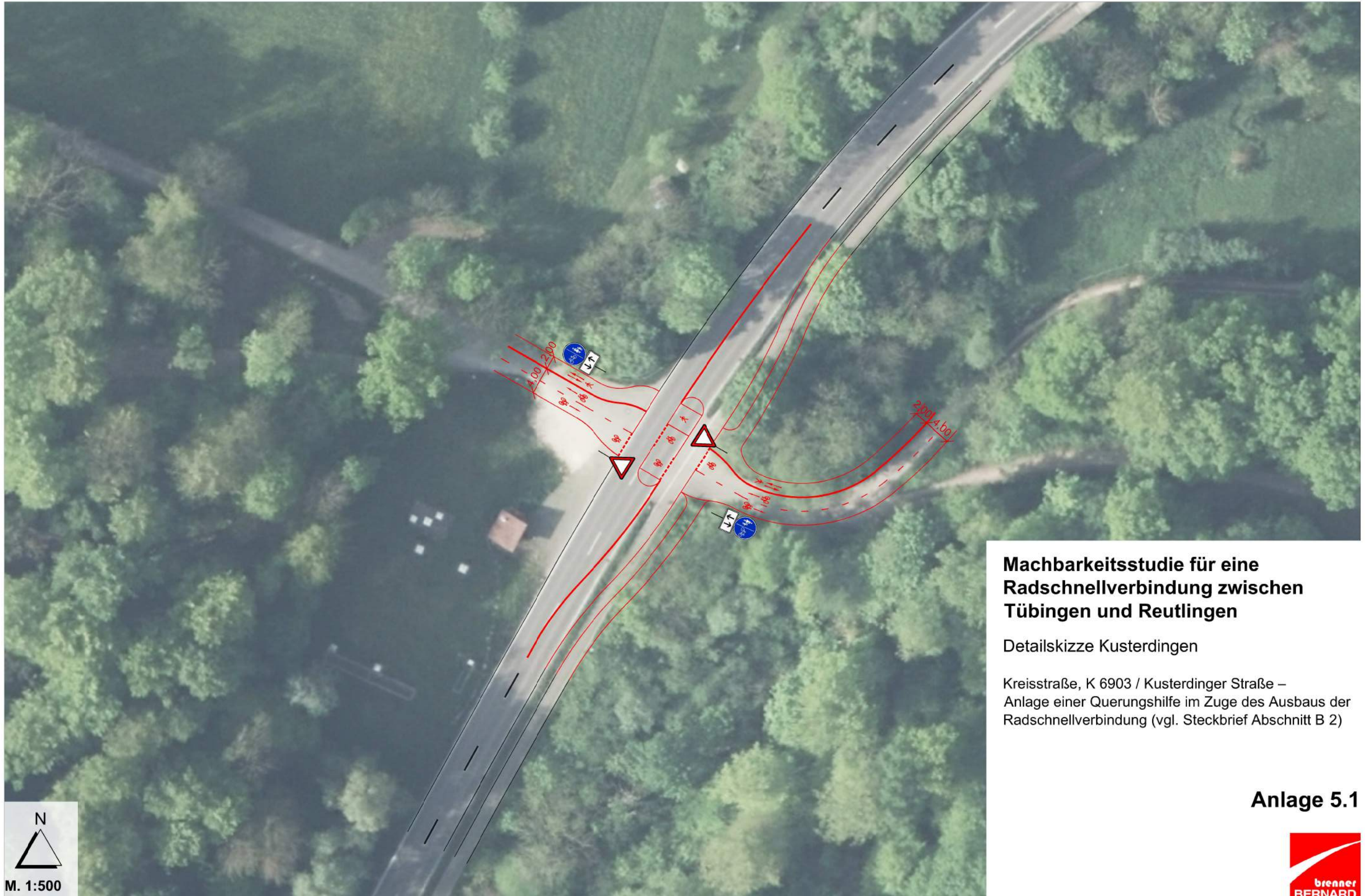
Tübingen, 20.07.2018

gez. Schmauder

ANLAGE 4

ANLAGE 5

Detailskizzen



**Machbarkeitsstudie für eine
Radschnellverbindung zwischen
Tübingen und Reutlingen**

Detailskizze Kusterdingen

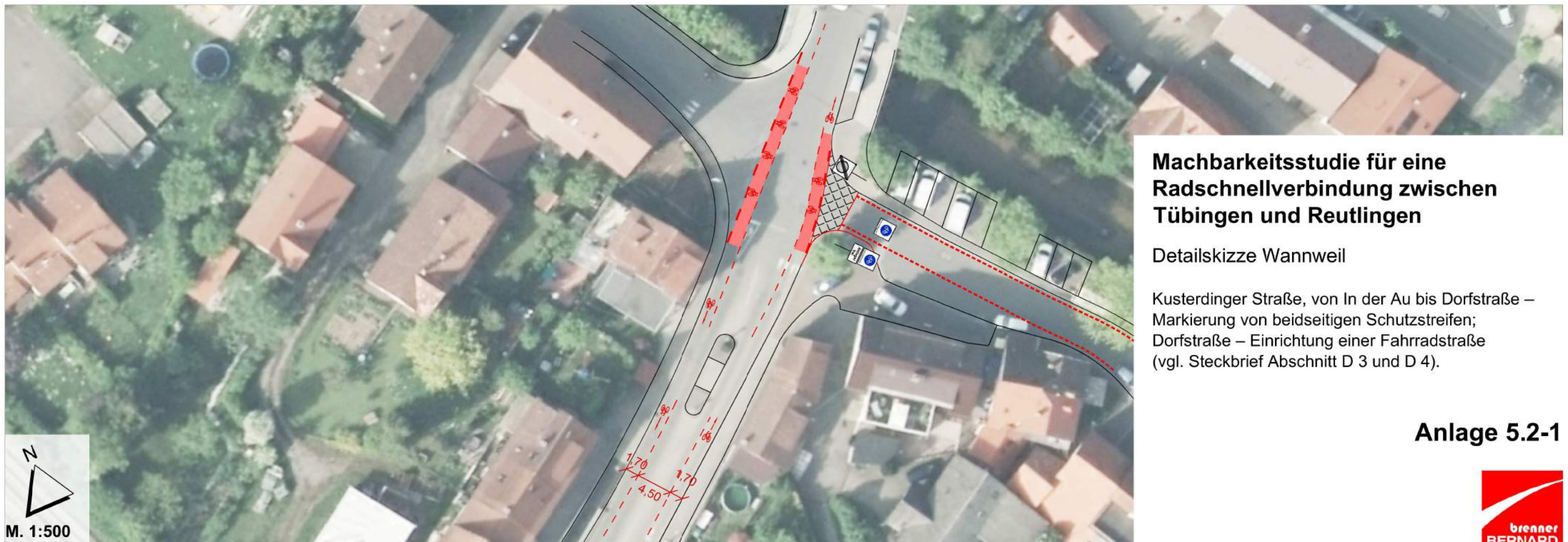
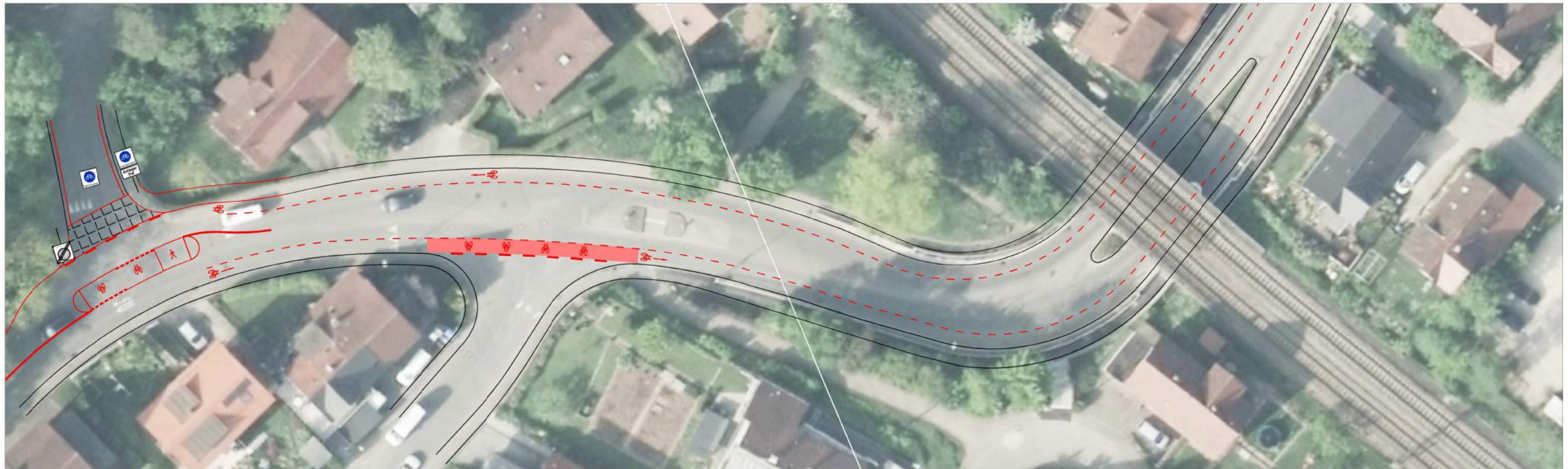
Kreisstraße, K 6903 / Kusterdinger Straße –
Anlage einer Querungshilfe im Zuge des Ausbaus der
Radschnellverbindung (vgl. Steckbrief Abschnitt B 2)

Anlage 5.1



M. 1:500





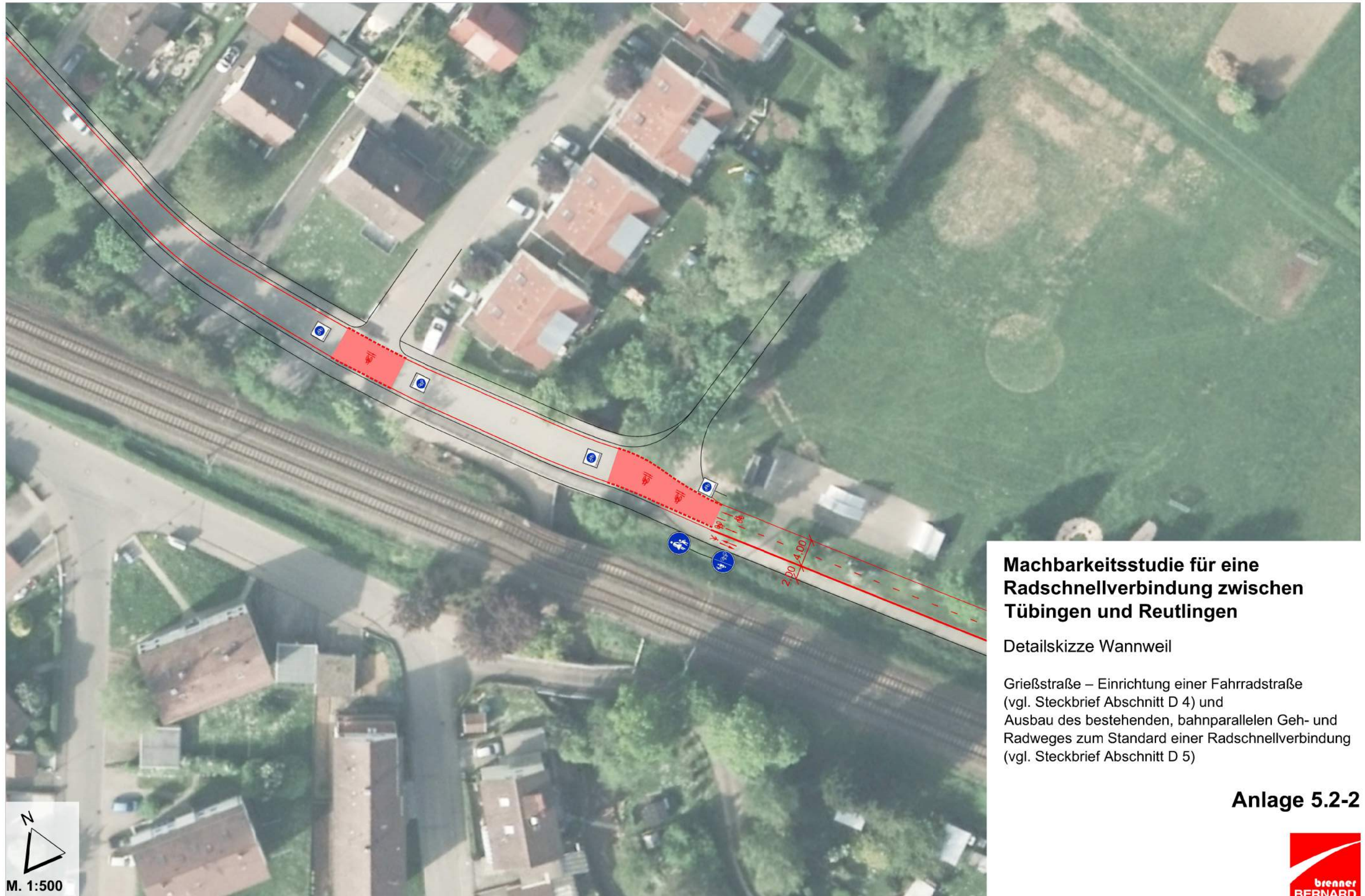
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Reutlingen

Detailskizze Wannweil

Kusterdinger Straße, von In der Au bis Dorfstraße – Markierung von beidseitigen Schutzstreifen; Dorfstraße – Einrichtung einer Fahrradstraße (vgl. Steckbrief Abschnitt D 3 und D 4).

Anlage 5.2-1





Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Reutlingen

Detailskizze Wannweil

Griessstraße – Einrichtung einer Fahrradstraße (vgl. Steckbrief Abschnitt D 4) und Ausbau des bestehenden, bahnparallelen Geh- und Radweges zum Standard einer Radschnellverbindung (vgl. Steckbrief Abschnitt D 5)

Anlage 5.2-2



ANLAGE 6

Pauschale Kostenansätze

Maßnahme	ggf. Erläuterung	Kosten (netto)
Bau		
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV (6,00 / 6,50 Meter im Zweirichtungsverkehr)	<i>Rodungsarbeiten, Gestaltungselemente, Planum, Tragschicht, Deckschicht, Markierungen, Beschilderung, Wegweisung (ohne Beleuchtung, Grunderwerb, Zaun, Lärmschutz etc.)</i>	650,00 € je m
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV reduziert (5,00 / 5,50 Meter im Zweirichtungsverkehr)	<i>Rodungsarbeiten, Gestaltungselemente, Planum, Tragschicht, Deckschicht, Markierungen, Beschilderung, Wegweisung (ohne Beleuchtung, Grunderwerb, Zaun, Lärmschutz etc.)</i>	550,00 € je m
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard		100,00 € je m ²
Ausbau im bestehenden Straßenraum		166,00 € je m ²
Einrichtung Fahrradstraße	<i>kleinere Umbaumaßnahmen</i>	65,00 € je m
Anlage Grünstreifen	<i>1,50m, beidseitige Einfassung Flachbord oder Stahlband D: 5mm, Boden, Planum, Raseneinsaat</i>	100,00 € je m
Markierung		
Markierung Radfahrstreifen	<i>(einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)</i>	50,00 € je m
Markierung Radfahrstreifen	<i>(beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)</i>	100,00 € je m
Markierung Schutzstreifen	<i>(einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)</i>	20,00 € je m
Markierung Schutzstreifen	<i>(beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)</i>	40,00 € je m
Grundausstattung		
Wegweisung		1,70 € je m
StVO-Beschilderung		2,00 € je m
Markierung	<i>Rand- und Mittelmarkierung</i>	12,00 € je m
Beleuchtung Standard		110,00 € je m
Beleuchtung dynamisch		132,00 € je m
Absturzsicherung		120,00 € je m
Grunderwerb, Ausgleich, Planung		
Grunderwerb		55,00 € je m
Ausgleich		22,00 € je m
Planungskosten	<i>15 % auf die Nettokosten</i>	15%

Maßnahme	ggf. Erläuterung	Kosten
Plangleiche Knotenpunkte		
Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung		7.000,00 € je Stck
Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl Furtmarkierung mit Einfärbung		2.000,00 € je Stck
Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl Furtmarkierung		1.000,00 € je Stck
Bau einer Querungshilfe gemäß der Musterlösung		60.000,00 € je Stck
Anpassung einer bestehenden Querungshilfe		20.000,00 € je Stck
Markierungstechnische Maßnahmen am Knoten		5.000,00 € je Stck
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (geringer Aufwand)		20.000,00 € je Stck
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (mittlerer Aufwand)		50.000,00 € je Stck
Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)		150.000,00 € je Stck
Bau eines Minikreisverkehrs		100.000,00 € je Stck
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: 26-30 m)		425.000,00 € je Stck
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: 31-40 m)		600.000,00 € je Stck
Bau eines Kreisverkehrs (Außendurchmesser: >40 m)		800.000,00 € je Stck
Anpassung eines Kreisverkehrs (geringer Aufwand)		80.000,00 € je Stck
Anpassung eines Kreisverkehrs (mittlerer Aufwand)		200.000,00 € je Stck
Anpassung eines Kreisverkehrs (hoher Aufwand)		400.000,00 € je Stck
Anpassung eines signalisierten Knotens	<i>inkl. Anpassung Signalprogramm</i>	100.000,00 € je Stck
Anpassung eines signalisierten Knotens	<i>inkl. kleinerer Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm</i>	150.000,00 € je Stck
Bau einer neuen LSA zur Querung des Fuß-/ Radverkehrs (geringer Aufwand)		120.000,00 € je Stck
Bau einer neuen LSA zur Querung des Fuß-/ Radverkehrs (mittlerer Aufwand)		170.000,00 € je Stck
Bau einer neuen LSA zur Querung des Fuß-/ Radverkehrs (hoher Aufwand)		220.000,00 € je Stck
Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten	<i>ohne Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm</i>	5.000,00 € je Stck

Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	<i>ohne Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm</i>	10.000,00 € je Stck
Sonderbauwerke		
Umbau einer Überführung		500.000,00 € je Stck
Bau einer Überführung (mittlerer Aufwand)		1.500.000,00 € je Stck
Bau einer Überführung (hoher Aufwand)		3.000.000,00 € je Stck
Umbau einer Unterführung		500.000,00 € je Stck
Bau einer Unterführung (mittlerer Aufwand)		2.000.000,00 € je Stck
Bau einer Unterführung (hoher Aufwand)		4.000.000,00 € je Stck

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklungen können ggf. abweichende Kostenansätze gewählt werden.